



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht		
Datum	25.11.2015		
Geschäftszeichen	SUB III-Ri		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 15.12.2015	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 16.12.2015	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 527/15

---

**Betreff:** Bebauungsplan Sedelhöfe  
- Behandlung der Stellungnahmen sowie Satzungsbeschluss -

<b>Anlagen:</b>	1	Übersichtsplan	(Anlage 1)
	1	Bebauungsplan	(Anlage 2)
	1	Textliche Festsetzungen	(Anlage 3)
	1	Begründung	(Anlage 4)
	11	Mehrfertigungen der vorgebrachten Stellungnahmen im Zuge der ersten erneuten TöB-Beteiligung	(Anlage 5.1 - 5.11)
	9	Mehrfertigungen der vorgebrachten Stellungnahmen im Zuge der ersten erneuten öffentlichen Auslegung	(Anlage 6.1 - 6.9)
	7	Mehrfertigungen der vorgebrachten Stellungnahmen im Zuge der zweiten erneuten TöB-Beteiligung	(Anlage 7.1 - 7.8)
	5	Mehrfertigungen der vorgebrachten Stellungnahmen im Zuge der zweiten erneuten öffentl. Auslegung	(Anlage 8.1 - 8.5)
	1	Protokoll Podiumsdiskussion vom 13.05.2015	(Anlage 9)
	1	Raumordnerische Entscheidung vom 23.10.2013	(Anlage 10)
	1	Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Fa. BEKON Lärmschutz und Akustik GmbH, Augsburg	(Anlage 11)
	8	Projektpläne, msm architekten, Köln	(Anlage 12.1 – 12.7)
	1	Zielgruppenorientierte Standortanalyse Customer Research 42 GmbH, Ravensburg	(Anlage 13)
	1	Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung der Sedelhöfe GMA mbH, Ludwigsburg	(Anlage 14)
	1	Analyse der Passantenströme, Ostfalia Hochschule für angew. Wissenschaften	(Anlage 15)

**(Bitte beachten: Anlagen 12 bis 15 ausschließlich in elektronischer Fassung!)**

### Antrag:

1. Die zum Entwurf des Bebauungsplans "Sedelhöfe" vorgebrachten Stellungnahmen in der von der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht vorgeschlagenen Art und Weise zu behandeln.
2. Den Bebauungsplan und die örtlichen Bauvorschriften "Sedelhöfe" in der Fassung vom 25.11.2015 als Satzungen zu erlassen sowie die Begründung vom 25.11.2015 hierzu festzulegen.

Jeschek

---

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
<u>BM 1, BM 3, C 3, LI, OB, SAN, VGV</u>	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

## Sachdarstellung:

### 1. Kurzdarstellung

Bebauungsplan zur Entwicklung eines offenen und gemischt genutzten Einkaufsquartiers im Bereich der nordwestlichen Innenstadt (Sedelhofquartier).

### 2. Rechtsgrundlagen

1. § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch i. d. F. der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 20.11.2014 (BGBl. I S. 1748).
2. BauNVO i. d. F. der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548)
3. § 74 Landesbauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2010 (GBl. S. 358 ber. S. 416), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.11.2014 (GBl. S. 501)

Der Bebauungsplan wird gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung durchgeführt.

### 3. Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich umfasst die Grundstücke Flurstück Nr. 64/8, 64/9, 64/10, 65, 65/1, 65/3, 65/6, 137/1, 137/7, 137/8, 137/10, 137/11 sowie Teilflächen der Flurstücke Nr. 27/2 (Kleine Blau), 61 (Bahnhofstraße), 63 (Keltergasse), 64 (Bahnhofplatz), 64/7 (Geschäft in der Passage), 137 (Sedelhofgasse), 137/9 (Mühlengasse) und 287 (Olgastraße) der Gemarkung Ulm.

### 1. Änderung bestehender Bebauungspläne

Mit diesem Bebauungsplan werden die aufgeführten Bebauungspläne in den entsprechenden Teilflächen des Geltungsbereiches geändert:

- Bebauungsplan Nr. 110.5/49 gen. am 28.04.1953 Nr. 2206-4
- Bebauungsplan Nr. 110.5/76 in Kraft getreten am 07.11.1968
- Bebauungsplan Nr. 110.5/79 in Kraft getreten am 16.07.1970
- Bebauungsplan Nr. 110.5/80 in Kraft getreten am 04.11.1971
- Bebauungsplan Nr. 110.5/82 in Kraft getreten am 18.08.1977
- Bebauungsplan Nr. 110.5/85 in Kraft getreten am 12.11.1981

### 2. Verfahrensübersicht

- Aufhebung des Satzungsbeschlusses „Sedelhöfe“ vom 16.07.2014 in der Sitzung des Gemeinderats am 06.05.2015 (s. GD 212/15).
- Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans im FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.05.2015 (s. GD 199/15).
- Öffentliche Bekanntmachung der erneuten öffentlichen Auslegung im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises Nr. 21 vom 21.05.2015.
- Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs und der Satzung der örtlichen Bauvorschriften sowie der Begründung bei der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht vom 29.05.2015 bis 30.06.2015.
- Beschluss zur zweiten erneuten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans im FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 20.10.2015 (s. GD 341/15).
- Öffentliche Bekanntmachung der zweiten erneuten öffentlichen Auslegung im

Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises Nr. 43 vom 22.10.2015.

- Zweite erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes und der Satzung der örtlichen Bauvorschriften sowie der Begründung bei der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht vom 30.10.2015 bis 13.11.2015.

### 3. Sachverhalt

Zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts beabsichtigt die Stadt Ulm in integrierter Lage unweit des Hauptbahnhofs an der Sedelhofgasse ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier zu entwickeln, welches sich in die städtebauliche Struktur der Ulmer City einfügt und eng mit den umliegenden Stadtfeldern verknüpft. Neben Verkaufsflächen für Einzelhandel in der Größenordnung von max. 18.000 m<sup>2</sup> sind Einheiten für Dienstleistungen und Gewerbe sowie bis zu 100 Wohnungen geplant. Dieser moderate Verkaufsflächenzuwachs trägt der steigenden Nachfrage nach innerstädtischen Einzelhandelsflächen Rechnung. Mit dem Projekt Sedelhöfe besteht die Chance, ein bislang vernachlässigtes Quartier an der Rückseite der Haupteinkaufslagen zu einem attraktiven Stadtfeld umzubauen und zwischen Hauptbahnhof und Wengenviertel einen starken Entwicklungsimpuls für die nördliche Innenstadt zu setzen.

In einem vorgeschalteten Investorenverfahren konnte sich zunächst die Fa. MAB Development, Frankfurt mit einer Planung durchsetzen. Nach dem Rückzug der niederländischen Konzernmutter Rabobank aus dem Immobiliengeschäft und der Abwicklung der Immobiliensparte MAB konnte inzwischen mit der Fa. DC Commercial /DC Values, Hamburg ein neuer Projektpartner gefunden werden. Im Sinne der ambitionierten städtebaulichen Maßgaben der Stadt hat das Architektenteam um den neuen Investor, das Architekturbüro Mayer Schmitz-Morkramer aus Köln, den ursprünglichen Entwurf umfassend fortentwickelt.

Noch auf Basis der ursprünglichen Planung hat der Gemeinderat am 16.07.2014 den Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan „Sedelhöfe“ gefasst (s. GD 254/14). Dieser Bebauungsplan wurde jedoch nicht zur Rechtskraft gebracht, nachdem zwischenzeitlich der Rückzug des Investors MAB aus dem Projekt bekannt wurde. In seiner Sitzung vom 12. Mai 2015 hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt die erneute Auslegung des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ auf Grundlage der durch DC fortentwickelten Planung beschlossen (s. GD 199/15), nachdem der Gemeinderat zuvor den überholten Satzungsbeschluss aufgehoben hat (s. GD 212/15). Die erneute Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. die fortschreitende Projektentwicklung führten zu Erkenntnissen, die weitere Änderungen/Anpassungen des Bebauungsplans nach sich zogen. Infolge dessen musste der Bebauungsplan gem. § 4a Abs. 3 BauGB ein zweites Mal erneut ausgelegt werden (s. GD 341/15).

### 4. Erste erneute Auslegung

#### 4.1. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Zuge der ersten erneuten Auslegung

Parallel zur ersten erneuten Auslegung des Bebauungsplans wurden folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt:

- Deutsche Telekom
- Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm (EBU)
- Fernwärme Ulm GmbH (FUG)
- Handwerkskammer Ulm
- Industrie und Handelskammer Ulm
- Landratsamt Alb-Donau-Kreis – Kreisgesundheitsamt

- Nachbarschaftsverband Ulm
- Polizeidirektion Ulm
- Regierungspräsidium Tübingen - Ref. 26 Denkmalpflege
- Regierungspräsidium Tübingen - Ref. 21 Raumordnung
- Regierungspräsidium Stuttgart - Landesamt für Denkmalpflege (Grabungen)
- Regierungspräsidium Tübingen – Abt. Umwelt, Ref. 53/1 – Landesbetrieb Gewässer
- Regierungspräsidium Freiburg - Landesamt für Geologie und Bergbau
- Regionalverband Donau – Iller
- Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH
- SUB V Umweltrecht und Gewerbeaufsicht

Folgende Anregungen/Einwände wurden vorgebracht:

Anregungen/Einwände:	Stellungnahme der Verwaltung:
<p><u>Deutsche Telekom, Schreiben vom 26.05.2015</u> (s. Anlage 5.1)</p> <p>„(...) Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die aus den beigefügten Lageplänen ersichtlich sind. Die Aufwendungen der Telekom sollen bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes so gering wie möglich gehalten werden. Deshalb bitten wir, die Planung so anzupassen, dass die Telekommunikationslinien nicht verändert oder verlegt werden müssen. Dies betrifft insbesondere die hochwertige Infrastruktur (42 Rohranlagen mit Glasfaser und Kupfer) im Bereich der Olgastraße – Friedrich-Ebert-Straße. Weiterhin sind im Bereich Keltergasse, Sedelhofgasse und der Bereich zwischen Bahnhofstraße und Keltergasse Kanalanlagen und einzelne Hausanschlüsse betroffen. Soweit Telekommunikationslinien der Telekom im Sanierungsgebiet nicht mehr zur Verfügung stehen, sind die durch den Ersatz dieser Anlagen entstehenden Kosten nach § 150 Abs. 1 BauGB zu erstatten. Über gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Sicherung, Veränderung oder Verlegung der Telekommunikationslinien der Telekom können wir erst Angaben machen, wenn uns die endgültigen Ausbaupläne mit Erläuterung vorliegen.</p> <p>Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass die Kosten für erforderliche Anpassungen oder Änderungen an den Beständen im öffentlichen Bereich vom Auslöser zu tragen sind.</p> <p>Wir bitten Sie, uns über Beginn und Ablauf bei einer eventuellen Baumaßnahme so früh wie möglich, mindestens 16 Kalenderwochen vor Baubeginn schriftlich zu informieren, damit die Maßnahmen mit der Verwaltung sowie den anderen Versorgungsunternehmen rechtzeitig koordiniert werden können. (...)“</p>	<p>Die Leitungen der Telekom befinden sich im Wesentlichen im Gehwegbereich der Friedrich-Ebert-Straße / Olgastraße sowie im Bereich der Verkehrsflächen der Keltergasse, der Mühlengasse und der Sedelhofgasse.</p> <p>Der Investor befindet sich im Rahmen der Verbauplanung bereits in intensiven Abstimmungsgesprächen mit der Telekom. Die hochwertige Infrastruktur der Telekom in der Friedrich-Ebert-Straße / Olgastraße wird durch das Vorhaben nicht berührt und kann in ihrer Lage erhalten werden. Kollisionspunkte mit anderen Leitungen und Leitungsschächten der Telekom werden im Rahmen der Ausführungsplanung einvernehmlich mit der Telekom geklärt.</p> <p>Die Kostenübernahme für baustellenbedingte Anpassungen oder Änderungen an den Leitungsbeständen wird den gesetzlichen Bestimmungen bzw. den Konzessionsverträgen entsprechend geregelt.</p> <p>Die Deutsche Telekom ist im Rahmen der koordinierten Leitungsplanung bereits in die Planung eingebunden.</p>

<p><u>RP Freiburg – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Schreiben vom 09.06.2015</u> (s. Anlage 5.2)</p> <p>„Anlässlich der Offenlage des o.g. Bebauungsplanes verweisen wir auf die frühere Stellungnahme (Az. 2511 // 13-09864 vom 20.11.2013) zur Planung.</p> <p>Die dortigen Ausführungen, insbesondere die geotechnischen Hinweise und Anregungen, die bislang noch keinen Eingang in die Planunterlagen fanden, gelten sinngemäß auch weiterhin für die modifizierte Planung.“</p>	<p>In der Stellungnahme vom 20.11.2013 wurde im Falle einer geplanten Versickerung des Oberflächenwassers die Erstellung einer objektbezogenen Baugrunduntersuchung bzw. eines Versickerungsgutachtens empfohlen.</p> <p>Die Stellungnahme wurde zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung an den Grundstückseigentümer bzw. an die Bauherrschaft weitergeleitet.</p>
<p><u>RP Tübingen Ref. 21, Schreiben vom 18.06.2015</u> (s. Anlage 5.3)</p> <p>„I. Belange der Raumordnung</p> <p>Da der vorliegende Bebauungsplan die Ausweisung eines Kerngebietes vorsieht, dort sortimentsbezogene Verkaufsflächengrößen bauplanungsrechtlich jedoch nicht zulässig sind, hat das Regierungspräsidium in seiner Stellungnahme vom 14.05.2014 darauf hingewiesen, dass die Festlegung sortimentsspezifischer Verkaufsflächenobergrenzen noch in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der Stadt Ulm und dem Regierungspräsidium Tübingen zu sichern sind. Mit Unterschrift der Stadt Ulm vom 09.07.2014 und des Regierungspräsidiums Tübingen vom 14.07.2014 wurde inzwischen ein entsprechender Vertrag geschlossen. Die in der Begründung zum Bebauungsplan vom 31.03.2015 auf Seite 4 genannten Verkaufsflächenobergrenzen entsprechen den in dem öffentlich-rechtlichen Vertrag vereinbarten Verkaufsflächenobergrenzen. Raumordnungsrechtlich bestehen daher keine Bedenken gegen den Bebauungsplan.“</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Stadtwerke Ulm/ Neu-Ulm GmbH und Fernwärme Ulm GmbH, Schreiben vom 24.06.2015</u> (s. Anlage 5.4)</p> <p>„Von Seiten der FUG und der Stadtwerke wurde die fortentwickelte Planung für das Einkaufsquartier auf die jeweils eigenen Belange untersucht.</p> <p>Die Versorgung mit Fernwärme kann durch die FUG über die bestehende Heißwasserleitung aus der Keltergasse fortführend erfolgen. Im</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und zur Berücksichtigung bei den weiteren Planungsschritten an den Investor weitergeleitet.</p>

<p>Bereich der Mühlengasse befindet sich ein umfangreicher Stromnetzleitungsbestand der Stadtwerke, welcher bereits im Jahr 2013 zur Baufeldfreimachung entsprechend verlegt wurde.</p> <p>Falls durch die geplante Neubebauung die bestehenden Dampfleitungen der FUG und die Stadtwerke Trinkwassernetzleitung in der Sedelhofgasse die geplanten Bauabläufe behindern sollten, müssen diese Netzleitungen zurückgebaut bzw. entfernt werden.</p> <p>Um frühestmögliche Einbeziehung der FUG und der Stadtwerke in weitere Abläufe möchten wir hiermit bitten.“</p>	<p>Die FUG und die SWU sind im Rahmen der koordinierten Leitungsplanung bereits intensiv in die vorbereitenden Planungsschritte (Baufeldfreimachung, Verbau) eingebunden.</p>
<p><u>Handwerkskammer Ulm, Schreiben vom 25.06.15</u> (s. Anlage 5.5)</p> <p>„Zur erneuten Auslegung und dem geänderten Konzept haben wir keine Bedenken und Anregungen vorzubringen.</p> <p>Im Gegenteil, wir begrüßen sehr, dass durch den neuen Investor die Planungen so fortentwickelt werden kann, dass sowohl das Gewerbe und der Handel als auch die Öffentlichkeit von den positiven Veränderungen profitieren werden.“</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Polizeipräsidium Ulm, Schreiben vom 25.06.2015</u> (s. Anlage 5.6)</p> <p>„Zum o.a. Bebauungsplan (erneute Auslegung, Stand der Begründung 31.03.2015) nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Aus verkehrlicher Sicht:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Anlieferungszone sollten ausreichend dimensioniert und so geplant werden, dass sie keinen negativen Einfluss auf den fließenden Verkehr haben.</li><li>- Bei der Anlage der Tiefgaragenausfahrt ist darauf zu achten, dass die Sichtbeziehungen zu bevorrechtigten Nutzern des Gehwegs und der Fahrbahn nicht durch Stützmauern, Brüstungen, Einbauten, Möblierung, Pfosten oder Bepflanzung beeinträchtigt werden.</li><li>- Sofern die Zufahrenden in die Tiefgarage eine Schranke/ Schloss/ Tor bedienen oder eine Ampelregelung beachten müssen, ist zu gewährleisten, dass diese sich dafür nicht im öffentlichen Verkehrsraum aufstellen müssen.</li></ul>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Berücksichtigung bei der Ausführungsplanung an den Investor weitergeleitet.</p> <p>Die Funktionstüchtigkeit der geplanten Andienungsfläche (Schleppkurven, Schwenkbereiche) wurde im Vorfeld bereits gutachterlich überprüft und bestätigt. Notwendige Sichtbeziehungen, verkehrstechnische Anlagen usw. werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens anhand der konkreten Planung überprüft. Das Polizeipräsidium wird hierzu erneut gehört.</p>

<p>Aus kriminalpräventiver Sicht:</p> <p>Kriminologisch nachweisbar ist, dass bestimmte Bau- und Nutzungsstrukturen die Begehung von Delikten begünstigen bzw. hemmen können und sich somit auch unmittelbar auf das Sicherheitsgefühl des Menschen auswirken. Die signifikanten Auswirkungen auf das „Leben in der Stadt“ sind oft Diskussionspunkte von meist weit auseinanderliegenden Positionen über zulässige und zumutbare „Beeinträchtigungen“ für die Bewohner der Innenstadt. Hinzu kommt die Gruppe der sozialschwächeren Menschen, die sich seit Jahren in der Stadt hält, quasi etabliert und die für diese Schicht typischen Plätze und Orte bevölkert und „belebt“.</p> <p>Gesicherte sozialwissenschaftliche und psychologische Erkenntnisse belegen, dass an "gestörten Orten" eine weitere Verschlechterung droht. Andererseits gibt es Erfahrungswerte, dass bei konsequenten Maßnahmen schnell eine Verbesserung der Situation eintritt. Eine ungepflegte, vernachlässigte bzw. verwilderte Wohn- Geschäftsumgebung signalisiert, dass sich die Nutzer nicht für die Umgebung und das Geschehen im öffentlichen Raum interessieren. Ein derartiges Umfeld fördert die subjektive Unsicherheit beim Durchqueren und dem Aufenthalt; gleichzeitig bevorzugen Straftäter solche Gegenden. Aus kriminalpräventiver Sicht ist Sicherheit durch Nutzungsvielfalt und –qualität zu schaffen. Eine Nutzungsdurchmischung aus Gewerbe und Wohnen führt zu einer Belebung dieser Bereiche zu den unterschiedlichsten Tageszeiten und fördert daher die subjektive Sicherheit.</p> <p>Studien belegen, dass Anonymität zu einer höheren Kriminalitätsbelastung führt, da das Entdeckungsrisiko für Straftäter minimiert wird. Kommunikationsbereiche oder multifunktional nutzbare Freiflächen fördern soziale Kontakte. Diesbezüglich ist auch auf eine freundliche, helle Farbgestaltung sowie eine ausreichende Beleuchtung hinzuwirken, um sog. „Angsträume“ (dunkle Ecken, unübersichtliche Eingänge u.ä.) zu vermeiden.</p> <p>Damit einbruchhemmende Maßnahmen bereits bei der Planung von Gebäuden – meist noch kostengünstig – mit einbezogen werden können, müssen Architekten und Bauherren umfassend und frühzeitig informiert werden. Durch textlichen Hinweis im Bebauungsplan sollte deshalb auf die kostenfreie Beratung durch die kriminalpolizeiliche Beratungsstelle beim Polizeipräsidium Ulm hingewiesen werden.“</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Projekt Sedelhöfe dient gerade dazu, ein über Jahre vernachlässigtes, monostrukturiertes Stadtfeld mit Rückseitencharakter in ein lebendiges, gemischt genutztes Quartier umzuwandeln. Hochwertig gestaltete öffentliche Räume, attraktive Erdgeschosszonen und ein beträchtlicher Wohnanteil in den Obergeschossen werden zur Belebung des Quartiers über den Tag und bis in die Abendstunden hinein beitragen und das Gefühl subjektiver Sicherheit befördern.</p> <p>Die geplanten Straßen- und Platzräume innerhalb des Projektes Sedelhöfe sind übersichtlich und schließen bruchlos an die bestehende Gassenstruktur an; dunkle Vor- oder Rücksprünge sind nicht vorhanden. Die öffentlichen Flächen werden nicht zweckgebunden, sondern möglichst offen und für Jedermann nutzbar gestaltet. Für eine ausreichende Beleuchtung und ein freundliches Erscheinungsbild wird im Zuge der vertieften Planung Sorge getragen.</p> <p>Der auf unbestimmte Geltungsdauer ausgerichtete Bebauungsplan ist nicht das richtige Instrument für einen auf Aktualität angewiesenen Kontakthinweis. Die Stadt legt stattdessen standardmäßig ihren Baugenehmigungen einen entsprechenden Verweis auf die kriminalpolizeiliche Beratungsstelle bei. Im Übrigen werden die Anregungen im Zuge der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange der Bauherrschaft</p>
---	---

	zur Kenntnis gegeben.
<p><u>Nachbarschaftsverband Ulm,</u> <u>Schreiben vom 26.06.2015</u> (s. Anlage 5.7)</p> <p>„Der vorgesehene Bebauungsplan ist gem. § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Seitens des Nachbarschaftsverbandes werden keine Anregungen zu den beabsichtigten Planungen eingebracht.“</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
<p><u>RP Stuttgart Ref. 83.2 - Denkmalkunde,</u> <u>Schreiben vom 29.06.2015</u> (s. Anlage 5.8)</p> <p>„(...)“</p> <p>1. Bau- und Kunstdenkmalpflege Im Bezug auf das Planverfahren trägt die Bau- und Kunstdenkmalpflege keine Anregungen oder Bedenken vor.</p> <p>2. Archäologische Denkmalpflege Herr Dr. Scheschkewitz weist darauf hin, dass keine weiteren Anregungen oder Bedenken vorgetragen werden.“</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
<p><u>Regionalverband Donau-Iller,</u> <u>Schreiben vom 30.06.2015</u> (s. Anlage 5.9)</p> <p>„Der Regionalverband Donau-Iller erarbeitet derzeit im Zuge der Gesamtfortschreibung des Regionalplans Donau-Iller das Fachkapitel zum Einzelhandel. Zentraler Aspekt wird hierbei die Sicherung und Entwicklung des Einzelhandels in den Orts- und Stadtzentren sein, um Innenstädte zu stärken. Die Geschäftsstelle des Regionalverbands hat in Abstimmung mit den zentralen Orten ein regionales Einzelhandelskonzept erarbeitet, das Standorte für den großflächigen Einzelhandel abgrenzt. Dieser Entwurf steht auf unserer Homepage <a href="http://www.rvdi.de">www.rvdi.de</a> unter Regionalplan – Im Entwurf – Einzelhandel zum Download zur Verfügung.</p> <p>Das regionale Einzelhandelskonzept Donau-Iller enthält einen fachlich begründeten Abgrenzungsvorschlag für den zentralörtlichen Versorgungskern der Stadt Ulm. Die überplanten Flächen des Vorhabens „Sedelhöfe“ befinden sich innerhalb dieser Abgrenzung und sind damit grundsätzlich für die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel geeignet. Da die raumordnerische Entscheidung des Regierungspräsidiums Tübingen vom 23.10.2013 als Grundlage für die Verkaufsflächenobergrenzen anzusehen ist, werden vom Regionalverband Donau-Iller weiterhin keine Einwände erhoben.“</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

<p><u>IHK Ulm und Ulmer City Marketing,</u> <u>Schreiben vom 30.07.2015</u> (s. Anlage 5.10)</p> <p>„Vielen Dank für die uns gewährte Fristverlängerung zur Abgabe der Stellungnahme. Es wurde die Zeit genutzt, um für die im Weiteren dargestellten Punkte mit DC Commercial eine einvernehmliche Lösung zu finden. Dabei ist man auf einem guten Weg, hat aber leider noch nicht das Ziel erreicht. Deshalb wird vor Fristablauf diese Stellungnahme zu dem im Verfahren befindlichen Bebauungsplan eingereicht. Gleichwohl bleibt es das Ziel der IHK, mit DC Commercial sowie der Stadt Ulm eine einvernehmliche Lösung zu finden. Von den vorgelegten Varianten sind die Varianten 13 und 15 aus Sicht der IHK geeignet, die aufgeworfenen Probleme zu lösen. Zwischen den beiden Varianten wird eindeutig die Variante 13 mit gebündelten Geh- und Rolltreppen in der Mitte des Gebäudes 1 und Aufzügen an der Südostkante des Gebäudes wie in Variante 15 bevorzugt. Das weitere Vorgehen wurde in der gemeinsamen Besprechung am 25. Juli erörtert. Gemeinsames Ziel sollte sein, noch vor Erstellung der Sitzungsunterlagen für den Fachbereichsausschuss am 29. September eine von allen drei Seiten getragene Konsenslösung zu finden. Dazu findet am 24. August die nächste Besprechung mit DC Commercial statt, nachdem zwischenzeitlich DC mit Mc Donalds verhandelt haben wird.</p> <p>Für uns und insbesondere für die großen Häuser der Bahnhofstraße stellt sich eine Rechtsfrage. Der im Verfahren befindliche Bebauungsplan räumt dem Investor eine relativ große Freiheit ein. Danach liegt die Schaffung von Verbindungen zwischen den beiden Ebenen -1 und 0 in der Entscheidungshoheit des künftigen Eigentümers. Bauplanungsrechtlich verbindlich festgelegt werden soll derzeit nur die Gehtrappe an der Südostecke des Gebäudes 1, während an dieser Stelle im vorherigen Verfahren auch eine Rolltreppe vorgesehen war. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie die Absicherung des angestrebten Konsenses rechtssicher und dauerhaft erreicht werden kann. In einem solchen Fall, so wurde das am 25. Juli besprochen, sollte die Freiheit des Investors und dessen Rechtsnachfolger zur Schaffung beliebiger Öffnungen und Erschließungen zwischen den Ebenen -1 und 0 im B-Plan eingeschränkt werden. Auch diese Fragen sollten in der nächsten Besprechung, die vor Ende August/ Anfang September ins Auge gefasst wurde, geklärt sein. Wie aus den</p>	<p>Die Information über Gespräche zwischen den Einwendern und dem Investor wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bereits in der Diskussion um das ursprüngliche MAB-Projekt wurde mit den Einzelhändlern in der Bahnhof-/ Hirschstraße und deren Interessenvertretern intensiv um einen Interessenausgleich hinsichtlich der Lage, Größe und Qualität der Treppenanlage am Ausgang der Bahnhofspassage gerungen. Der dabei erzielte Kompromiss wurde schließlich im ursprünglichen Bebauungsplanentwurf verankert. Die diesbezüglichen Festsetzungen wurden mit geringfügigen, entwurfsbedingten Modifikationen in den nun fortentwickelten Bebauungsplanentwurf übernommen. Eine Differenzierung zwischen Geh- und Fahrtreppen nimmt der aktuelle Bebauungsplanentwurf, wie im Übrigen auch der MAB-basierte Entwurf, allerdings nicht vor. Mit der Festsetzung einer Treppenanlage am Übergang zwischen den Sedelhöfen und der Bahnhofstraße ist eine ausgewogene Anbindung der Bahnhofspassage planungsrechtlich grundsätzlich gesichert. Ohne den Kompromiss zwischen der Ulmer Händlerschaft bzw. deren Interessenvertreter und der Stadt hinsichtlich der Treppenanlage grundsätzlich in Frage zu stellen, haben DC</p>
--	--

<p>vorhergehenden Ausführungen ersichtlich, ist man derzeit bei der Schaffung einer Konsenslösung weit voran, aber noch nicht zum Abschluss gekommen. Aus diesem Hintergrund erfolgt die Stellungnahme der IHK zu dem derzeit in Verfahren befindlichen Bebauungsplan:</p> <p>Die Ulmer City e.V. und die IHK Ulm als Träger öffentlicher Belange nehmen zur erneuten Auslegung des Bebauungsplans Sedelhöfe Stellung in Anbetracht der durch Wechsel des Investors entstandenen neuen Situation:</p> <p>I. Die Sedelhöfe mit einer geplanten Verkaufsfläche von 18.000 qm werden als Ergänzung und zur weiteren Attraktivitätssteigerung der Ulmer City begrüßt. Das neue Konzept von DC Commercial entspricht den Anforderungen zur Attraktivierung der Ulmer Innenstadt im Wettbewerb der Oberzentren. Mit den geplanten wenigen großflächigen Ladenlokalen im Gegensatz zu den vorher geplanten vielen kleineren Flächen wird man der seit Jahren wachsenden Nachfrage großer oberregionaler Anbieter nach Flächen in 1a Lage gerecht. Die geplante Passantenführung verbessert die 1a Lage. Nach der Analyse der Veränderungen der Passantenströme in der Ulmer Innenstadt durch den Bau des Einkaufszentrums "Sedelhöfe" von Prof Jenne (Juni 2014) legen die Innenstadt Besucher in Ulm durchschnittlich 2 km zurück. Durch die jetzt geplante Passantenführung auf Ebene 0 und den Verzicht einer Erschließung einer Ebene +1 wird von dieser Strecke innerhalb der Sedelhöfe (kurze Strecken) wesentlich weniger verbraucht als in der vorherigen Planung. Die negativen Auswirkungen für die weiter entfernten Nebenlagen sind wesentlich geringer.</p> <p>II. Der nunmehr im Verfahren befindliche Bebauungsplan enthält im Vergleich zu dem bisherigen Änderungen, auf die wir im Folgenden eingehen:</p> <p>1. Neue Möglichkeit zur Verbindung der Ebenen -1 und 0: Die textliche Festsetzung des</p>	<p>Commercial/DC Values gemeinsam mit ihren Architekten Überlegungen angestellt, ob die veränderte städtebauliche Situation u.U. neue Spielräume für eine verbesserte Anbindung der Passage bereite. Die Stadt steht alternativen Lösungsansätzen dabei grundsätzlich offen gegenüber, sofern unter Berücksichtigung der öffentlichen Belange ein Interessenausgleich zwischen den Beteiligten erzielt werden kann. Stadt und Investor werden einen städtebaulichen Vertrag schließen, in dem die Details der Passagenserschließung abschließend geregelt werden.</p> <p>Die zustimmenden Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im vorliegenden Bebauungsplanentwurf wird die Möglichkeit eröffnet, auch außerhalb der Baufelder Erschließungsanlagen zur Anbindung der Ebene -1 sowie Lichtöffnungen herzustellen. Mit dieser Ergänzung soll den</p>
--	---

<p>Bebauungsplans ermöglicht es dem Investor, auf dem neu geschaffenen zentralen Ankunftsplatz beliebig Öffnungen zu schaffen, um über Rolltreppen und eine Treppe eine Verbindung zwischen den Ebenen -1 und 0 herzustellen. Die konkrete Ausgestaltung der Öffnungen ist nicht Gegenstand des B-Planverfahrens. Umso mehr muss die Stadt in den Verhandlungen mit dem Investor dafür Sorge tragen, dass die Funktionalität des Platzes hinsichtlich der Passantenströme gewährleistet ist. Denn dieser Platz hat künftig eine zentrale Bedeutung für die Passantenströme zur und von der Innenstadt. Auch die Passanten, die auf Ebene 0 nördlich der ÖPNV-Haltestelle die Friedrich-Ebert-Straße queren, werden diesen Platz passieren. Besonderes Augenmerk gilt es auf die Positionierung der Öffnung zu legen und deren Auswirkungen auf die Passantenströme. Diese müssen wiederum bei den Regelungen für Außenbewirtung und die sonstige Nutzung des Platzes berücksichtigt werden. Hier muss sich die Stadt nicht nur ein unabdingbares Gehrecht sichern, sondern ein Mitgestaltungsrecht.</p>	<p>erweiterten gestalterischen Möglichkeiten, die der fortentwickelte Entwurf des Büros msm architekten bietet, Raum gegeben werden. Das Untergeschoss der Sedelhöfe schließt künftig niveaugleich an die Bahnhofspassage an und verlängert diese unter den neu entstehenden Platz. Über die Funktion einer Unterführung hinaus dient die Passage der Erschließung der flankierenden Ladenlokale. Die Passage ist quasi die Erweiterung des öffentlichen Stadtraums in die Ebene -1 und bedarf einer entsprechenden gestalterischen Sorgfalt. Der nun vorgesehene, großzügige Platz im Zentrum der Sedelhöfe eröffnet die Chance, etwa über Lichtöffnungen oder zusätzliche Erschließungsanlagen die Ebenen 0 und -1 räumlich noch besser miteinander zu verknüpfen. Es handelt sich dabei wohl gemerkt um die Möglichkeit zusätzlicher Maßnahmen; die mit den Vertretern des Einzelhandels abgestimmte Lage einer Treppe entlang der Grundstücksgrenze zum Gebäude Bahnhofplatz 7 bleibt davon unberührt. Die Stadt behält sich bei der Ausgestaltung der offen formulierten Festsetzungen ein Mitgestaltungsrecht vor, indem sie - wie bereits erwähnt - einen städtebaulichen Vertrag schließen wird, der gerade auch Lage und Qualität der Erschließungsanlagen, die Lage möglicher Lichtöffnungen und der Außenbewirtschaftungsflächen detailliert regelt.</p>
<p>2. Die bisherige Verbindung der Ebenen -1 und 0 wurde dahingehend verändert, dass die im vorherigen Bebauungsplan verbindlich vorgesehenen Rolltreppen entfallen sollen. Im aktuellen Bebauungsplan ist nur noch ein Gerech an dieser Stelle vorgesehen. Dies würde bedeuten, dass an dieser Stelle nur eine Treppe gebaut werden muss. Für Passanten ohne Kaufabsichten (Pendler, Schüler...) ist eine funktionale, möglichst kurze Verbindung zu Zielen in der Innenstadt wichtig. Zur Überwindung des künftigen Höhenunterschieds von 6 m kann eine Treppe nicht genügen. An dieser Stelle ist neben der Treppe je eine Rolltreppe pro Richtung vorzusehen.</p>	<p>Ein Bebauungsplan abstrahiert mit seinen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen grundsätzliche städtebauliche Zielsetzungen. Zur Sicherung der Erschließung wurde im vorherigen Bebauungsplan wie im vorliegenden Bebauungsplanentwurf daher die Lage der Treppenverbindung zur Bahnhofspassage festgesetzt. Eine Differenzierung zwischen Fahrtreppe und konventioneller Treppenanlage wurde - und wird - innerhalb des Geltungsbereichs nicht vorgenommen. Für eine derartige qualitative Ausdifferenzierung sind die Instrumente des Bebauungsplans ungeeignet. Die Frage, welche Art von Treppe an welcher Stelle und in welcher Qualität errichtet werden soll, wird im Rahmen des städtebaulichen Vertrags zwischen Stadt und Investor ausverhandelt. Die IHK, die Ulmer City Marketing und die großen Handelshäuser werden in diese Diskussion einbezogen. Vorrangig gilt es, eine für alle Passanten - seien es Pendler, Geschäftsleute, Kunden oder Touristen - geeignete Erschließung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt bereitzustellen, die die Wahlmöglichkeit für den individuell geeignetsten Weg durch die Innenstadt bietet.</p>

<p>3. Einbindung der Parkebenen In der derzeitigen Planung sind zur Erschließung der Parkebenen auf -2, -3 und evtl. -4 Fahrstühle vorgesehen, die lediglich auf Ebene -1 enden. Diese werden in erster Linie den Kunden des Lebensmittelhandels auf dieser Fläche gerecht (große Kabinen für Einkaufswagen). Parkhausnutzer mit Ziel Ebene 0 werden gezwungen, einen Umweg über die Shoppingtreppe zu nehmen. Behinderte und Eltern mit Kinderwagen müssen bis zur Grenze der Bahnhofsunterführung gehen, wo ein Fahrstuhl zur Ebene 0 zur Verfügung steht. Es ist zu erwarten, dass das Parkhaus durchschnittlich täglich von ca. 3.600 Personen genutzt wird. Dem werden diese 2 Aufzüge kapazitativ nicht gerecht. Gemeinderat und Verwaltung der Stadt Ulm haben die begründete Absicht erklärt, eine weitere Parkebene -4 zu finanzieren, um den Wegfall von Parkplätzen im Bahnhofsbereich zu kompensieren. Gerade auch aus diesem Grund ist es zwingend notwendig, dass das Parkhaus an die Ebene 0 angebunden wird. Wir empfehlen daher dringend zusätzliche Aufzüge, die bis zur Ebene 0 fahren.</p>	<p>Unter dieser Voraussetzung ist die Stadt bereit, Erschließungsvarianten zu diskutieren und einen Interessenausgleich zwischen Investor und den Vertretern des etablierten Einzelhandels zu suchen.</p> <p>Die Fußgängererschließung der Tiefgarage ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Generell ist es das gute Recht eines jeden Unternehmens, die für sein Vorhaben baurechtlich notwendigen Stellplätze den Nutzungen zuzuordnen, die den Stellplatzbedarf auslösen. Ungeachtet dessen wird die Stadt in den weiteren Verhandlungen darauf hinwirken, dass die Vertikalerschließung aus der Tiefgarage in die Ebene 0 durchgeführt wird. Sollte die Stadt mit den Investoren übereinkommen, in der Tiefgarage auch stadteigene Stellplätze anzubieten, ist diese Durchbindung über alle Ebenen unerlässlich. Die Lage und Ausführung der Aufzüge wird ebenfalls in einem städtebaulichen Vertrag zwischen Stadt und Investor abschließend festgelegt.</p>
<p><u>Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm (EBU), Schreiben vom 10.06.2015</u> (s. Anlage 5.11)</p> <p>„(...)“</p> <p>Abwasserwirtschaft (Abt. I):</p> <p>Im Zuge der Neuaufstellung des Bebauungsplanes Sedelhöfe müssen die bestehende Kanalhaltung DN 250 bzw. DN 300 der EBU – beginnend in der Keltergasse mit Verlauf in die Sedelhofgasse zurückgebaut werden. Im Einzelnen handelt es sich um die bestehenden Haltungen 9-10-11-12-4-3. Diese Haltungen sind nicht mehr erforderlich und müssen dem Neubau der Tiefgarage weichen.</p> <p>Im Zuge des Tiefgaragenneubaus muss die Hausanschlussentwässerung des Gebäudes Nr. 16 (Sport Sohn) umgebaut werden. Die jetzige Hausentwässerung würde mit dem Tiefgaragenneubau kollidieren. Um einen Anschluss des Gebäudes Nr. 16 zu gewährleisten, muss die bestehende Haltung 3-</p>	<p>Der Investor befindet sich im Zuge der Verbauplanung bereits in intensiven Abstimmungsgesprächen mit den Entsorgungsbetrieben. Die geschilderten Kollisionspunkte mit Anlagen der EBU werden im Rahmen der Ausführungsplanung einvernehmlich mit der EBU geklärt. Die nebenstehenden Informationen werden dem Investor zur Kenntnis gegeben.</p>

<p>2 verkürzt werden. Der bestehende Schacht muss nach Osten an das östliche Hauseck von Gebäude Nr. 16 verschoben werden. An diesen neuen Schacht ist dann die umgebaute Hausentwässerung anzuschließen. Entsprechende Untersuchungen bezüglich der Machbarkeit (Umbau) dieses Hausanschlusses sind noch vorzunehmen.</p> <p>Des Weiteren ist die bestehende Mischwasserhaltung (6-400) sowie der bestehende Regenwasserkanal (7-5-6) zurückzubauen. Diese Kanalhaltungen werden nicht mehr benötigt. Eventuelle Anschlüsse von Gebäudeentwässerungen sind an den bestehenden Kanal DN 400 in der Mühlengasse vorzunehmen.</p> <p>Im nordwestlichen Bereich entlang der Olgastraße verläuft ein bestehender Regenwasserkanal DN 1500/1700. Dieser Kanal kollidiert ebenfalls mit der Tiefgaragenplanung. Es sind noch Untersuchungen vorzunehmen, ob dieser Kanal (38-400-401) zurückgebaut werden kann.</p> <p>Entwässerungsleitungen innerhalb des Plangebiets sind als private Leitungen zu planen, zu bauen und zu unterhalten. Hausanschlussleitungen an den öffentlichen Kanal sind im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu beantragen. Bestandsunterlagen des öffentlichen Kanals können bei den Entsorgungsbetrieben der Stadt Ulm angefordert werden.</p> <p>Abfallwirtschaft (Abt. II):</p> <p>Im Bebauungsplan ist ein unterirdischer Containerstandort für Altglas (analog „Weinhof“ sichtbar) mit 3 Edelstahlsäulen vorzusehen. Systemmaße: 1,2 m x 1,2 m je Schacht, Tiefe 1,9 m.</p>	<p>Das Projektgebiet ist nahezu vollständig unterbaut. Die Erdüberdeckung auf den Untergeschossdecken ist wesentlich geringer als die geforderte Tiefe von 1,90 m. Die Einrichtung von Unterflurcontainern ist im Projektgebiet daher nicht möglich.</p>
---	--

#### 4.2. Beteiligung der Öffentlichkeit im Zuge der ersten erneuten Auslegung

Als Auftakt für die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der ersten erneuten Planauslegung fand am 13.05.2015 eine öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung statt. Das Protokoll zu dieser Veranstaltung liegt als Anlage 9 bei.

Die erneute Beteiligung der Öffentlichkeit wurde gemäß § 4 Abs. 3 BauGB vom 29.05.2015 bis einschließlich 30.06.2015 durchgeführt. Nachfolgende Anregungen / Einwände wurden vorgebracht und wie folgt behandelt:

Anregungen/Einwände:	Stellungnahme der Verwaltung:
Einwender 1, Schreiben vom 20.06.2015 (s. Anlage 6.1)	

<p>„(...)“</p> <p>Zum Verfahren:</p> <p>Eine wirkliche Bürgerbeteiligung wie vom BauGB vorgeschrieben hat bis jetzt nicht stattgefunden. Die Bürgerbeteiligung wurde lediglich formal korrekt abgehakt.</p> <p>Über Planungsalternativen wurde von der Verwaltung im nichtöffentlichen Vergabegremium beschlossen, der Gemeinderat verabschiedete dann die ausgewählte Planung. Die Bürgerschaft blieb außen vor. Dabei hätte die Stadt das als Begründung für die Geheimniskrämerei angeführte EU Vergaberecht gar nicht anwenden müssen (Wildeshausen-Urteil EUGH, 25.3. IO -Rs.C-451/08).</p>	<p>Die Grundzüge der Aktivitäten der Stadt im Bereich der Sedelhöfe sind seit 2007 öffentlich kommuniziert und im Zuge der Workshops und Bürgerforen zum Projekt City-Bahnhof ausgiebig diskutiert worden. Über die Ergebnisse aus diesem Beteiligungsprozess und die inhaltliche Abwägung der diskutierten Belange wurde bereits in der öffentlichen Sitzung des Fachbereichsausschusses vom 17.04.2012 berichtet (vgl. GD 133/12). Zur genannten Sitzung wurde eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsprozesses vorgelegt. Die Ergebnisse des Partizipationsprozesses sind also bereits sehr früh in die weitere Projektentwicklung der Sedelhöfe eingeflossen. Unmittelbar nach der Vergabeentscheidung des Gemeinderats wurde der Entwurf öffentlich präsentiert. Der anschließende Informations- und Diskussionsprozess ging dabei weit über das formal Korrekte hinaus: Verschiedene Formate wie etwa öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen, flankierende Fachvorträge, eine Dauerausstellung, Newsletter sowie eine eigens eingerichtete Webseite boten bzw. bieten allen Interessierten umfangreiche Gelegenheit zur Partizipation. Auch nach dem Übergang der Projektgesellschaft an den neuen Investor DC wurde der öffentliche Dialog in einer Reihe von Veranstaltungen und Gruppengesprächen weitergeführt.</p> <p>Im Rahmen des Berichts über das EU-Ausschreibungsverfahren wurden dem Gemeinderat in der Sitzung vom 25.04.2012 (GD 156/12) alle Bieter, die den Voraussetzungen des Verfahrens entsprochen haben, umfassend und inklusive einer detaillierten Bewertungsmatrix zur Kenntnisnahme und Beratung vorgelegt. Die anschließende Vergabeentscheidung des Gemeinderats (GD 157/12) in seiner Funktion als gewählter Vertreter der Bürgerschaft fiel nach Abwägung und in Kenntnis der konkurrierenden Angebote. Dies gilt in gleicher Weise für die Vergabeentscheidung zugunsten des neuen Investors. Die Fraktionen des Gemeinderats waren über die alternativen Angebote informiert und haben in Kenntnis dessen am 28.01.2015 in nicht-öffentlicher Sitzung für das Konzept des Investors DC Commercial/DC Values gestimmt.</p> <p>Zur Beauftragung eines privaten Investors mit der Umsetzung des städtebaulichen Projekts Sedelhöfe war zwingend ein europaweites</p>
--	---

<p>Die zur ersten Auslegung vorgebrachten Einwendungen wurden vom Gemeinderat nicht behandelt, sondern en bloc abgestimmt. Die „Abwägung“ wurde von der Verwaltung und in deren Auftrag vom Büro Zint, oft mit unpassenden Textbausteinen vorgenommen. Da man sich ja schon vorher festgelegt hatte, wurde der MAB-Plan ungeachtet aller Einwendungen verabschiedet. Auch der Hinweis darauf, dass kein Vertrag mit einem Investor die gesetzgeberische Entscheidung des GR vorwegnehmen kann - ein Hinweis, den auch das Regierungspräsidium bestätigte, wurde nicht beachtet.</p> <p>Bittere Konsequenzen dieser durch kein Argument erschütternden Haltung:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- großer Zeitverlust</li><li>- große finanzielle Verluste</li></ul>	<p>Ausschreibungsverfahren nach den Vorgaben der § 97 ff. GWB vorzunehmen, da letztlich die Vergabe eines Bauauftrages i. S. d. § 99 Abs. 3 GWB erfolgte. Das Projekt Sedelhöfe stellt eben keine reine Grundstücksvergabe dar. Der sogenannte "Ahlhorner-Beschluss" des OLG Düsseldorf vom 13.06.2007, wonach die Veräußerung eines Grundstückes durch die Öffentliche Hand dann eine ausschreibungspflichtige Vergabe ist, wenn "zugleich Vorgaben in Bezug auf die ausschließlich private Bebauung des Grundstücks gemacht werden, insbesondere eine Bauverpflichtung vereinbart wird" sowie das Urteil des EuGH vom 25.03.2010 (Rs C-451/08) regeln die Frage, in welchen Fällen Grundstücksveräußerungen öffentlicher Stellen die Anwendung des europäischen Vergaberechts bedingen. Bei der Realisierung des Projekts Sedelhöfe erfolgt eine Veräußerung kommunaler Grundstücke in Verbindung mit einer durch Vertragsstrafen abgesicherten Bauverpflichtung gemäß den städtebaulichen Vorgaben der Stadt Ulm. Die Stadt Ulm hat ein wirtschaftliches Interesse an der Realisierung der Sedelhöfe.</p> <p>Selbstverständlich stimmt der Gemeinderat über eine Beschlussvorlage en bloc ab und ruft nicht jedes Argument separat auf. Die Beschlussvorlagen gehen den Mitgliedern des Gemeinderats vor der Sitzung zu, so dass die Abwägung der vorgebrachten Einwände geprüft und vor der Beschlussfassung in den Fraktionen diskutiert werden kann. Die Aussprache am Ratstisch vor Beschlussfassung dient dann der Auseinandersetzung insbesondere über die strittigen Sachverhalte innerhalb den Beschlussvorlagen; diese werden von den Mitgliedern des Gemeinderats nach eigenem Ermessen aufgerufen.</p> <p>Die Abwägung der Einwendungen im Rahmen der ersten Auslegung wurde keineswegs mit unpassenden Textbausteinen, sondern je Einwendung Argument für Argument vorgenommen. Dabei ist es folgerichtig, dass gleiche Argumente verschiedener Einwender von der Verwaltung identisch beantwortet werden.</p> <p>Ebenso ist die Auffassung des Einwenders, die Stadt habe mit dem Abschluss des Projektvertrages die Entscheidung des Gemeinderats vorweggenommen, nicht korrekt. Der Projektvertrag enthält gerade keine festen planerischen Bindungen der Stadt Ulm. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans</p>
--	---

<p>Zum Planinhalt:</p> <p>Das Projekt wurde 2006/08 im Gemeinderat behandelt/beschlossen. 2015 muss vor einem endgültigen Beschluss noch einmal grundsätzlich geklärt werden, ob die Planung aufgrund verschiedener neuer Entwicklungen noch zeitgemäß ist. Das Regierungspräsidium hat diese Klärung auf der Basis einer unabhängigen Untersuchung nicht durchgeführt, sondern 18.000 qm Verkaufsfläche aus dem Jahr 2004 fortgeschrieben. Das ursprünglich beschlossene Projekt war wesentlich kleiner dimensioniert. Erst später wurde mit dem Erwerb von weiteren Grundstücken, insbesondere von Bahnhofplatz 6 (MCDonalds) das Projekt vergrößert. Hieraus ergeben sich die meisten Probleme hinsichtlich der Kosten für die Allgemeinheit: (Millionen für MCDonalds), Notwendigkeit des Baus einer neuen teuren Tiefgarage. Durch den voreiligen Abriss der Gebäude sind jedoch Tatsachen geschaffen worden, die nicht mehr rückgängig zu machen sind, die aber mit allen Konsequenzen offengelegt werden müssen.</p> <p>Die grundlegende Untersuchung, die mit „einem Neukundenpotential von 280 000 Menschen“ die Begründung für das Projekt liefert, ist die zielgruppenorientierte Standortanalyse von 2010. Mit dieser habe ich mich intensiv befasst. Die Analyse beruht auf den 2000 Antworten einer Telefonumfrage im Einzugsgebiet. Das Neukundenpotential von 280.000 Menschen bedeutet lediglich: 280 000 Menschen (konsumrelevanter Teil der Bevölkerung) kaufen nicht in Ulm ein. Dass diese nun nach Ulm fahren werden, um in den Sedelhöfen einzukaufen, ist reines Wunschenken und durch die Analyse nicht</p>	<p>überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung. Dies ist durch eine sog. Closing-Regelung abgesichert, nach der die im Projektvertrag geregelten Verpflichtungen zur baulichen Umsetzung des Projektes erst wirksam werden, wenn genau definierte Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen sind.</p> <p>Der eingetretene Zeitverlust ist also einzig der Tatsache geschuldet, dass die Konzernmutter der MAB das Geschäftsfeld der Immobilienentwicklung eingestellt hat und anschließend ein neuer Projektpartner gefunden werden musste. Die Aussage zu etwaigen finanziellen Verlusten ist rein spekulativ.</p> <p>Im Jahr 2007 hat die Verwaltung nach Beauftragung durch den zuständigen Fachbereichsausschuss den Bereich um die Sedelhofgarage als Standort für eine Einkaufsgalerie durch ein Vorprojekt planerisch untersucht. Im Laufe der Projektentwicklung ergab sich dann die Möglichkeit, die Grundstücke am Bahnhofplatz (Bahnhofplatz 4, 5, 6) zu erwerben. Die Stadt hat die Chance genutzt, durch Einbeziehung dieser Grundstücke das Projekt Einkaufsviertel Sedelhöfe an den Bahnhofplatz auszuweiten und dem Bahnhofplatz an dieser stadtgestalterisch bedeutsamen Stelle eine neue Ansicht zu geben. Der Verkaufsflächenzuwachs auf insges. 18.000 qm beruht auf engen und frühzeitigen Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen. Das Regierungspräsidium war seither in alle relevanten Abstimmungsprozesse einbezogen. Mit Entscheidung vom 23.10.2013 hat es bestätigt, dass von einem Raumordnungsverfahren abgesehen werden kann. Die genannte Größe der Verkaufsfläche sowie die Flächenanteile der Sortimente wurden schließlich im Juli 2014 in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen dem Regierungspräsidium Tübingen und der Stadt Ulm fixiert.</p> <p>Der Ulmer Gemeinderat hat die strategische Entscheidung getroffen, neue Formen des Einkaufens in der Innenstadt zu etablieren. Diese Entscheidung wurde durch eine zielgruppenorientierte Standortanalyse, die die Stadt gemeinsam mit der IHK Ulm bereits im Jahr 2010 bei der Customer Research 42 GmbH in Auftrag gegeben hat, gutachterlich</p>
--	---

<p>belegt. Hier nur 1 Beispiel: „wichtige Zielgruppe: Menschen aus höheren Altersgruppen" (aaO S.3) Hierzu steht in der Analyse als Erklärung für die Tatsache, dass Ältere nicht in Ulm einkaufen: „...wenn im Alter die Bereitschaft sinkt, für die hier analysierten Waren längere Stecken zurückzulegen und stattdessen der wohnortnahe Kauf bevorzugt wird." Dass dieses Potential für Ulm zu gewinnen ist, wird in der Analyse sehr in Frage gestellt (CR S. 94).</p> <p>Auch in puncto Kannibalisierung des bestehenden Handels macht die Analyse vage Angaben. Meist wird nur gesagt, dass keine „übermäßige Kannibalisierung" (CR S.123) zu erwarten ist, oder dass auf Basis der vorhandenen Daten hierzu keine Aussage gemacht werden kann (S. 107). Die häufig verbreitete Meinung - Stichwort "Standortsicherung"- die Stadt Ulm erleide schweren Schaden, wenn die vorliegende Planung nicht verwirklicht würde, entbehrt jeder wissenschaftlichen Grundlage.</p> <p>Kommentar der Verwaltung zu dieser von mir bereits in der frühzeitigen Bürgerbeteiligung geäußerten Kritik: "Mit einem ermittelten Neukundenpotential von 280.000 Menschen liefert die Studie eine konkrete Größe..." Die detaillierte Kritik wird ignoriert und stattdessen Wunschdenken verbreitet. Weder beim ersten Auslegungsbeschluss noch beim Satzungsbeschluss wurde diese Thematik diskutiert. Stattdessen wurden rosige Bilder vom Neukundenpotential gemalt.</p> <p>Und was steht jetzt in der aktuellen Begründung? „Die Untersuchung kommt im Falle einer entsprechenden Ausrichtung der Sedelhöfe auf ein Neukundenpotential von ca. 280.000 Menschen aus Ulm und der gesamten Region."</p> <p>Städtebauliche Ziele:</p> <p>Im Gegensatz zum GR hat sich der neue Investor offenbar intensiv mit der Kritik an der verfehlten MAB-Planung (vgl. Einwendung vom 24.5.14) befasst.</p> <p>Die aktuelle Planung wirkt wesentlich offener. Der Platz ist ein Gewinn.</p> <p>Auch der Bau von mehr Wohnungen ist positiv zu</p>	<p>untermauert. Die Studie kommt bei einer entsprechenden Sortimentsausrichtung auf ein Neukundenpotential von 280.000 Personen. Die Studie macht zu Recht darauf aufmerksam, dass auf die Bedürfnisse der neu zu gewinnenden Kundengruppen, etwa ältere Menschen, tatsächlich auch einzugehen ist, um das genannte Potenzial ausschöpfen zu können. Sie stellt aber keineswegs infrage, wie vom Einwender behauptet, dass dieses Potential bei entsprechender Ausrichtung nicht auch ausgeschöpft werden kann.</p> <p>Seit Jahren besteht großer Druck auf die Handelsflächen in der Ulmer Innenstadt. Es gibt quasi keinen Leerstand bei Einzelhandelsflächen. Insbesondere Filialisten beklagen seit geraumer Zeit, dass für eine Präsenz auf dem Ulmer Markt keine geeigneten Ladenflächen zur Verfügung stehen. Der Mangel an Einzelhandelsflächen in der Ulmer Innenstadt ist seit Jahren ein Faktum. Einer wissenschaftlichen Überprüfung bedarf es hinsichtlich der Größe des Flächenzuwachses und der Sortimentsverteilung. Entsprechende Gutachten wurden vorgelegt. Die Auswirkungen des Projektes Sedelhöfe auf den lokalen und regionalen Einzelhandel sind in der „Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung des innerstädtischen Einkaufszentrums Sedelhöfe“ der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbh (GMA) vom Januar 2013 eingehend untersucht und differenziert dargestellt worden. Die Studie ermittelt das Einzugsgebiet, die Wettbewerbssituation sowie die Auswirkungen des Vorhabens Sedelhöfe auf die gewachsenen innerstädtischen Strukturen in Ulm und in den sog. Zentralen Orten im Einzugsgebiet. Die Analyse stellt die von den Sedelhöfen ausgehende Umverteilungswirkung differenziert nach Branchen und Sortimenten dar. Auf der Grundlage dieser umfangreichen Erhebungen hat die Stadt gemeinsam mit der Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium Tübingen einen Branchenmix für die Sedelhöfe festgelegt, der den raumordnerischen Leitlinien des Kongruenz-/Integrationsgebot und dem Beeinträchtigungsverbot entspricht. In ihrer Entscheidung vom 23.10.2013 hat das Regierungspräsidium die Verträglichkeit des Projektes bestätigt.</p>
--	---

bewerten. Hier ist es wichtig darauf zu achten, dass die soziale Mischung stimmt, d.h., es müssen auch geförderte Wohnungen gebaut werden. Der Investor muss auch die nötige Anzahl von Stellplätzen für die zusätzlichen Wohnungen bereitstellen.

Insgesamt ist jedoch die Bebauung auf diesem doch recht kleinen Grundstück zu massig und zu hoch. Sie passt nicht zur umgebenden Bebauung und zum Charakter der Stadt. Eine Reduzierung der Verkaufsfläche auf 15.000 qm und damit eine Reduzierung der Baumasse täte dem Projekt und der Stadt gut.

Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen:

Da bislang die Kosten, die für die Allgemeinheit entstehen (MCDonalds, Abbrucharbeiten, Leitungs-/Kanalverlegungen, Ersatz für die Sedelhofgarage) sorgfältig geheim gehalten

Das Projekt Sedelhöfe ist für öffentlich geförderten Wohnungsbau ungeeignet. Die Sedelhöfe sind in erster Linie ein Einkaufsquartier, welches auf die stetigen Wandlungen des Einkaufsverhaltens reagieren muss und insofern auf ein hohes Maß an Flexibilität angewiesen sein wird. Der geförderte Wohnungsbau unterliegt dagegen langfristigen Bindungen und ist auf ein Höchstmaß an Kontinuität angewiesen. Die Stadt und insbesondere die städtische Wohnungsbaugesellschaft UWS kommen der Verpflichtung zur Schaffung preisgünstigen Wohnungsbaus in beträchtlichem Umfang an geeigneterer Stelle in der Innenstadt nach (z.B. Projekt Keplerbogen, Keplerstraße/Carl-Ebner-Straße). In den Sedelhöfen werden Wohnungen von ganz unterschiedlicher Größe und Qualität vorgesehen, so dass eine Varietät in der Nutzerstruktur zu erwarten ist. Die städtischen Richtlinien zur Förderung des preisgünstigen Wohnungsbaus greifen im Falle der Sedelhöfe nicht. Der Projektvertrag Sedelhöfe wurde bereits im Sommer 2012 unterzeichnet; der diesbezügliche Beschluss des Gemeinderats im Rahmen der Wohnungsbaudebatte erfolgte erst am 04.07.2013. Die Anzahl der notwendigen Stellplätze für die Wohneinheiten wird in der neuen Tiefgarage unter dem Objekt hergestellt.

Je nach Stadtquartier unterscheidet sich der Charakter der Stadt u.U. erheblich; maßgeblich ist daher der Charakter des Quartiers. Die Gebäude der Sedelhöfe ergänzen strukturell die Hauptgeschäftslage der Bahnhofstraße und orientieren sich an den Volumina der Geschäftshäuser. Das Gesamtprojekt Sedelhöfe gliedert sich in vier Einzelbaukörper auf. Diese gruppieren sich um einen kleinen Platz und ergänzen die bestehende Gassenstruktur der nordwestlichen Innenstadt. Lediglich das östliche Gebäude zwischen Sedelhof-, Mühlen- und Keltergasse (Haus 3) geht über die quartiersübliche Größe der Baukörper hinaus. Eine differenzierte, auf die örtliche Situation abgestimmte Gliederung der Bauteile und Fassadenabschnitte werden dazu beitragen, dieses Gebäude in die Struktur des Quartiers einzubinden. Die vergleichsweise große Baumasse ist dem wesentlich vergrößerten Anteil an – städtebauliche erwünschter - Wohnnutzung zuzuschreiben. Eine Reduzierung der Verkaufsfläche um 3.000 m<sup>2</sup> hätte auf die Gesamtgröße der Baukörper nur unwesentlichen Einfluss.

<p>wurden, ist von hohen Kosten auszugehen. Viel zu hoch sind Kosten und Folgekosten für diese Planung im Verhältnis zum möglichen Nutzen.</p> <p>Erschwerend kommt das Risiko hinzu, das gesamte Quartier an einen einzigen Investor zu verkaufen. Dies hat das Debakel mit MAB, vor dem in der Einwendung vom letzten Mai schon gewarnt wurde, hinreichend deutlich gemacht. Auch wenn der neue Investor einen guten Eindruck macht, bleibt die Gefahr bestehen. Nach der Fertigstellung werden die Sedelhöfe weiterverkauft. Das Sedelhofquartier wird zum Spekulationsobjekt, ganz zu schweigen von der Möglichkeit, die Grundstücke eines Tages als Teil einer Insolvenzmasse vorzufinden. Die Stadt wird kaum noch Einfluss auf die künftige Nutzung und Gestaltung haben.</p> <p>Privatisierung von öffentlichem Raum:</p> <p>Die Planung sieht in großem Umfang Privatisierung von öffentlichem Raum vor. In der aktuellen Planung sogar noch mehr als bislang. Diese bedeutet einerseits den Ausschluss von späteren anderen Gestaltungsmöglichkeiten am Stadteingang. Denkbar wäre z.B. ein Infozentrum zu den Highlights der Stadt (vom Löwenmenschen bis zu Albert Einstein ...). Die andere Konsequenz wurde in der bisherigen Diskussion kaum beachtet, ist aber dramatisch: Während den Bürgern gerade noch ein Gehrecht erhalten bleibt, werden wichtige Bürgerrechte in einem ganzen Stadtquartier zugunsten des Hausrechts eines mächtigen Centermanagements aufgegeben. Der Hinweis der Verwaltung auf die Bahnhofspassage, die ja auch Privatgrund sei, greift hier nicht. Die Privatisierung öffentlichen Raums in einem ganzen Viertel hat eine ganz andere Qualität. Beispiele aus dem Konstanzer Einkaufszentrum Lago lassen frösteln: individualisierte Personenzählung durch biometrische Videoüberwachung, striktes Regiment über die Mieter, ...</p>	<p>Die Kontrolle über die Finanzierung des Projektes liegt in der Verantwortung des Gemeinderats auf der Grundlage der Gemeindeordnung.</p> <p>Ein sich wandelndes Verbraucherverhalten fordert neue Konzepte des Einkaufens. Bestimmte Spektren des Einzelhandels einerseits und der Endverbraucher andererseits können mit herkömmlichen Einzelhandelskonzepten auf Dauer nicht mehr erreicht werden. Um eine Abwanderung von Anbietern und Konsumenten an konkurrierende Einzelhandelsstandorte zu verhindern, steuert die Stadt mit dem vorliegenden Projekt nun nach. Mit dem Investor DC Commercial/ DC Values konnte ein erfahrener Projektpartner gefunden werden, der bereit ist, ein solches Einkaufszentrum auch unter den weitreichenden städtebaulichen Vorgaben der Stadt umzusetzen. Mit dem Projektvertrag, dem Bebauungsplan und dem städtebaulichen Vertrag hat die Stadt die Rahmenbedingungen des Projekts ausreichend gesichert, so dass eine Veräußerung der Sedelhöfe nach deren Fertigstellung keine Konsequenz für das Projekt als Solches hätte.</p> <p>Auch unter den differenzierten städtebaulichen Vorgaben im Sinne eines offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Einkaufsquartiers bleibt die Anlage im Kern ein aus einer Hand konzipiertes, errichtetes und verwaltetes Projekt, welches zudem komplett unterbaut wird. Die Verkehrsflächen innerhalb des Projektgebiets Sedelhöfe waren in den vorangegangenen Bebauungsplanentwürfen daher als Kerngebietsfläche ausgewiesen und mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belegt; auf diese Weise wurde sichergestellt, dass diese Flächen innerhalb des Projektgebiets auch zukünftig der Öffentlichkeit uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Um der anhaltenden Kritik aus Teilen der Öffentlichkeit an der Privatisierung öffentlicher Flächen zu begegnen, wurden nun im Einvernehmen mit dem Investor alle Verkehrsflächen außerhalb der Baufelder als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerzone) festgesetzt. Die Verkehrsflächen sind damit öffentlich gewidmet und haben den Status einer öffentlichen Straße; die Stadt verfügt damit weiterhin über die</p>
--	---

<p>"Wir planen hier für die nächsten 50 Jahre." Diese wichtige Aussage von Gemeinderäten kann nicht ernst genug genommen werden. Heißt das aber nicht auch, dass diejenigen, die die nächsten 50 Jahre noch erleben werden, in die Planung mit einbezogen werden müssen? Junge Menschen wurden bisher in keiner Weise gefragt, berücksichtigt, einbezogen. Man nehme sich ein Beispiel an anderen Städten (z.B. Heilbronn mit Umfrage Heilbronn 2023). Die Ausgrenzung der jüngeren Jahrgänge halte ich für einen ganz gravierenden Mangel, der vor einer Entscheidung behoben werden muss. Dieser Kritikpunkt wurde in der Beschlussvorlage durch den Hinweis auf den Einsatz neuer Medien beim Forum City-Bahnhof keinesfalls entkräftet und besteht weiter.</p> <p>Ich appelliere eindringlich an die Gemeinderäte, im Sinne der Zukunft unserer Stadt alle Aspekte abzuwägen. Die Rechte der Ulmer Bürger im öffentlichen Raum dürfen nicht ökonomischen Wunschvorstellungen geopfert werden.</p> <p>Fazit:</p> <p>Gegen die Schaffung von einigen neuen Verkaufsflächen bestehen keine grundsätzlichen Einwände. Die Konzentration eines ganzen Quartiers in der Hand eines einzigen, noch unbekanntem renditeorientierten Investors bedeutet ein großes Risiko, nicht zuletzt für die demokratischen Rechte der Bürger.</p> <p>Deshalb darf für den vorliegenden Entwurf kein Satzungsbeschluss gefasst werden. Ich schlage folgende Änderungen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- weniger Verkaufsfläche (max. 15 000 qm)</li><li>- Reduzierung der Baumassen und der Höhe</li><li>- Straßen und Plätze müssen als öffentlicher Raum im Besitz der Stadt bleiben</li><li>- zusätzliche Stellplätze für die zusätzlichen Wohnungen</li><li>- 20% geförderte Wohnungen</li><li>- Verbindung mit dem Projekt Citybahnhof, korrekte Bürgerbeteiligung von Anfang an</li><li>- Protokollierung der Abwägung des</li></ul>	<p>Hoheitsrechte. Im Falle einer Übereinkunft zwischen Stadt und Investor, dass die öffentlich gewidmeten Erschließungsflächen auch eigentumsrechtlich wieder an die Stadt zurückgehen, erhält der Investor zur Sicherung der unterirdischen Anlagen (Verkaufsflächen, Erschließungsflächen, Tiefgarage usw.) umfassende Unterbaurechte.</p> <p>Die Kritik, junge Jahrgänge seien ausgegrenzt worden, wird zurückgewiesen. Generell gilt: Junge Menschen sind gleichberechtigter Teil der Stadtgesellschaft und daher gemeinsam mit allen anderen gesellschaftlichen Gruppen eingeladen, sich an den unterschiedlichen Formaten des Partizipationsprozesses aktiv zu beteiligen. Eines dieser Formate im Forum City-Bahnhof, mit dem die Beteiligung junger Menschen bewusst forciert wurde, war der Einsatz neuer Medien. Das rege Interesse am Internetforum „Citybahnhof“ lässt zumindest darauf schließen, dass gerade auch junge Menschen den Prozess mit Interesse verfolgt haben. Entgegen der Auffassung des Einwenders hält die Verwaltung diesen Weg durchaus für einen wichtigen Beitrag, die Schwelle im Partizipationsprozess gerade für die jungen Jahrgänge möglichst niedrig zu setzen.</p> <p>wurde bereits beantwortet (s.o. in dieser Stellungnahme)</p>
---	---

<p>Gemeinderats wie in der Anlage I zur Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- umfassende Information der Öffentlichkeit über den Projektverlauf von Anfang an</li> <li>- umfassende Information der Öffentlichkeit über Kosten und Folgekosten.</li> </ul>	<p>wurde bereits beantwortet (s.o. in dieser Stellungnahme)</p> <p>Die Sedelhöfe sind ein Baustein des Gesamtprojektes Citybahnhof. Die verschiedenen Einzelprojekte werden in einem laufenden Prozess räumlich, funktional und wirtschaftlich intensiv aufeinander abgestimmt.</p> <p>Die vorliegende Darstellung der Abwägung entspricht dem Standard der Stadt Ulm. In dieser Darstellung sind alle wesentlichen Informationen enthalten (Datum des Schreibens, Name des Verfassers, Inhalt der Äußerung, Stellungnahme der Verwaltung). Im Unterschied zum Beispiel des Einwenders wird in der vorliegenden Abwägung der Inhalt des Schreibens wörtlich zitiert und nicht, wie im Beispiel, nur sinngemäß wiedergegeben – eine Forderung, die der Einwender an anderer Stelle im Übrigen selbst vorgetragen hat.</p> <p>wurde bereits beantwortet (s.o. in dieser Stellungnahme)</p> <p>wurde bereits beantwortet (s.o. in dieser Stellungnahme)</p>
<p><u>Einwender 2, Schreiben vom 29.06.2015</u> (s. Anlage 6.2)</p> <p><i>(Anm.: Dem Einwendungsschreiben liegen insgesamt 7 Anlagen bei, auf die der Einwender im Text verweist; diese Anlagen liegen dem Originalschreiben in Anlage 6.2. bei; siehe dort)</i></p> <p>„(...)“</p> <p>1. Ursprünglich wurden die Sedelhöfe unter dem Gesamtprojekt „Citybahnhof“ betrachtet, was eine schlüssige Gesamtentwicklung und Abstimmung aller Teilprojekte (Citybahnhof, Bahnhofsvorplatz, Haltestelle, Sedelhöfe, zentraler gleichberechtigter Zugang zur Stadt, ermöglicht hätte. Leider wurde das Ganze in den vergangenen Jahren in lauter Einzelvorhaben aufgeteilt, die in unschlüssiger Reihenfolge getrennt voneinander betrachtet und realisiert werden. Dadurch ist keine richtige Abstimmung der Teilprojekte möglich und man ist an unnötige Einschränkungen in den einzelnen Planungen gebunden. Eine Gesamtbetrachtung / GesamtAbstimmung und optimale Lösung für Ulm bleibt dadurch ausgeschlossen und es muss mit den bestehenden Stückwerken hantieren werden. Durch die Abwicklung von MAB Development bekam man durch Zufall jetzt nochmals eine zweite Chance, begangene Fehler zumindest ansatzweise auszugleichen. Dennoch lässt das vorhandene Stückwerk keine optimale Gesamtlösung mehr zu, weshalb die wenigen</p>	<p>Das Projekt Citybahnhof ist von Beginn an als ein übergeordnetes Stadtentwicklungsprojekt konzipiert worden, welches sich aus einer Reihe verschiedener Bausteine zusammensetzt. Hinter diesen Bausteinen stehen Einzelprojekte, die getrennt voneinander entwickelt werden müssen. Eine gleichzeitige Entwicklung des Gesamtprojektes Citybahnhof ist angesichts völlig unterschiedlicher Zeithorizonte nicht möglich. Diese Zeithorizonte liegen nicht allein im Ermessen der Stadt, sondern sind zahlreichen Abhängigkeiten geschuldet, etwa den liegenschaftlichen Verhältnissen vor Ort oder den Baumaßnahmen der Deutschen Bahn. Eine zeitgleiche Entwicklung aller Projektbausteine würde, ganz abgesehen von Engpässen bei den verfügbaren Ressourcen, zunächst einen jahrelangen Stillstand bedeuten. Selbstverständlich wird das Projekt Sedelhöfe im Zuge der vertiefenden Planung permanent auf das Gesamtprojekt Citybahnhof rückgekoppelt und an dessen übergeordneten</p>

<p>vorhandenen „Stellschrauben“ mit sehr viel Bedacht und auf der Basis neutraler Fakten bewertet und abgewogen werden müssen, um aus dem Stückwerk die bestmögliche Lösung für Ulm und seine Bürger zu erreichen.</p> <p>2. Seit dem Investorenwechsel wurde bei allen öffentlichen Informationsveranstaltungen immer von einer "Weiterentwicklung" der bisherigen MAB-Planungen gesprochen. Mit der neuen DCC-Planung wurde ein komplett neues Konzept vorgestellt, das bestehende Wegeverbindungen aufnimmt, die Gebäudeteile anders anordnet, das Thema Wohnen mit 100- 120 Wohnungen aufnimmt (anstatt bisher maximal 20 Wohneinheiten) und die Verkaufsfläche auf weniger Geschäfte verteilt, bzw. verteilen will. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren bezieht sich hierbei auf abweichende Flurstücks-Nummern, die Gebäudeteile haben sich größten Teils erhöht und das Plangebiet wurde auf 12.292 m<sup>2</sup> vergrößert. Durch diese erheblichen Änderungen kann nicht mehr von einer Weiterentwicklung der bisherigen MAB- Planungen gesprochen werden. In der Begründung (Ihre Anlage 4 zu GD199/15) ist zum Thema Änderungen bei den betroffenen Flurstücks-Nummern und Vergrößerung des Plangebiets leider nichts vermerkt. Die Änderungen bei den betroffenen Flurstücken und der größeren Fläche des Plangebiets ist deshalb absolut nicht nachvollziehbar/ bewertbar. Aus den Unterlagen geht auch nicht hervor, ob die zusätzliche Fläche auch an den Investor veräußert / verschenkt werden soll, oder lediglich einen zusätzlichen Teilbereich des Geltungsbereichs des neuen Bebauungsplans darstellt.</p> <p>3. Die Planungen des neuen Investors DCC Hamburg muss soweit geändert werden, dass keine zusätzlichen öffentlichen Flächen mehr verkauft werden, wie es bei MAB Development bereits der Fall gewesen ist. Wie wichtig der Erhalt des öffentlichen Raums ist, hat unser Alt-Baubürgermeister a.D. Alexander Wetzig im Buch "Wir bauen Deutschland" wie folgt beschrieben (Zitat):</p> <p><i>„Der öffentliche Raum ist für mich die zentrale</i></p>	<p>Zielen ausgerichtet. Diese Ziele sind seit 2006 in einem intensiven Planungsprozess und Dialog mit der Bürgerschaft entwickelt und in einem städtebaulichen Rahmenplan festgehalten worden. Die Schnittstellen zwischen den Projektbausteinen bedürfen dabei der besonderen Aufmerksamkeit. Die Stadt hat im Jahr 2014 daher eigens eine Koordinierungsstelle eingerichtet, die sich ausschließlich um diese Schnittstellen zwischen den Projekten im weiteren Bahnhofsumfeld kümmert.</p> <p>Bei dem vorliegenden Entwurf handelt es sich in der Tat um die Fortentwicklung der ursprünglichen Planungskonzeption. Die städtebaulichen und handelspolitischen Ziele wurden unverändert in den fortentwickelten Entwurf übertragen. Nach wie vor handelt es sich um ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier, das sich in die bestehende Bebauungsstruktur einfügt und das bestehende Wegenetz im Sinne einer übergangslosen Erweiterung der City ergänzt. Weder die Obergrenze der Verkaufsfläche noch die Verteilung der Sortimente haben sich verändert. Mit der Fortentwicklung der Planung durch den neuen Investor bestand nun Gelegenheit, den aus Politik und Stadtgesellschaft vorgetragenen Anregungen Rechnung zu tragen. Der Bebauungsplanumgriff hat sich zum Zeitpunkt der ersten erneuten Auslegung lediglich an einer Stelle geändert: Der Geltungsbereich musste um einige wenige Quadratmeter in die Bahnhofstraße erweitert werden. Dies ist einzig dem Umstand geschuldet, dass die geplante Bebauung am Übergang von der Bahnhofstraße in die Sedelhöfe ab dem 2. Obergeschoss um etwa 1,5 m über der Bahnhofstraße auskragt. Die Bahnhofstraße bleibt dabei weiterhin öffentliche Verkehrsfläche und wird nicht Teil des Projektgrundstücks. Im Zuge der zweiten erneuten Auslegung ist der Geltungsbereich erneut vergrößert worden, um das Grundstück Bahnhofstraße 18, welches mittlerweile vom Investor erworben werden konnte, sowie das dahinter liegende, gefangene Teilgrundstück des ehemaligen Blaukanals in die Planung einbeziehen zu können.</p> <p>Auch unter den differenzierten städtebaulichen Vorgaben im Sinne eines offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Einkaufsquartiers bleibt die Anlage im Kern ein aus einer Hand konzipiertes, errichtetes und verwaltetes Projekt, welches zudem komplett unterbaut wird. Die Verkehrsflächen innerhalb des Projektgebiets Sedelhöfe waren in den vorangegangenen Bebauungsplanentwürfen daher als Kerngebietsfläche ausgewiesen und mit einem Gehrecht zugunsten der</p>
---	--

<p><i>Kategorie einer Stadt. Er ist primär nutzungsunbestimmt, offen und für alle da (...). Der öffentliche Raum muss gegen Privatisierung und private Nutzungsansprüche verteidigt werden, wie sie durch Einkaufszentren, aber auch Gastronomen und fliegende Händler drohen, also praktisch an allen Ecken und Enden“ [Daniel Arnold: Wir bauen Deutschland, Jovis Verlag Berlin, S. 248].</i></p> <p>4. Über die Unterlagen des Bebauungsplans (Zeichnung, textliche Festsetzung, Begründung) und den Vertrag mit dem Investor DCC muss absolut sicher- gestellt sein, dass auch nach der Fertigstellung des Bauvorhabens und einer Veräußerung an Dritte das uneingeschränkte Wegerecht / Nutzungsrecht der bisher öffentlichen Verkehrsflächen für die allgemeine Öffentlichkeit beibehalten bleibt und keine Änderungen möglich sind. Bisher ist dies nicht gegeben und eine Veräußerung könnte ein eingeschränktes Nutzungsrecht nach sich ziehen. Das könnte zur Folge haben, dass man sich bereits jetzt zu möglichen Veräußerungsvarianten an mehrere unterschiedliche Investoren diverse Modelle überlegen muss, um diesen Punkt vertragliche sicher stellen zu können. Wie wichtig der Erhalt des öffentlichen Raums für eine Stadt ist, wurde bereits unter Punkt 3. ausgeführt und durch Zitate des Alt-Baubürgermeisters a.D. Alexander Wetzig aus dem Buch „Wir bauen Deutschland“ unterstrichen.</p> <p>5. Ein äußerst wichtiger Punkt des Projekts stellt die gleichberechtigte Zugangslösung mit ausgewogener Verteilung der Passantenströme für die bestehenden Einzelhändler und die Sedelhöfe dar. Den Sitzungsunterlagen ist nicht zu entnehmen, wie dazu der aktuelle Lösungsansatz aussieht, weshalb zu diesem Punkt aktuell keine Bewertung / Abwägung vorgenommen werden kann. Die Bürger und Entscheidungsträger sollten hierzu mit mehreren machbaren Lösungsvarianten konfrontiert werden, die sich innerhalb des Geltungsbereichs befinden und nicht von zweifelhaften und nicht vorhandenen Nutzungsrechten auf fremden Grund abhängig sind, wie es bisher der Fall gewesen ist.</p>	<p>Allgemeinheit belegt. Um der anhaltenden Kritik aus Teilen der Öffentlichkeit an der Privatisierung öffentlicher Flächen zu begegnen, wurden nun im Einvernehmen mit dem Investor alle Verkehrsflächen außerhalb der Baufelder als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerzone) festgesetzt. Die Verkehrsflächen sind damit öffentlich gewidmet und haben den Status einer öffentlichen Straße; die Stadt verfügt damit weiterhin über die Hoheitsrechte.</p> <p>Mit der Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerzone) innerhalb des Projektgebiets und den damit einhergehenden Hoheitsrechten für die Stadt erübrigt sich die vormalige Festsetzung von Gehrechten in diesem Bereich. Lediglich die zwingend herzustellende Treppenanlage zur Erschließung der Bahnhofspassage wird weiterhin mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit gesichert, da sich diese Treppenanlage innerhalb eine Baufeldes befindet und damit nicht öffentliche Verkehrsfläche sein kann. Dieses Gehrecht gilt uneingeschränkt und unbefristet.</p> <p>Der Bebauungsplan schafft die Grundlage für eine Treppenanlage in direkter Linie zur Bahnhofspassage, identisch mit der Lage des Treppenaufgangs im Vorgängerentwurf. Er eröffnet darüber hinaus die Möglichkeit für weitere Öffnungen bzw. Erschließungsanlagen an anderer Stelle außerhalb der Baufelder. Dieser Passus wurde in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen, um den entwurfsbedingt größeren Spielräumen bei der Verknüpfung der Ebenen 0 und -1 Rechnung zu tragen. Ob bzw. auf welche Weise von dieser erweiterten Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, wird anhand von Varianten zu untersuchen und unter den betroffenen Beteiligten zu diskutieren sein. Stadt, Investor, IHK, City Marketing und die Vertreter der großen Handelshäuser sind bereits in diese Diskussion eingetreten. Ein konsensfähiges Ergebnis wird schließlich in einem städtebaulichen Vertrag zwischen Stadt und Investor verankert.</p>
--	---

<p>Zu den Passantenströmen gab es eine wissenschaftliche Studie der Hochschule für angewandte Wissenschaften Ostfalia (Herrn Prof. Dr. Arnt Jenne), die der Stadt Ulm bereits vorliegt. Ob in der bisherigen "Weiterentwicklung" des Projekts eine Änderung / Verbesserung erfolgt ist und diese eine tatsächliche Verbesserung darstellt, ist leider nicht bekannt.</p> <p>Der bisherige "MAB-Lösungsansatz" mit einer 2. Rolltreppe auf fremdem Grund konnte seit dem letzten Beschluss im Juli 2014 bis heute nicht sicher- gestellt werden und weist mehrere kritische Knotenpunkte auf (<i>Anm.: hierzu wurde eine Skizze als Anlage der Stellungnahme beigefügt, s. Originalschreiben Anlage 6.2).</i></p> <p>Zur Bewertung neuer Lösungsvarianten sollten entsprechenden Plandarstellungen und Vergleichszahlen zur Verteilung der Passantenströme vorgelegt werden, um eine Bewertung und Abwägung zu ermöglichen. Ohne diese Angaben ist keine sachliche Bewertung / Abwägung möglich. Da dieser Punkt in den Unterlagen unberücksichtigt blieb, hat man leider wieder unnötige Zeit verloren, gemeinsam über Lösungsansätze zu diskutieren und eine passende Lösung zu finden.</p> <p>6. In den vorausgegangenen Verfahrensschritten und den Planungen von MAB Development wurde immer größter Wert auf den Bezug und die Abstimmung der einzelnen Gebäudeteile zur umgebenden Bebauung gelegt. Leider fehlt in den Unterlagen ein entsprechender Bezug zur Höhe der umgebenden Bebauung in der Mühlengasse, der Sedelhofgasse, der Kelterngasse. Ohne diese Angabe der entsprechenden Gebäudehöhen kann kein Vergleich getroffen werden und es ist keine sachgemäße Bewertung / Abwägung möglich. Der einzige Bezug wird hierbei auf das etwas weiter entfernte Deutschhaus gesetzt, das in keinem</p>	<p>Die Studie der Ostfalia Hochschule ist nicht dazu geeignet, Rückschlüsse auf künftige Passantenfrequenzen zu ziehen. Wie in der Beschlussvorlage GD 252/14 mit Datum vom 20.06.2014 ausführlich dargelegt, weist die Studie erhebliche methodische Mängel auf. Die vom Verfasser getroffenen Grundannahmen sind selektiv und spekulativ. Die Auswahl und Bewertung der Aspekte der Datengenerierung lassen wesentliche Gesichtspunkte außer Acht und genügen schon auf Grund der geringen Fallzahlen nicht wissenschaftlichen Ansprüchen und damit Anforderungen an Allgemeingültigkeit und Nachvollziehbarkeit. Die Studie lässt sich schon deshalb nicht auf den vorliegenden Bebauungsplanentwurf anwenden, weil deren Ergebnisse auf Grundlage des Vorgängerentwurfs ermittelt wurden. Dieser ist nicht mehr Grundlage für den Bebauungsplan; die ursprüngliche Planung wurde durch den neuen Investor maßgeblich fortentwickelt.</p> <p>Die nachrichtliche Darstellung einer zweiten Rolltreppe außerhalb des Geltungsbereichs ist eine Absichtserklärung der Stadt, die Anbindung an die Bahnhofspassage weiter zu verbessern, sofern die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden können. Diese zusätzliche Treppe ist aber keineswegs der ausschlaggebende Faktor für eine qualitative Erschließung der Passage. Diese wird bereits über die Festsetzungen innerhalb des Geltungsbereichs sichergestellt.</p> <p>Es ist nicht Aufgabe der Stadtplanung, Fußgängerfrequenzen zu verteilen. Vielmehr muss Stadtplanung allen Passanten, seien es Bewohner, Besucher, Beschäftigte oder potenzielle Einzelhandelskunden, Wahlfreiheit für den individuell geeigneten Weg durch die Stadt eröffnen. Die neuen Baukörper der Sedelhöfe ergänzen das bestehende Stadtquartier in einer Weise, die strukturelle Hierarchien achtet und Orientierung befördert, eine bewusste Lenkung von Passanten auf ihrem Weg durch die Stadt aber ganz bewusst vermeidet.</p> <p>Mit den Sedelhöfen wird ein gesamtes Quartier neu entwickelt. Anders als etwa im Falle einer Baulückenschließung besteht zu den benachbarten Gebäuden nur ein mittelbarer Bezug. Die dem Quartier gegenüberliegenden Häuser sind zudem entweder in absehbarer Zeit abgängig (z.B. Bebauung Keltergasse nord) oder in ihrer Kubatur atypisch für die nordwestliche City (Umspannwerk SWU / Königreichsäle an der Mühlengasse). Sie sind daher als Anhaltspunkte für eine städtebauliche Beurteilung ungeeignet. Das etwas weiter</p>
---	---

<p>direkten Bezug zum Vorhaben Sedelhöfe steht und somit kein Maßstab sein kann. Diese Angabe ermöglicht keinen direkten Vergleich zur umgebenden Bebauung (Mühlengasse, Sedelhofgasse, Keltern-gasse, ...), wodurch auch hier keine Bewertung / Abwägung möglich ist.</p> <p>7. In der Begründung wird das Raumordnungsverfahren (ROV), in dem die maximale Verkaufsfläche von 18.000 m<sup>2</sup> ermittelt wurde, erwähnt. Diese stammt aus dem Jahr 2004 und hat zwischenzeitlich seine Gültigkeit verloren (siehe Anlage 2 – Auszug aus diesem ROV). Zwischenzeitlich hat sich die Wettbewerbssituation im Umland stark verändert und auch das Thema Internethandel ist nicht mehr mit der Situation aus dem Jahr 2004 zu vergleichen. Um ein wahre Aussage zur maximalen Verkaufsfläche machen zu können, müsste die Gesamtsituation über ein neues Raumordnungsverfahren (ROV) neu bewertet werden. Die Anlage 7 der Sitzungsvorlage zur raumordnerischen Entscheidung des Regierungspräsidiums Tübingen, beruft sich auf ein überholtes "Sedelhof-Konzept", dass die aktuelle Situation mit der Glacis-Galerie, nicht berücksichtigt hat und sich zudem auf Kennzahlen beruft, die von der Fa. GMA, im Auftrag des vorherigen Investors MAB Development erhoben wurden. Beide Unternehmen (MAB Development und GMA) sind Mitglied im German Council of Shopping Centers (GCSC). Dieser Verband ist ein Interessensverband der Deutschen Centerwirtschaft. Offiziell tritt er als „Interessenverband der Handelsimmobilienbranche“ auf. Der Name selbst sagt aber sehr genau, um welche Art von Handelsimmobilie es dabei geht. Auf der Homepage des GCSC heißt es:</p> <p><i>„Der German Council of Shopping Centers e.V. fördert und vertritt die Interessen seiner Mitglieder konsequent, wirkt meinungsbildend nach außen, organisiert und informiert, schafft Geschäftskontakte.“</i></p> <p>Ein neues ROV wird durch die Änderungen und Entwicklungen im Umland bestärkt, die teilweise kein Bestandteil der vorliegenden Untersuchungen waren.</p> <p>So wurde z.B. die Verkaufsfläche der Glacis-Galerie im Nachhinein von 24.500 m<sup>2</sup> um weitere 3.000 m<sup>2</sup> erweitert und die erste Ernüchterung in den Verkaufszahlen, sollte auch als warnender</p>	<p>entfernte Deutschaus wurde deswegen als Vergleich herangezogen, weil es in einer vergleichbaren städtebaulichen Situation einen guten Eindruck von der Wirkung der Volumina zur Friedrich-Ebert-Straße einerseits, zu den rückwertigen Gassen andererseits vermittelt. Im Übrigen haben die Investoren ein sehr anschauliches Modell der Sedelhöfe und des umgebenden Quartiers anfertigen lassen, welches zu allen öffentlichen Veranstaltungen und Gemeinderatssitzungen ausgestellt war und seither einen prominenten Platz in der Informationszentrale Sedelhöfe in der Bahnhofspassage gefunden hat.</p> <p>In der Begründung wird an keiner Stelle ein Raumordnungsverfahren aus dem Jahr 2004 erwähnt. Im Gegenteil: Es wird dargestellt, dass das Regierungspräsidium Tübingen mit Entscheidung 23.10.2013 von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen hat. Die max. zulässige Verkaufsfläche von 18.000 m<sup>2</sup> sowie der Branchenmix wurden im Juli 2014 in zwischen der Stadt und dem Regierungspräsidium Tübingen einem städtebaulichen Vertrag fixiert. Die Festlegung der max. Verkaufsfläche durch das Regierungspräsidium Tübingen basiert auf Erkenntnissen aus der Auswirkungsanalyse der GMA aus dem Jahr 2013. Die Wettbewerbssituation im Umland wird in der GMA-Analyse differenziert dargestellt und bewertet. Auch die Glacis-Galerie in Neu-Ulm war zu diesem Zeitpunkt bereits bekannt und wurde von GMA in die Analyse aufgenommen (vgl. GMA-Studie Seite 28, Kap. 2: „Wettbewerbssituation in Neu-Ulm“). Der Vorwurf, die Verkaufsflächengröße sei auf veralteten Grundlagen ermittelt worden, greift daher nicht. Mit seinem Hinweis auf den Auftraggeber der Studie und auf Mitgliedschaft in einem Interessenverbänd unterstellt der Einwender der Fa. GMA Befangenheit und Vorteilsnahme - und zweifelt damit zugleich die Urteilsfähigkeit der Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium Tübingen an. Der Einwender nennt allerdings keinen Anhaltspunkt, der solche Vorwürfe in irgendeiner Weise begründen könnte.</p>
--	---

<p>Hinweis mit berücksichtigt werden (siehe dazu auch die Inhalte der Anlagen 3-5).</p> <p>8. In der Begründung wird mehrfach auf eine Studie der Customer Research 42 GmbH verwiesen, in der mehrere Aussagen zu stärkeren Kannibalisierungseffekten beinhaltet sind. Diese Bewertung spricht eigentlich auch dafür, nicht die aus dem Jahr 2004 stammende maximale Obergrenze der Verkaufsflächen auszureizen, sondern im Bauvorhaben die Verkaufsflächen eher etwas niedriger zu halten und zu reduzieren. Folgende Aussagen sind in der Studie vorhanden, die es in der Stellungnahme des Verfahrens weiter zu bewerten und abzuwägen gilt:</p> <p><i>Die folgenden Empfehlungen führen diese Teilergebnisse zusammen. Sie geben konkrete Empfehlungen zu in den Sedelhöfen anzubietenden, sowie anzusprechenden Zielgruppen und berücksichtigten mögliche Kannibalisierungseffekte.</i></p> <p><i>Ausbau des Angebots bei Optik und Unterhaltungselektronik in den neuen Sedelhöfen ist nur in zweiter Linie empfehlenswert, da hierdurch zwar derzeitige Konkurrenz-Kunden angezogen werden, jedoch im Vergleich zur ersten Priorität stärkere Kannibalisierungseffekte zu erwarten sind.</i></p> <p><i>Somit sind bei einem Ausbau dieser Warengruppe im Hinblick auf die bestehenden Ulm-Kunden stärkere Kannibalisierungseffekte zu erwarten, als für die oben aufgeführten.</i></p> <p><i>Unter Würdigung der Ulm- und Konkurrenz-Kundenperspektive ist ein im Vergleich zum bestehenden Angebot in Ulm verbessertes Angebot im neuen Einkaufsquartier bei Bekleidung, Schuhen, Geschenkartikeln und Hausrat dazu geeignet, die Attraktivität von Ulm für derzeitige Konkurrenz-Kunden zu steigern, ohne dass dabei aus Sicht derzeitiger Ulm-Kunden von einer übermäßigen Kannibalisierung der bestehenden Angebote auszugehen ist.</i></p> <p>9. Diese Aussage der Kannibalisierung wurde in der öffentlichen Vortragsreihe der Stadt Ulm zum Handel auch von Herrn Dr. Joachim Will von ecostra bestärkt. Hierzu empfahl er einen äußerst sensiblen Umgang mit dieser Kenngröße, da es speziell auch im Internethandel ein weiteres (erhebliches) Wachstum gibt, der den Handel zusätzlich beschäftigt wird und Umsätze / Gewinne abzieht – siehe dazu die beiliegende Grafik aus diesem Vortrag. (Anm.: Hierzu wurden mehrere Diagramme beigelegt; s. Originalschreiben Anlage 6.2).</p>	<p>Wie bereits dargelegt, stammt die Festlegung der max. Verkaufsflächengröße nicht aus dem Jahr 2004 sondern basiert im Wesentlichen auf den Erkenntnissen der GMA-Auswirkungsanalyse aus dem Jahr 2013.</p> <p>Die Erkenntnisse der zielgruppenorientierten Standortanalyse der Customer Research 42 GmbH haben in die Festlegung des Branchenmix‘ und der Sortimentsanteile Eingang gefunden. Der Branchenmix wurde gemeinsam mit der Verkaufsflächengröße in einem städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt und dem Regierungspräsidium verbindlich geregelt. Ziel dieser Festlegung ist es gerade, Kannibalisierungstendenzen des örtlichen Einzelhandels zu verhindern und stattdessen erweiterte Kundenpotenziale auszuschöpfen.</p> <p>Einzelhandelsfachleute betonten regelmäßig den Bedeutungszuwachs des Faktors „Einkaufserlebnis“ (so auch Dr. Will, Fa. Ecostra, bei der öffentlichen Veranstaltung im Zuge der öffentlichen Auslegung am 29.04.2014) gerade im Hinblick auf die Konkurrenz aus dem Internet. Einkaufen wird mit anderen Freizeitaktivitäten verknüpft, so dass etwa den gastronomischen oder kulturellen Angeboten aber auch der Qualität des Stadtbilds wachsende Bedeutung für die Attraktivität des Einzelhandelsstandorts zukommt. Umso wichtiger ist es, attraktive Verkaufsflächen in integrierter Innenstadtlage anzusiedeln, in denen sich Einkaufserlebnis und Freizeitaktivitäten gegenseitig befruchten. Auf</p>
--	--

<p>10. Auch die fachliche Einschätzung und Empfehlung des Handelsexperten Dr. Holger Pump-Uhlmann vom März 2014 lag bei den Sedelhöfen zum Thema Verkaufsfläche bei ca. 12.000 – 15.000 m<sup>2</sup>. Als kritische Marke für Städte mit bis zu 200.000 Einwohnern wurden hierbei die 15.000 m<sup>2</sup> genannt, die in einer Gesamtbetrachtung unserer Doppelstadt (Ulm / Neu-Ulm) mit den beiden Projekten Sedelhof und Glacis-Galerie und insgesamt 45.500 m<sup>2</sup> (18.000 m<sup>2</sup> + 27.500 m<sup>2</sup>) schon weit überschritten wird. Für die Stadt Ulm und den Investor DCC könnte es sehr hilfreich sein, auf die Erfahrungswerte diese Handelsexperten zurück zu greifen und diesen in die weitere Planung mit einzubeziehen. Neben entsprechenden Fachbüchern zum Thema Centerentwicklung hat er bisher viele Center-Projekte in Deutschland begleitet und zudem an einer Arbeitshilfe des Bauministeriums NRW zum Umgang mit innerstädtischen Einkaufszentren mitgewirkt (siehe dazu Anlage 6). In seinem Vortrag vom März 2014 in Ulm erwähnte er u.a. auch wichtige Analyse Kriterien einer Difu-Studie, die teilweise im Projekt Sedelhöfe noch nicht berücksichtigt wurden. Nur ein richtig durchdachtes Konzept bringt dem bestehenden Handel und den Sedelhöfen das erwünschte Wachstum. Eine Überdimensionierung wird sicher ins Gegenteil ausschlagen und es wird automatisch jemand auf der Strecke bleiben, was sich zum Nachteil für Ulm und seine Attraktivität auswirken wird.</p> <p>11. Laut der Studie der Customer Research 42 GmbH besteht ein Neukundenpotenzial von ca. 280.000 Menschen. Leider wird darin nirgends angegeben, in welchem Zeitraum dieses Potenzial zu erwarten ist. Unter der Annahme, dass dieser Zuwachs langfristig und fest zu sehen ist, würde das im Durchschnitt folgenden Zuwachs für Ulm bedeuten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Monatlich: ca. 23.333 Menschen</li><li>- Wöchentlich: ca. 5.833 Menschen</li><li>- Täglich: ca. 972 Menschen</li></ul> <p>Da sich diese potenziellen Besucher nicht gleichmäßig auf alle verkaufsoffenen Wochentage verteilen werden, wird der Parkplatzbedarf an den hochfrequentierten Besuchertagen mit Sicherheit höher ausfallen, wie es der Durchschnittswert darstellt. Diesen zusätzlichen Besuchern muss genügend Parkraum zur Verfügung gestellt werden, um die Attraktivität für einen Einkaufsausflug nach Ulm gewährleisten zu können.</p> <p>12. Bei dem zuletzt sehr heiß diskutierten Thema</p>	<p>diese Weise können neue Kundenkreise erschlossen und Kannibalisierungseffekte minimiert werden.</p> <p>Eine pauschale Bindung der Verkaufsflächengröße an die Einwohnerzahl einer Stadt greift zu kurz. Mit dieser allgemeinen Herangehensweise würden wesentliche Faktoren wie Einzugsgebiet und Bevölkerungspotential, projektrelevantes Kaufkraftpotential sowie die örtliche und überörtliche Wettbewerbssituation ausgeblendet. Die Studie der GMA hat eben diese Faktoren für die spezifische Situation des Einzelhandelsstandorts Ulm untersucht. Die Festlegung der Verkaufsflächengröße auf 18.000 m<sup>2</sup> basiert auf diesen differenzierten, fallbezogenen Erkenntnissen. Die Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium Tübingen hat die Raumverträglichkeit bestätigt. Eine Überdimensionierung des Verkaufsflächenzuwachses mit negativen Auswirkungen für die Stadt Ulm ist somit nicht zu befürchten.</p> <p>Mit dem Ausbau des Einzelhandelsstandorts gehen umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen einher. Unter den Sedelhöfen wird eine Tiefgarage mit bis zu 750 Stellplätzen errichtet. Darüber hinaus hat der Gemeinderat einen Grundsatzbeschluss zum Bau einer Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz mit ca. 520 Einstellplätzen gefasst. Ferner ist geplant, das Parkhaus Deutschhaus um ein Parkdeck für etwa 100 Fahrzeuge zu erhöhen. Parallel zu diesen umfangreichen Maßnahmen für den Individualverkehr wird massiv in den öffentlichen Verkehr investiert - sowohl innerorts mit dem Neubau der Straßenbahnlinie 2 als auch überörtlich mit dem Neubau der Schnellbahntrasse Stuttgart-Ulm, der Elektrifizierung der Südbahn oder den Planungen für ein regionales S-Bahnnetz.</p>
---	--

<p>Parkraum in Ulm wurde in den Unterlagen zur Beschlussvorlage GD 041/15 (Planungsvarianten Parkhaus am Bahnhof) vorausgesetzt, dass das Parkhaus Deutschaus um weitere 100 Stellplätze aufgestockt wird und bei den Sedelhöfen ein drittes Parkdeck mit weiteren 200 Stellplätzen entstehen (Anm.: Hierzu wurde ein Diagramm aus der zitierten Beschlussvorlage beigelegt; s. Originalschreiben Anlage 6.2). Nachdem die Aufstockung des Parkhaus Deutschaus noch nicht beschlossen und verabschiedet ist, muss unbedingt das dritte Parkdeck der Sedelhöfe mit weiteren 200 Stellplätzen verabschiedet werden, um den Berechnungsgrundlagen zum Parkhaus Bahnhof gerecht zu werden und den Gesamtbedarf in Ulm decken zu können. Für die Planung der Sedelhöfe würde das in Summe ein Ziel von mindestens 750 Stellplätzen bedeuten. Siehe dazu auch die Anlage 7 (Beschlussvorlage "Planungsvarianten Parkhaus am Bahnhof", 2. Lesung – GD159/15, unterzeichnet von Herrn Oberbürgermeister Ivo Gönner).</p>	<p>Der Bebauungsplanentwurf eröffnet die Möglichkeit zum Bau einer Tiefgarage für bis zu 750 Einstellplätze. Die Zahl der von DC Commercial / DC Values herzustellenden Einstellplätze ergibt sich aus den Regelungen des Projektvertrags bzw. aus den rechtlichen Vorgaben der Landesbauordnung (VwV Stellplätze). Sollten darüber hinaus weitere öffentliche Stellplätze gewünscht sein, obliegt es dem Gemeinderat zu entscheiden, inwieweit sich die Stadt diesbezüglich engagiert.</p>
<p>13. Um der demografischen Entwicklung gerecht zu werden, muss im Bebauungsplan auch eine angemessene Anzahl an behindertengerechten Stellplätzen vorgesehen werden. Hierzu wurde in den Sitzungsunterlagen bisher nichts vermerkt, was eine Vernachlässigung dieses wichtigen Kriteriums zulassen würde. Um dies zu vermeiden sollte eine Mindestanzahl solcher Stellplätze vorgegeben und ausgewiesen werden.</p>	<p>Das Thema Barrierefreiheit ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern wird in Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens behandelt. Hierbei gelten die einschlägigen Gesetze und Normen.</p>
<p>14. Die bisherige Vorgehensweise im Verfahren hat nicht nur bei den Bürgern, sondern auch beim Ulmer Gemeinderat für sehr viel Unruhe und Unmut gesorgt, was sich auch in einem erheblichen Vertrauensverlust gegenüber den städtischen Verantwortlichen äußert. Im weiteren Verfahren sollte deshalb wesentlich mehr Wert auf Transparenz und wahre Bürgerbeteiligung gelegt werden, um diesen Vertrauensverlust wieder herzustellen.</p>	<p>Das Bebauungsplanverfahren wurde/wird begleitet von öffentlichen Diskussions- und Informationsveranstaltungen, von Fachvorträgen, einer Dauerausstellung, Newslettern und einer eigens eingerichteten Webseite. Der Investor DC Commercial /DC Values hat darüber hinaus angekündigt, eine Reihe verschiedener Informationsformate ins Leben zu rufen und baubegleitend offensiv auf die Öffentlichkeit zuzugehen.</p>
<p>15. Dem Ulmer Bürger und Gemeinderat müssen die Kosten und Folgekosten aufgezeigt werden, die das Vorhaben mit den bisher getroffenen Vereinbarungen/Verträgen mit sich bringt und durch die Stadtkasse, bzw. aus öffentlichen Geldern finanziert werden. Dem Ganzen steht zudem die Zahl gegenüber was durch den Verkauf der Grundstücke eingenommen wird. Ohne diese Angabe ist keine gesamtheitliche Bewertung des geplanten Vorhabens möglich auf das sich das Bebauungsplanverfahren bezieht. Gemeint sind dabei z.B. die folgenden 14 Kostenpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Kauf der Grundstücke</li><li>– Abriss der Gebäude (inkl. Entsorgung, ...)</li><li>– Umlegen von Versorgungsleitungen</li></ul>	<p>Die Kontrolle über die Finanzierung des Projektes liegt in der Verantwortung des Gemeinderats auf der Grundlage der Gemeindeordnung und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>

<ul style="list-style-type: none"><li>- Umleitung der Blau</li><li>- Bau des McDonalds Containers</li><li>- Kosten des Umzugs von McDonalds in den Container</li><li>- „Entschädigungszahlung“ von Umsatzverlust für McDonalds</li><li>- Umzug vom McDonalds in die Sedelhöfe</li><li>- Beseitigung des „McDonald-Containers“</li><li>- Mietaufwendungen (Mietdifferenz) für McDonalds bis 2026 (?)</li><li>- Ausfall von Parkeinnahmen in der Sedelhof-Garage</li><li>- Kosten für zusätzliche temporäre „Ersatz-Parkflächen“ auf dem Sedelhof-Areal</li><li>- Einbußen bei den Grundstücksveräußerungen</li><li>- ggf. Schaffung notwendiger zusätzlicher Parkflächen für die Sedelhöfe auf städtischem Grund.</li><li>- ...</li></ul> <p>Auch diese Frage muss im Bebauungsplanverfahren nochmals mit aufgeworfen werden, denn wenn ein untragbares Missverhältnis in den Kosten und Folgekosten vorhanden ist, muss ggf. nochmals über die Art der weiteren Fortführung des Vorhabens diskutiert werden, um unnötige Kosten / Folgekosten von den Bürgern der Stadt Ulm fern zu halten.</p> <p>16. Da in den Entwürfen der europaweiten Ausschreibung zu den Sedelhöfen vergleichbare Pläne anderer Investoren beinhaltet waren, die anschließend aber nicht zum Zug kamen, muss in der jetzigen Weiterentwicklung des Projekts sehr genau darauf geachtet werden, dass sich das Endergebnis von diesen Ausschreibungsentwürfen klar unterscheidet, um mögliche Klagen von der Stadt Ulm und seinen Bürgern fern zu halten.</p> <p>Auch diese Situation hat man der bisherigen Vorgehensweise der „verantwortlichen Obrigkeit“ der Stadt Ulm zu verdanken, dessen mögliche Folgen aktuell für den Ulmer Gemeinderat und die Bürger noch nicht absehbar sind.</p> <p>Anlage 2: Auszug aus dem Ergebnis vom Raumordnungsverfahren (ROV) aus dem Jahr 2004 zur damaligen ECE-Planung am Bahnhof</p> <p>Anlage 3: Grobe Übersicht zu Neueröffnungen in Ulm und Umgebung.</p> <p>Anlage 4: Weitere Hinweise zu Einkaufszentren über Nachbarschaftsverband</p>	<p>Wie bereits ausgeführt handelt es sich bei dem vorliegenden Entwurf um die Fortentwicklung der ursprünglichen Planungskonzeption. Konflikte mit dem Vergaberecht, die u.U. eine Klage rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.</p> <p>(Meinungsäußerung ohne abwägungsrelevante Inhalte)</p> <p>Das damalige Projekt wurde nicht weitergeführt. Die Anlage hat keine Relevanz für das aktuelle Verfahren.</p> <p>Die Aufstellung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Geschäftsstelle des Nachbarschaftsverbandes ist bei der Stadt Ulm angesiedelt; die aufgeführten Teiländerungen des Flächennutzungs- und Landschaftsplans sind also durchaus bekannt. Bei den aufgeführten Planänderungen handelt es sich</p>
--	---

<p>Anlage 5: Bericht der SWP mit dem Titel „Ernüchterung in der Glacis-Galerie“ vom 21.05.2015</p> <p>Anlage 6: Arbeitshilfe des Bauministeriums NRW zum Umgang mit innerstädtischen Einkaufszentren</p> <p>Anlage 7 Beschlussvorlage GD 159/15 „Planungsvarianten Parkhaus am Bahnhof (2. Lesung, unterzeichnet von Herrn Oberbürgermeister Ivo Gönner)“</p>	<p>um Ausweisungen von Sonderbauflächen für Einzelhandel zur Nahversorgung in den Ortschaften bzw. zur Ausweisung eines Fachmarktzentrums in Erbach. Mit solchen Flächenausweisungen werden gänzlich andere Zielsetzungen verfolgt als mit dem Projekt Sedelhöfe. Während die aufgeführten Beispiele die Funktion der Unterzentren und die Versorgung vor Ort mit den Gütern des täglichen Bedarfs sichern sollen, sind die Sedelhöfe ein Projekt der Stadtentwicklung zur Stärkung der oberzentralen Funktion mit Ausstrahlung auf die gesamte Region. Dieser Unterschied spiegelt sich in der Festlegung des Branchenmix' wider.</p> <p>Der Artikel wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Veröffentlichung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Beschlussvorlage ist bekannt. Die Verhandlungen mit DC Commercial / DC Values über die Schaffung einer dritten Parkebene unter den Sedelhöfen sind derzeit im Gange.</p>
<p><u>Einwender 3, Schreiben vom 30.06.2015</u> (s. Anlage 6.3)</p> <p>Der Einwender vertritt die Eigentümerin eines Grundstücks in der Bahnhofstraße:</p> <p>„Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs „Sedelhöfe“ geben wir gemäß § 3 Abs. 2 BauGB folgende Stellungnahme ab und teilen folgende Anregungen und Bedenken mit:</p> <p>1. Der beabsichtigte Bebauungsplan steht im Widerspruch unter anderem zu der Planungsleitlinie nach § 1 Abs. 6 Nr. 8a) BauGB, wonach auch die Belange der Wirtschaft und zwar im Sinne des "Kontaktes nach außen" zu beachten sind. Diese Abwägungsdirektive wird evident verfehlt. Die Realisierung des beabsichtigten Bebauungsplans würde zu einer Umlenkung der Passantenströme führen.</p>	<p>Die mit den Sedelhöfen verfolgten stadtentwicklungspolitischen Ziele sind u. A. die Stärkung der oberzentralen Funktion und die Aufwertung des Einzelhandelsstandortes. § 1 Abs. 6 Nr. 8 a) BauGB hebt insbesondere ab auf das Interesse an einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung. Die Sedelhöfe leisten hierzu einen Beitrag. Die IHK Ulm als Vertreterin der Wirtschaft war bereits in der Konzeptionsphase des EU-Ausschreibungsverfahrens am Verfahren beteiligt und hat an diesem mitgewirkt. Insofern sind die Belange der Wirtschaft berücksichtigt.</p> <p>Das Gebäude der Mandantin orientiert sich im Bestand ausschließlich zur Bahnhofstraße. Die Neubebauung der Sedelhöfe beeinträchtigt dies</p>

<p>Der Zugang, über den voraussichtlich die meisten Passanten zu erwarten sind, nämlich vom Untergeschoss des Bahnhofplatzes, also der Tiefgarage, ist von dem Plangebiet ausgeschlossen, so dass dessen Gestaltung und Ausrichtung gar nicht festgesetzt ist und dieser maßgebliche Belang damit planerisch nicht bewältigt. Dies ist aber geboten.</p> <p>Soweit in dem Entwurf der Begründung zum Bebauungsplan "Sedelhöfe" ausgeführt wird, dass in diesem Bereich vorgesehen ist, dass zusätzlich zur Fahrttreppe am nördlichen Rand der Treppenanlage eine weitere Fahrttreppe am südlichen Rand unter dem Gebäude Bahnhofplatz 7 errichtet wird, mit der Folge, dass eine "Blickbeziehung" in die Bahnhofstraße gewährleistet ist, handelt es sich dabei nur um eine unverbindliche Absichtserklärung. Wie sich diese für den „Kontakt nach außen“ der in der Bahnhofstraße angesiedelten Betriebe ganz maßgebliche Achse entwickelt, ist damit planerisch vollkommen ungelöst und ausgeklammert.</p>	<p>in keiner Weise. Eine Einschränkung des "Kontaktes nach außen" ist nicht gegeben.</p> <p>Die Annahme, durch den Bebauungsplan würden die Passantenströme umgelenkt, ist nicht zutreffend. Der geplante Platz im Zentrum der Sedelhöfe ist räumlich wie funktional die Fortsetzung der Bahnhofstraße und fungiert als Gelenk zwischen den gegeneinander verschobenen Achsen der Bahnhofstraße und der Bahnhofspassage. Der Platz dient als Knotenpunkt im Wegenetz der nordwestlichen Innenstadt und stellt Verknüpfungen zwischen den zulaufenden Straßen und Gassen her. Durch die integrierte Lage und die vielfältige Einbindung der Sedelhöfe in die bestehende Struktur des Quartiers sind die Voraussetzungen geschaffen, dass Passanten im Sinne der Wahlfreiheit des Weges übergangslos zwischen der Fußgängerzone Bahnhofstraße, den Sedelhöfen und den angelagerten Stadtquartieren wechseln können. Von einer Umlenkung der Passantenströme kann daher gerade nicht gesprochen werden.</p> <p>Zur Sicherung der Erschließung des Untergeschosses unter dem Bahnhofplatz wurde im vorliegenden Bebauungsplanentwurf die Lage einer zwingend herzustellenden Treppenverbindung zur Bahnhofspassage festgesetzt sowie die Möglichkeit für weitere Anlagen der Vertikalerschließung eröffnet. Die Frage, welche Art von Treppe/Aufzug an welcher Stelle und in welcher Qualität errichtet werden soll, wird im Rahmen des städtebaulichen Vertrags zwischen Stadt und Investor ausverhandelt. Die IHK, die Ulmer City Marketing und die großen Handelshäuser werden in diese Diskussion einbezogen. Vorrangig gilt es, eine für alle Passanten - seien es Pendler, Geschäftsleute, Kunden oder Touristen - geeignete Erschließung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt bereitzustellen, die die Wahlmöglichkeit für den individuell geeigneten Weg durch die Innenstadt bietet.</p> <p>Die zusätzliche Fahrttreppe außerhalb des Geltungsbereichs ist keineswegs ausschlaggebend für die Blickbeziehung zwischen den Sedelhöfen und der Bahnhofstraße. Von nahezu jedem Punkt des zentralen Platzes am Ausgang der Bahnhofspassage ist die Blickbeziehung zur Bahnhofstraße weiterhin gegeben. Die dem Ausgang gegenüberliegende, geschwungene Fassadenfront leitet den Blick geradezu demonstrativ in Richtung Süden zur Bahnhofstraße. Die nachrichtliche Eintragung der Fahrttreppe in die Planzeichnung dokumentiert vielmehr die Absicht der Stadt, den Anregungen und Wünschen v.a. der Anlieger</p>
--	--

<p>2. Selbst wenn es zu der "erhofften" weiteren Fahrtreppe am südlichen Rand unter dem Gebäude Bahnhofplatz 7 kommt, wird dadurch die ganz erhebliche Umlenkung der Passantenströme nicht verhindert. Bisher war ein wesentliches planerisches Anliegen, den Blick in die Bahnhofstraße weitest möglich frei zu halten, um den Zugang dorthin nicht zu beeinträchtigen. Deswegen wurde mit hohem Aufwand z.B. das Gebäude des Schwäbischen Verlags (Bahnhofstraße 20, Schwäbische Zeitung) mit einer abgetreppten Fassade errichtet. Der Entwurf des Bebauungsplans sieht nunmehr (entlang der Baugrenze) eine breite Front vor, auf welche die vom UG kommenden Passanten „stoßen“. Wenn die Wahl offen steht, ob die Passanten den Weg in Richtung Bahnhofstraße (wie bisher) oder in die neue Passage nehmen, so werden die allermeisten Passanten den letztgenannten Weg wählen. Denn von diesem Standpunkt aus sind die Geschäfte in der Bahnhofstraße praktisch nicht einsehbar, sondern nur die Geschäfte in der geplanten Passage.</p> <p>3. Durch die Gesamtheit der vorbezeichneten beabsichtigten Planungen wird also die Erschließung des Grundstücks unserer Mandantschaft - von dem für die Passantenströme wichtigen Bahnhof - weitgehend abgekoppelt und der "Kontakt nach außen" ganz erheblich eingeschränkt. Soweit dem dadurch entgegengewirkt werden soll, dass unter dem Gebäude Bahnhofplatz 7 eine weitere Rolltreppe in Aussicht gestellt wird, verletzt dies das Gebot der Konfliktbewältigung. Der Bebauungsplan hat nämlich die von ihm geschaffenen Konflikte grundsätzlich selbst zu lösen und kann die Problemlösung nur dann in den nachfolgenden Vollzug verlagern, wenn bei vorausschauender Betrachtung die Durchführung der Konfliktlösungsmaßnahmen sichergestellt ist. Dies betrifft insbesondere auch den Belang des Verkehrs nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB und damit die für die Bebaubarkeit und Nutzung der Grundstücke elementare verkehrliche Erschließung (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 04. 1 1.7.013 - 8 S 1694/11).</p> <p>Hiergegen wurde verstoßen. Die Konfliktbewältigung ist in keiner Weise gesichert. Es werden lediglich Hoffnungen beschrieben, insbesondere für den Fall, dass das Gebäude Bahnhofplatz 7 in künftige Planungen mit einbezogen werden kann.</p>	<p>aus der Bahnhofstraße an dieser Stelle weiter entgegen zu kommen, sollten dafür die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden können.</p> <p>Der Einwander zitiert nebenstehende Argumente wörtlich aus seinem Schreiben, welches er im Rahmen der ersten Offenlage auf Basis der MAB-Planung vorgelegt hat. Die geäußerte Kritik der räumlichen Verhältnisse passt nicht auf die Situation der fortentwickelten Planung des neuen Investors. Weder stoßen die Passanten am Ausgang aus der Bahnhofspassage auf eine breite Front, noch werden sie in eine Passage umgelenkt. Im Gegenteil: Mit dem neuen Platz am Ausgang der Passage entsteht ein großzügiges Entrée als Auftakt zur westlichen Innenstadt. Dort kann sich der Passant frei entscheiden, welchen Weg durch die Innenstadt er seinen individuellen Bedürfnissen entsprechend einschlägt. Die Form des Platz öffnet sich – weit mehr als zu anderen Gassen - an seiner Südseite großzügig zur Bahnhofstraße und wird damit der übergeordneten Bedeutung der Bahnhofstraße zur Erschließung der westlichen Innenstadt gerecht. Der neue Baukörper am Übergang zur Bahnhofstraße vollzieht bogenförmig die Lage der gestaffelten Fassade des Vorgängerbaus Bahnhofstraße 20 nach.</p> <p>Die Annahme des Einwenders unterstellt, dass ohne Einbeziehung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 eine städtebaulich sinnvolle Planung nicht möglich sei. Dies ist mitnichten der Fall. Mit dem Projekt Sedelhöfe werden die angestrebten stadtentwicklungspolitischen und städtebaulichen Zielsetzungen sehr wohl erfüllt. Diese werden in der bereits beschriebenen städtebaulichen Struktur der Sedelhöfe und der Einfügung in die Eigenart der umgebenden Bebauung sichtbar. Insofern läuft der Vorwurf einer unzureichenden Konfliktbewältigung ins Leere. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Verkehrs wurden im Rahmen eines Verkehrsgutachtens überprüft. Das Gutachten lag den Unterlagen für die öffentliche Auslegung bei und ist auch dieser Beschlussvorlage als Anlage beigefügt. Die verkehrliche Erschließung der Bahnhofstraße bleibt durch das Vorhaben unberührt. Der Hinweis des Einwenders auf § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB ist daher nicht einschlägig.</p> <p>Ein Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung liegt aus vorgenannten Gründen nicht vor. Das Gebäude Bahnhofplatz 7 hat keine ausschlaggebende Bedeutung für die Abwägung der Belange.</p>
--	--

<p>4. Nachteilig ist, dass die "Schlüsselgrundstücke", also sowohl der ebenerdige Durchgang vom Bahnhofplatz als auch die Passage vom Untergeschoss und die zur Bahnhofstraße bzw. Passage führenden Verkehrsflächen von der Stadt Ulm an den Investor verkauft werden sollen und lediglich mit einem "Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit" belastet/festgesetzt werden sollen. Damit begibt sich die Stadt Ulm zwar nicht jeglichen „Zugriffs“, um künftig die Festsetzung auch durchzusetzen. Es kann aber nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Stadt Ulm bei Durchsetzung dieser Planung ganz wesentliche "Herrschaftsrechte", nämlich als Eigentümerin (§ 903 BGB), verliert.</p>	<p>Im Einvernehmen mit dem Investor wurden mittlerweile alle Verkehrsflächen außerhalb der Baufelder als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerzone) festgesetzt. Die Verkehrsflächen sind damit öffentlich gewidmet und haben den Status einer öffentlichen Straße; die Stadt verfügt damit weiterhin über die Hoheitsrechte. Lediglich die zwingend herzustellende Treppenanlage zur Erschließung der Bahnhofspassage wird weiterhin mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit gesichert, da sich diese Treppenanlage innerhalb eines Baufeldes befindet und damit nicht öffentliche Verkehrsfläche sein kann. Das Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit ist ein im öffentlichen Raum vielfach bewährtes Recht. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich, sie werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen somit der Allgemeinheit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zu. Bereits heute führt die Anbindung der Bahnhofspassage an die Bahnhofstraße teils über privaten, mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit gesicherten Grund, ohne dass dies in irgendeiner Weise erkennbar wäre.</p>
<p>5. Der Bebauungsplanentwurf verstößt weiter gegen § 2 Abs. 1 BauGB und stellt eine unzulässige Vorwegbindung des Satzungsgebers dar. Die verschiedenen Fraktionen des Stadtrats haben immer wieder bekundet, dass die gegebene Situation, insbesondere auch wegen des zuletzt angesprochenen Verkaufs des "Tors zur Innenstadt" von Ulm, also der Verbindungs bzw. Verkehrsflächen vom Bahnhof und Bahnhofplatz, äußerst problematisch ist und der Änderung bedarf. Dies sei aber aufgrund der Verträge mit dem Investor nicht möglich. Man sei dort gebunden. Dies zeigt, dass eine unzulässige Vorwegbindung des Satzungsgebers gegeben ist.</p>	<p>Die Auffassung des Einwenders, die Stadt habe sich mit dem Abschluss des Projektvertrages vom 27.07.2012 mit dem Investor in unzulässiger Weise vorweg gebunden, ist nicht korrekt. Der Projektvertrag enthält gerade keine festen planerischen Bindungen der Stadt Ulm. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung. Dies ist durch eine sog. Closing-Regelung abgesichert, nach der die im Projektvertrag geregelten Verpflichtungen zur baulichen Umsetzung des Projektes erst wirksam werden, wenn genau definierte Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen sind. Gerade dieses vertraglich vorgesehene, gestaffelte Wirksamwerden des Projektvertrages und die damit verbundenen genau definierten (vertretbaren) wirtschaftlichen Folgen für beide Vertragspartner bei einem Nichtzustandekommen des Closing, verhindert eine vom Einwender thematisierte unzulässige wirtschaftliche oder faktische Vorwegbindung der Stadt.</p>
<p>6. Einwendungen bestehen auch gegen Ziff. 1.4.5. der textlichen Festsetzungen des Entwurfs des Bebauungsplans, wonach Erschließungsanlagen zur "Anbindung der Ebene -1 außerhalb der</p>	<p>Im vorliegenden Bebauungsplanentwurf wird die Möglichkeit eröffnet, außerhalb der Baufelder</p>

<p>Baugrenzen" zulässig sind. Dies beeinträchtigt unangemessen den "Kontakt nach außen".</p>	<p>zusätzliche Erschließungsanlagen zur Anbindung der Ebene -1 sowie Lichtöffnungen herzustellen. Mit dieser Ergänzung soll den erweiterten gestalterischen Möglichkeiten, die der fortentwickelte Entwurf bietet, Raum gegeben werden. Das Untergeschoss der Sedelhöfe schließt künftig niveaugleich an die Bahnhofspassage an und verlängert diese unter den neu entstehenden Platz. Über die Funktion einer Unterführung hinaus dient die Passage der Erschließung der flankierenden Ladenlokale. Die Passage ist quasi die Erweiterung des öffentlichen Stadtraums in die Ebene -1 und bedarf einer entsprechenden gestalterischen Sorgfalt. Der nun vorgesehene, großzügige Platz im Zentrum der Sedelhöfe eröffnet die Chance, etwa über Lichtöffnungen oder zusätzliche Erschließungsanlagen die Ebenen 0 und -1 räumlich noch besser miteinander zu verknüpfen. Es handelt es sich dabei wohlgerne um die Möglichkeit zusätzlicher Maßnahmen; die mit den Vertretern des Einzelhandels abgestimmte Treppenanlage entlang der Grundstücksgrenze zum Gebäude Bahnhofplatz 7 bleibt davon unberührt. Die genaue Lage und die Qualität solcher Anlagen werden ggf. im Rahmen eines vor dem Satzungsbeschluss zu schließenden städtebaulichen Vertrags unter Abwägung der verschiedenen Interessen geregelt.</p>
<p><u>Einwender 4, Schreiben vom 30.06.2015</u> (s. Anlage 6.4)</p> <p><i>Der Einwender vertritt die Grundstückseigentümerin sowie die Mieterin eines Geschäftshauses an der Bahnhofstraße.</i></p> <p>„(...)“</p> <p>Namens und in Vollmacht unserer Mandanten beantragen wir, den Entwurf des Bebauungsplans „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit dem Stand 13.04.2015 (Bebauungsplan Nr. 110.5/100) zu ändern und die Zugangssituation vom Hauptbahnhof Ulm in die Ulmer Innenstadt unter gerechter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange - gegeneinander und untereinander – so zu gestalten, dass eine gerechte Verteilung der Passantenströme – und zwar insbesondere der Passanten in bzw. aus der Bahnhofspassage auf den Ebenen -1 und 0 – auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße andererseits erreicht wird.</p> <p>Das Ziel dieser Planungsänderung muss darin bestehen, die massive Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße durch die geplante, das Einkaufsquartier Sedelhöfe einseitig</p>	<p>Das Einkaufsquartier Sedelhöfe fügt sich mit seinen vier voneinander getrennten Baukörpern in das bestehende Gassensystem der westlichen Innenstadt ein. Die Sedelhöfe erweitern die Haupteinkaufslage zwischen Münsterplatz und Hauptbahnhof. Deren Ladenfronten schließen unmittelbar an die Fronten der Bahnhofstraße an; die geschwungenen Fassaden leiten räumlich von der Bahnhofstraße ins Quartier über. Eine grundsätzliche Umlenkung von Passantenströmen ist in Anbetracht der engen räumlichen Verknüpfung der Sedelhöfe mit den etablierten Einkaufslagen nicht zu erwarten.</p> <p>Eine einseitig begünstigende Fußgängerführung ist nicht erkennbar. Im Gegenteil: Der vorliegende Entwurf gruppiert vier Baukörper um einen kleinen Platz und schafft damit am Aufgang der Bahnhofspassage ein attraktives</p>

<p>begünstigende Fußgängerführung zu vermeiden, und den Eintritt unzumutbarer wirtschaftlicher Nachteile, die mit dieser Art der Fußgängerführung für die betroffenen Einzelhändler und Grundstückseigentümer verbunden wären, zu verhindern.</p> <p>Zur Begründung der Einwendungen und des vorstehenden Antrags wird zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen zunächst auf die Darlegung in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst Anlagen sowie der ergänzenden Stellungnahme vom 18.06.2014 nebst Anlage (Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften vom 16.06.2014) zu verweisen. In Ergänzung dazu ist folgendes auszuführen:</p> <p>A. Sachverhalt</p> <p><u>I. Ausgangssituation</u></p> <p>Im Hinblick auf die Ausgangssituation (Örtlichkeit und Plangebiet sowie Betroffenheit) wird auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 verwiesen.</p> <p><u>II. Einkaufsquartier Sedelhöfe</u></p> <p>1. Entwicklung des Projektes</p> <p>Zur Entwicklung des Einkaufsquartiers Sedelhöfe wird zunächst auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 verwiesen. Ergänzend dazu ist folgendes auszuführen:</p> <p>Nachdem der frühere Investor MAB Development Deutschland GmbH, auf dessen Planung der ursprüngliche Bebauungsplanentwurf "Sedelhöfe" basierte, sein Projektentwicklungsgeschäft in Deutschland eingestellt hatte, veräußerte er seine Anteile an der für die Realisierung des Vorhabens gegründeten Objektgesellschaft SPV 11 GmbH an DC Commercial und DC Values als neue Investoren (nachfolgend kurz „neuer Investor“ genannt).</p> <p>Der neue Investor entwickelte das planerische Konzept des früheren Investors in Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro msm meyer, schmitz morkramer weiter. Die Fortentwicklung der Planung führte zu Änderungen des Vorhabens, welche die Grundzüge der Planung berühren.</p> <p>Geplant ist nun ein Einkaufsquartier auf vier unterschiedlichen Baufeldern mit jeweils eigenständigen Gebäuden. Die Gebäude in unterschiedlicher Höhe und mit unterschiedlicher</p>	<p>Entrée in die westliche Innenstadt. Die Raumkanten des Platzes leiten in die Bahnhofstraße über. Alle anderen Gassenanschlüsse sind deutlich untergeordnet. Das Szenario unzumutbarer wirtschaftlicher Nachteile für die etablierten Einzelhändler infolge eines Passantenabflusses aus der Bahnhofstraße ist rein spekulativ.</p> <p>Die Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst ergänzender Stellungnahme und Anlagen wird in der vorliegenden Beschlussvorlage erneut aufgeführt und kommentiert (vgl. Punkt 7.3, Einwender 4, Anlage 6.8); siehe dort.</p> <p>s.o.</p> <p>s.o.</p> <p>(Beschreibung des Sachverhalts)</p> <p>(Beschreibung des Sachverhalts)</p> <p>(Beschreibung des Sachverhalts)</p>
--	--

<p>Fassadengestaltung sollen sich um einen großzügigen, zentralen Platzbereich gruppieren, von dem aus die Ladengeschäfte erschlossen werden sollen. Die Sedelhofgasse soll in ihrer bestehenden Lage erhalten und direkt auf den neuen Platz geführt werden. Die Anbindung des neuen Platzes an die Bahnhofspassage soll über einen Treppenabgang von Ebene 0 zu Ebene -1 nördlich des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erfolgen. Die uneingeschränkte Zugänglichkeit des Platzbereiches sowie der Gassen und Treppenanlagen innerhalb des Plangebietes soll durch die Festsetzung von Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit gesichert werden. Neben den Flächen für den Einzelhandel (ca. 18.000 qm Verkaufsfläche vorwiegend auf den Ebenen 1, 0 und +1) sind darüber liegend Flächen für Gastronomie, Dienstleistungseinrichtungen und Büros sowie für ca. 100 Wohnungen ab dem 2. OG vorgesehen. Die notwendigen Stellplätze sollen in einer Tiefgarage mit bis zu 750 Einstellplätzen untergebracht werden.</p> <p>2. Notariell beurkundeter Projektvertrag</p> <p>Im Hinblick auf den notariell beurkundeten Projektvertrag, der zwischen der Stadt Ulm und dem früheren Investor mit Datum vom 27.07.2012 geschlossen worden ist, wird zunächst auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 verwiesen.</p> <p>Ergänzend dazu ist Folgendes auszuführen: Mit Rücksicht auf den Hinweis unter Ziffer 3. (a. E.) der</p>	<p>Die Erschließungsflächen innerhalb des Plangebiets wurden mittlerweile als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt (s. 2. Erneute Auslegung); die Festsetzung von Gehrechten ist in diesen Bereichen somit hinfällig.</p> <p>Zu den Einwendungen vom 27.05.2014 nebst Anlagen und ergänzender Stellungnahmen wurden in der Beschlussvorlage 252/14 ausführlich Stellung genommen (Einwender 6). Der Einwender unterstellt dort, die Stadt habe durch Abschluss des Projektvertrags ihre kommunale Planungshoheit eingeschränkt. Die ist nicht der Fall: Der Projektvertrag enthält gerade keine festen planerischen Bindungen der Stadt Ulm. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung. Dies ist durch eine sogenannte Closing-Regelung im Projektvertrag abgesichert, nach der die in dem Projektvertrag geregelten Verpflichtungen zur baulichen Umsetzung des Projekts erst wirksam werden, wenn genau definierte Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen sind. Gerade dieses vertraglich vorgesehene gestaffelte Wirksamwerden des Projektvertrages und die damit verbundenen genau definierten (vertretbaren) wirtschaftlichen Folgen für beide Vertragspartner bei einem Nichtzustandekommen des Closing, verhindern eine vom Einwender thematisierte unzulässige wirtschaftliche oder faktische Vorwegbindung der Stadt Ulm.</p> <p>Der Projektvertrag mit Datum vom 27.07.2012 hat Bestand und ist weiterhin die Rechtsgrundlage für die Projektentwicklung. In der Begründung lag in Bezug auf das Datum ein</p>
--	---

<p>Begründung des geänderten Bebauungsplanentwurfes vom 31.03.2015 (Anlage 4 zur Beschlussvorlage GD 199/15) ist davon auszugehen, dass der vorgenannte Projektvertrag nach wie vor Bestand hat und grundsätzlich auch weiterhin die Rechtsgrundlage für die weitere Projektentwicklung ist. Denn unverändert sollen die für die Bauerrichtung des Einkaufsquartiers Sedelhöfe benötigten Grundstücke, die derzeit noch im Eigentum der Stadt Ulm stehen, von der SPV 11 GmbH, deren Anteile nun von dem neuen Investor gehalten werden, erworben werden.</p> <p>Es ist ferner davon auszugehen, dass diesem Projektvertrag im Hinblick auf den Zuschnitt und die Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe im Wesentlichen dieselbe Planung zugrunde liegt, die nunmehr in einer neu erstellten und fortentwickelten Fassung auch Gegenstand des geänderten Bebauungsplanentwurfes "Sedelhöfe" geworden ist. Es handelt sich hierbei um die von dem neuen Investor fortentwickelte Planung der msm meyer schmitz-morkramer gmbh, die Grundlage für die Beschlussvorlage der Stadt Ulm vom 14.04.2015 zur Aufstellung des geänderten Bebauungsplanes (GD 199/15) geworden ist und im Wesentlichen der zu der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes beigefügten Anlage 2 dieser Beschlussvorlage (Planungsstand 13.04.2015) entspricht.</p> <p>Nach diesem fortentwickelten Bebauungsplanentwurf ist für die Anbindung der Bahnhofspassage an den neuen zentralen Platz des Einkaufsquartiers Sedelhöfe, also zur Verbindung der Ebenen -1 und 0, gemäß den zeichnerischen Festsetzungen in Anlage 2 der Beschlussvorlage (GD 199/ 15), Ziffer 1.6.3 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes (Anlage 3 zu GD 199/15) und Ziffer 6.4 der Begründung (Anlage 4 zu GD 199/15) lediglich noch ein mit Gerechten zugunsten der Allgemeinheit belegter Treppenabgang in tatsächlich notwendiger Breite und ohne Fahrtreppe als zwingend herzustellen vorgegeben. Weitere verbindliche Vorgaben über das Ob, Wo und Wie der Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 enthält der geänderte Bebauungsplanentwurf nicht. Vielmehr wird dies gemäß der Regelung unter Ziffer 6.4 Abs. 2 der Begründung</p> <p><i>„Um eine räumliche Verknüpfung zwischen den Ebenen 0 und der Ebene -1 zu ermöglichen, sind innerhalb der Platzfläche Lichtöffnungen und Treppenanlagen zulässig.“</i></p> <p>ausdrücklich offen gelassen. Es wird also in das Belieben des neuen Investors gestellt, sich im Bereich von bzw. unter Haus 1 auf die Errichtung</p>	<p>Tipfehler vor.</p> <p>Der Bebauungsplanentwurf basiert auf der fortentwickelten Planung des neuen Investors DC Commercial/DC Values in Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro msm meyer, schmitz morkramer. Die Planung ist dem Gemeinderat bekannt und lag dem Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Umwelt, Baurecht zur Beschlussfassung der erneuten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans vor.</p> <p>Bereits in der Diskussion um das ursprüngliche MAB-Projekt wurde mit den Einzelhändlern in der Bahnhof-/ Hirschstraße und deren Interessenvertretern intensiv um einen Interessenausgleich hinsichtlich der Lage, Größe und Qualität der Treppenanlage am Ausgang der Bahnhofspassage gerungen. Der dabei erzielte Kompromiss wurde schließlich im ursprünglichen Bebauungsplanentwurf verankert. Die diesbezüglichen Festsetzungen wurden mit geringfügigen, entwurfsbedingten Modifikationen in den nun fortentwickelten Bebauungsplanentwurf übernommen. Eine Differenzierung zwischen Geh- und Fahrtreppen nimmt der aktuelle Bebauungsplanentwurf, wie im Übrigen auch der MAB-basierte Entwurf, nicht vor; dies wird in einem städtebaulichen Vertrag zwischen Stadt und Investor festgelegt. Mit der festgesetzten, zwingend herzustellenden Treppenanlage bleibt die günstige Anbindung der Bahnhofstraße an die Bahnhofspassage planungsrechtlich also gesichert. Darüber hinaus wird im vorliegenden Bebauungsplanentwurf die Möglichkeit eröffnet, auch außerhalb der Baufelder Erschließungsanlagen zur Anbindung der Ebene -1 sowie Lichtöffnungen herzustellen. Mit dieser Ergänzung soll den erweiterten gestalterischen Möglichkeiten, die der fortentwickelte Entwurf bietet, Raum gegeben werden. Das Untergeschoss der Sedelhöfe</p>
---	---

<p>einer einfachen Laufftreppe (in Mindestbreite sowie ohne Fahrtreppe und Aufzug) zu beschränken und eine großzügige und attraktive Hauptverbindung zwischen den Ebenen -1 und 0 (mit Laufftreppen, Fahrtreppen und Lichtöffnungen) an anderer Stelle im Bereich des neuen zentralen Platzes herzustellen.</p> <p>Die weiteren Planungsabsichten für die Anbindung der aus der Bahnhofspassage kommenden Passanten an die Ebene 0 haben Vertreter des neuen Investors in einem "Workshop" vom 29.05.2015 gegenüber Vertretern der Industrie- und Handelskammer Ulm und weiterer betroffener Einzelhändler bereits in groben Zügen vorgestellt. Danach ist vorgesehen, ausgehend vom Ende der Handelsfläche auf der Ebene -1 einen neuen Aufgang mit Lauf- und Fahrtreppen zu schaffen. Dieser soll großzügig (ca. 15 m Durchmesser) und architektonisch hochwertig mit Tageslichteinfall hergestellt werden und auf dem neuen Platz (Ebene 0) direkt vor Haus 3 platziert werden. Zugleich soll dieser Aufgang nach den Vorstellungen des neuen Investors den nach dem Bebauungsplanentwurf vorgesehenen Treppenabgang am bzw. unter Haus 1 ersetzen, also die alleinige Anbindung der aus Bahnhofspassage kommenden Passanten an die Ebene 0 sein.</p> <p>Des Weiteren hat der neue Investor in dem "Workshop" vom 29.05.2015 klar zum Ausdruck gebracht, dass der von ihm skizzierte neue Aufgang eine sehr hohe Bedeutung für ihn habe. Er argumentierte in diesem Zusammenhang, dass ein Aufgang, der unter einem Gebäude herkommt, nicht hell genug sei, dass die Platzierung des neu geplanten Aufganges auch eine direkte Anbindung an die Aufzüge in der Ebene -1, die den Zugang zur Tiefgarage bilden, schaffe und dass er für potentielle hochwertige Mieter, die Markenartikel vertreiben und die er für das Einkaufsquartier Sedelhöfe gewinnen wolle, eine Anbindung an die Bahnhofspassage schaffen müsse, die ausreichende Frequenzen potentieller Kunden für die Mieter des Einkaufsquartiers Sedelhöfe gewährleiste.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen,</p>	<p>schließt künftig niveaugleich an die Bahnhofspassage an und verlängert diese unter den neu entstehenden Platz. Über die Funktion einer Unterführung hinaus dient die Passage der Erschließung der flankierenden Ladenlokale. Die Passage ist quasi die Erweiterung des öffentlichen Stadtraums in die Ebene -1 und bedarf einer entsprechenden gestalterischen Sorgfalt. Der nun vorgesehene, großzügige Platz im Zentrum der Sedelhöfe eröffnet die Chance, etwa über Lichtöffnungen oder zusätzliche Erschließungsanlagen die Ebenen 0 und -1 räumlich noch besser miteinander zu verknüpfen. Es handelt es sich dabei wohlgerne um die Möglichkeit zusätzlicher Maßnahmen; die mit den Vertretern des Einzelhandels abgestimmte Treppenanlage bleibt davon unberührt.</p> <p>Die im Bebauungsplanentwurf fixierte Lage des Treppenaufgangs aus der Bahnhofspassage entstammt der Diskussion auf Basis des MAB-Entwurfs und wurde von den neuen Investoren in die fortentwickelte Planung übernommen. Ohne den Kompromiss zwischen der Ulmer Händlerschaft bzw. deren Interessenvertreter und der Stadt hinsichtlich der Treppenanlage grundsätzlich in Frage zu stellen, haben DC Commercial/DC Values gemeinsam mit ihren Architekten Überlegungen angestellt, ob die veränderte städtebauliche Situation u.U. neue Spielräume für eine verbesserte Anbindung der Passage bereite. Die Stadt steht alternativen Lösungsansätzen dabei grundsätzlich offen gegenüber, sofern unter Berücksichtigung der öffentlichen Belange ein konsensfähiger Interessenausgleich zwischen den Beteiligten erzielt werden kann.</p> <p>Der erwähnte Workshop fand bilateral zwischen IHK/Händlerschaft und Investor statt. Die zitierten Aussagen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Grundlage zwischen Stadt und Investor hinsichtlich der Zugangssituation ist der im Bebauungsplanentwurf und im Projektvertrag gesteckte Rahmen. Die Festsetzungen basieren</p>
---	---

<p>dass Änderungen dieser Planung nach dem geänderten Bebauungsplanentwurf im Hinblick auf den Zuschnitt des Projekt und insbesondere hinsichtlich der Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe aus der Bahnhofspassage auch für den neuen Investor nicht mit der Basis seiner Konzeption und Wirtschaftlichkeitsberechnung des gesamten Projektes Sedelhöfe in Einklang stehen. Deshalb wird der neue Investor Änderungen, die erforderlich sind, um eine gerechte Verteilung der Passantenströme, und zwar insbesondere der Passanten in bzw. aus der Bahnhofspassage auf den Ebenen -1 und 0, auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße andererseits mit einiger Wahrscheinlichkeit - ebenso wie der frühere Investor - nicht zustimmen. Dies hätte gegebenenfalls wiederum zur Folge, dass das für die Verwirklichung der Planung des neuen Investors erforderliche Baurecht nicht geschaffen werden würde, so dass der Projektvertrag vom 27.07.2012 nicht zur Durchführung käme. Die Projektrealisierung mit dem neuen Investor und Projektpartner wäre damit gescheitert.</p> <p>Mithin bleibt festzuhalten, dass die Stadt Ulm durch den Abschluss des Projektvertrages ihre kommunale Planungshoheit faktisch eingeschränkt hat. Eine Abwägungsentscheidung der Stadt Ulm im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens, die im Hinblick auf den Zuschnitt und/oder die Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe eine Änderung der nun fortentwickelten Planung zur Folge hätte, würde auch von dem neuen Investor mit einiger</p>	<p>auf einem Abstimmungsprozess im Vorfeld der erneuten Planauslegung und bilden den Konsens zwischen Stadt und Investor ab. Das aufgeführte Szenario vom Scheitern des Projektes entbehrt daher einer realistischen Grundlage.</p> <p>Selbstverständlich liegt es im Interesse der Stadt, auch über den Bebauungsplan hinaus auf die Ausgestaltung der Treppenanlage Einfluss zu nehmen. Sie tut dies einerseits, indem sie als Eigentümerin der Grundstücke mit dem Investor einen zivilrechtlichen Projektvertrag geschlossen hat; dieser wird erst nach Erteilung der Baugenehmigung vollzogen. Darüber hinaus haben sich Stadt und Investor darauf geeinigt, zusätzlich einen öffentlich-rechtlichen städtebaulichen Vertrag zu schließen. In diesem städtebaulichen Vertrag sollen gerade die im Bebauungsplanentwurf offen formulierten Festsetzungen hinsichtlich der funktionalen und gestalterischen Qualitäten konkretisiert werden.</p> <p>Der Bebauungsplan schafft die Grundlage für eine Treppenanlage in direkter Linie zur Bahnhofspassage, identisch mit der Lage des Treppenaufgangs im Vorgängerentwurf. Dem städtebaulichen Belang einer geeigneten Anbindung der Bahnhofspassage an die Innenstadt wurde damit Rechnung getragen. Der Bebauungsplan eröffnet darüber hinaus lediglich die Möglichkeit für weitere Öffnungen bzw. Erschließungsanlagen an anderer Stelle außerhalb der Baufelder. Dieser Passus wurde in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen, um den entwurfsbedingt größeren Spielräumen bei der Verknüpfung der Ebenen 0 und -1 Rechnung zu tragen. Ob bzw. auf welche Weise von dieser erweiterten Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, ist anhand von Varianten zu untersuchen und unter den Beteiligten zu diskutieren. Stadt, Investor, IHK, City Marketing und die Vertreter der großen Handelshäuser sind bereits in diese Diskussion eingetreten. Das Ergebnis wird schließlich in dem oben erwähnten städtebaulichen Vertrag verankert.</p> <p>Gewerbe-/Dienstleistungsprojekte in der vorliegenden Größenordnung benötigen abgestimmte Vorgehensweisen, die in einem privatrechtlichen Vertrag geregelt werden. Davon unbenommen bleibt das öffentlich-rechtliche Bebauungsplanverfahren. Äußerungen und Stellungnahmen im Rahmen des Verfahrens sind vertragsunabhängig zu prüfen und abzuwägen. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden.</p>
---	---

<p>Wahrscheinlichkeit nicht akzeptiert werden.</p> <p><u>III. Bebauungsplanaufstellungsverfahren</u></p> <p>Zum Ablauf des Bebauungsplanaufstellungsverfahrens wird zunächst auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 verwiesen.</p> <p>Ergänzend dazu ist Folgendes auszuführen: Der Bebauungsplan "Sedelhöfe" mit Stand 20.06.2014 wurde in der Sitzung des Gemeinderats vom 16.07.2014 (GD 252/14) als Satzung beschlossen. Die Satzung wurde jedoch nicht veröffentlicht, nachdem sich ein Wechsel des Investors bereits angedeutet hatte. Der neue Investor hat das Vorhaben zwischenzeitlich fortentwickelt. Da dadurch die Grundzüge der Planung berührt wurden, hat der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 06.05.2015 die Aufhebung des Satzungsbeschlusses vom 16.07.2014 und die Wiederaufnahme des Bebauungsplanverfahrens beschlossen. Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung Bau und Umwelt der Stadt Ulm hat sodann in seiner Sitzung vom 12.05.2015 beschlossen, die erneute Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die erneute Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange im Sinne von § 4a Abs. 3 BauGB durchzuführen. Grundlage dieses Beschlusses war die Beschlussvorlage der Stadt Ulm vom 14.04.2015 (GD 199/15) nebst Anlagen 1-9. Demgemäß wurde der Entwurf des Bebauungsplanes "Sedelhöfe", geänderte Planung mit dem Stand 13.04.2015, unter Einschluss der Begründung des Entwurfes in der Fassung vom 31.03.2015 für den Zeitraum vom 29.5.2015 bis einschließlich 30.06.2015 in der Hauptabteilung Stadtplanung Umwelt Baurecht der Stadt Ulm öffentlich ausgelegt und zugleich auch zur Einsicht ins Internet eingestellt.</p> <p>Im Rahmen dieser erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung werden die bisherigen Einwendungen gemäß unserer Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst Anlagen sowie die ergänzenden Stellungnahme vom 18.06.2014 nebst Anlagen aufrechterhalten und durch diese Einwendungsschrift ergänzt.</p> <p>Aufrechterhalten bleibt zugleich der Hinweis, dass die betroffenen Einzelhändler, die Industrie- und Handelskammer Ulm und der Ulmer City Marketing e.V. in ihren Stellungnahmen mehrfach betont haben, das Projekt Sedelhöfe grundsätzlich zu begrüßen, weil dieses Projekt zur Steigerung der Attraktivität des Einzelhandelsstandortes Ulm beitrage. Die diesseitigen Einwendungen richten sich daher nach wie vor nicht gegen das Projekt als solches und den hierdurch entstehenden</p>	<p>Die Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst ergänzender Stellungnahme und Anlagen wird in der vorliegenden Beschlussvorlage erneut aufgeführt und kommentiert (vgl. Punkt 7.3, Einwender 4, Anlage 6.8); siehe dort.</p> <p>Beschreibung des Sachverhalts</p> <p>Die Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst ergänzender Stellungnahme und Anlagen wird in der vorliegenden Beschlussvorlage erneut aufgeführt und kommentiert (vgl. Punkt 7.3, Einwender 4, Anlage 6.8); siehe dort.</p> <p>Es ist weder Aufgabe noch Absicht der Stadt, in den Wettbewerb des örtlichen Einzelhandels steuernd einzugreifen. Die Sedelhöfe sind ein städtebauliches Projekt zur Entwicklung eines neuen Stadtquartiers und zur Stärkung des Einzelhandelsstandortes Ulm in Gänze. Die Stadt verfolgt mit dem Projekt zuallererst stadtstrukturelle und stadträumliche Ziele. Die einseitige Ausrichtung der Planung auf eine theoretische Verteilung von Passantenströmen würde der Komplexität der Aufgabe nicht gerecht. Ungeachtet dessen hat die Stadt sowohl die MAB-Planung als auch die nun vorliegende Planung intensiv mit dem örtlichen Handel unter dem Aspekt der</p>
--	--

<p>Wettbewerb. Entscheidend ist die Forderung gegenüber der Stadt Ulm sich bei der städtebaulichen Planung und der Aufstellung des Bebauungsplanes "Sedelhöfe" wettbewerbsneutral zu verhalten und Wettbewerbsverzerrungen von vornherein auszuschließen. Hieraus ergibt sich nach Auffassung des Verfassers der Stellungnahme die unbedingte Verpflichtung der Stadt Ulm, die Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Innenstadt so zu gestalten, dass eine gerechte Verteilung der Fußgängerströme zwischen dem Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und dem bestehenden Einzelhandel in der Ulmer Innenstadt andererseits erreicht wird.</p> <p><u>IV. Erschließung der Innenstadt</u></p> <p>Im Hinblick auf die bisherige Fußgängerführung und auf die Fußgängerführung gemäß dem Bebauungsplan mit Stand 20.06.2014 wird zunächst auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst ergänzender Stellungnahme vom 18.06.2014 jeweils nebst Anlagen verwiesen. Ergänzend dazu ist Folgendes auszuführen:</p> <p>Nochmals hervorzuheben ist, dass die Fußgängerfrequenz in der Bahnhofstraße und der Hirschstraße in enger Abhängigkeit zu den Fußgängerströmen aus dem Hauptbahnhof Ulm und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) am Hauptbahnhof steht. Von maßgeblicher Bedeutung sind hierbei die Unterführung unter der Friedrich-Ebert-Straße durch die sog. Bahnhofspassage und deren östlicher, in die Innenstadt führender Ausgang mit einer Rolltreppe und einer Treppe.</p> <p>Die derzeitige Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Innenstadt wird von allen Beteiligten als unbefriedigend empfunden und bedarf der Verbesserung. Entscheidend ist dabei nach wie vor, dass bei der bisherigen Fußgängerführung für die Passanten, welche die Bahnhofspassage am Rolltreppen- oder Treppenende verlassen, eine komplette Sichtbeziehung in die Bahnhofstraße besteht. Zugleich besteht damit eine direkte Wegebeziehung zur Bahnhofstraße, zur Hirschstraße und zum Münsterplatz.</p> <p>1. Geplante Fußgängerführung</p> <p>a) Fußgängerführung auf der Ebene 0</p>	<p>Wegebeziehungen diskutiert mit dem Ziel, im Rahmen übergeordneter städtebaulicher Interessen einen Ausgleich zwischen Händlerschaft und Investor zu erreichen. Der nun vorliegende Entwurf ist das Ergebnis dieser Diskussion. Mit seiner Fixierung auf die Bahnhofstraße verkennt der Einwender zudem, dass der Einzelhandel in den Quartieren abseits dieser bereits begünstigten Einkaufsstraße, z.B. im Wengenviertel, mit gleichem Recht Wettbewerbsneutralität einfordern könnte.</p> <p>Die Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst ergänzender Stellungnahme und Anlagen wird in der vorliegenden Beschlussvorlage erneut aufgeführt und kommentiert (vgl. Punkt 7.3, Einwender 4, Anlage 6.8); siehe dort.</p> <p>Die Bahnhofspassage ist insbesondere für Bahnreisende die zentrale Anbindung an die Innenstadt und wird mit der geplanten Durchbindung in die Weststadt auch in Zukunft eine wichtige Fußgängerachse bleiben. Eine ausschließlich Fokussierung auf die Bahnhofspassage ist allerdings zu kurz gegriffen. Mit der geplanten passantenfreundlichen Umgestaltung des Bahnhofplatzes und der ÖPNV-Haltestelle, mit der Neuordnung der Randbebauung und der Aufwertung des Busbahnhofs werden sich die Wegebeziehungen wesentlich stärker differenzieren, als dies heute der Fall ist.</p> <p>Der neue Platz im Zentrum der Sedelhöfe ist die räumliche Fortführung der Bahnhofstraße nach Norden. Er bildet das Gelenk zwischen den gegeneinander verschobenen Achsen der Bahnhofstraße und der Bahnhofspassage. Geschwungene Fassaden leiten von der Bahnhofstraße in die Platzfläche über. Von allen Punkten des neuen Platzes ist die Sichtbeziehung mit der Bahnhofstraße gegeben. Der Übergang zwischen Platz und Straße hat an seiner engsten Stelle immer noch eine Breite von ca. 12 m.</p> <p>Die Behauptung, die bisherige Sichtbeziehung von der Bahnhofspassage (Rolltreppenende) in die Bahnhofstraße und damit zugleich auch die direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße würden vollständig abgeschnitten, ist falsch. Selbstverständlich sind ausgehend von der Treppenanlage sowohl Wege- als auch</p>
---	---

<p>(1) Durch die geplante Fußgängerführung, die Gegenstand des Bebauungsplanentwurfes "Sedelhöfe", geänderte Planung, mit dem Stand 13.04.2015 ist, werden die bisherige Sichtbeziehung von der Bahnhofspassage (Rolltreppende) in die Bahnhofstraße und damit zugleich auch die direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße vollständig abgeschnitten. Stattdessen wird eine völlig neue Sicht- und Wegebeziehung hergestellt, die nahezu vollständig auf den direkt innerhalb der Sedelhöfe geplanten zentralen Platz und auf die um diesen Platz gruppierten Ladengeschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe ausgerichtet ist.</p> <p>(2) Die Zugangssituation nach dem Bebauungsplan mit Stand 20.06.2014, die den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße aus den in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst ergänzender Stellungnahme vom 18.06.2014 jeweils nebst Anlagen genannten Gründen massiv benachteiligt, war wie folgt vorgesehen:</p> <p><i>„Die vorliegende Planung sieht am östlichen Ausgang der Passage auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächst liegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-typischen Querschnitten. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße gleichermaßen berücksichtigt ist. Der Blickkontakt nach Ankunft aus der Passage auf der Ebene 0 in die Bahnhofstraße ist gegeben.“</i></p> <p><i>[Beschlussvorlage GD 087/14 / Seite 17]</i></p> <p>Tatsächlich ist auf der Grundlage dieser Planung beim Verlassen der Bahnhofspassage über die Rolltreppe kein Blickkontakt in die Bahnhofstraße gegeben.</p> <p>(3) Der Bebauungsplanentwurf "Sedelhöfe", geänderte Planung, mit Stand 13.04.2015, sieht demgegenüber lediglich noch Folgendes vor:</p> <p><i>"Die Bahnhofspassage kann infolge liegenschaftlicher Zwänge nicht in die Achse der Bahnhofstraße verlegt werden und schließt daher unverändert nördlich des Gebäudes Bahnhofplatz 7 an die Innenstadt</i></p>	<p>Sichtbeziehungen zur Bahnhofstraße weiterhin gegeben. Die der Treppenanlage gegenüberliegende, geschwungene Raumkante leitet zudem ganz explizit in die Bahnhofstraße über. Zwischen der Treppenanlage und der Bahnhofstraße liegen gerade einmal 25 m. Straßen- und Platzraum gehen bruch- und schwellenlos ineinander über.</p> <p>Dem Bebauungsplan mit Stand 20.06.2014 lag die Planung des ursprünglichen Investors MAB zugrunde. Der Satzungsbeschluss für das MAB-Konzept wurde zwischenzeitlich aufgehoben. Diese Planung wurde durch den neuen Investor DC fortentwickelt. Grundlage des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs ist diese durch DC überarbeitete Planung. Die Argumentation auf Basis der überholten Planung ist auf den aktuellen Verfahrensstand nicht anzuwenden.</p> <p>Ungeachtet der Tatsache, dass dem Bebauungsplanentwurf die Konzeption eines konkreten Vorhabens zugrunde liegt, handelt es sich im vorliegenden Falle formal nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, sondern um ein klassisches Bebauungsplanverfahren. Der vorliegende Bebauungsplanentwurf abstrahiert mit seinen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen die grundlegenden städtebaulichen Zielsetzungen innerhalb des Geltungsbereichs. Im Unterschied zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden im Angebotsbebauungsplan lediglich die zur Sicherstellung der Planungsziele wesentlichen Parameter festgesetzt. Diese werden schließlich im Rahmen des Bauantragsverfahrens konkretisiert. Mit den im vorliegenden</p>
---	--

<p><i>an." [Beschlussvorlage GD 199/15 / Anlage 4 (Begründung), Seite 7]</i></p> <p>Konkretisiert wird dies lediglich durch die Festsetzung einer zwingend im Bereich von bzw. unter Haus 1 herzustellenden Treppenanlage zur Verbindung der Geschossebenen (Ziffer 1.6.3 der textlichen Festsetzungen, Anlage 3 zu GD 199/15). Im Übrigen wird diese Treppenanlage wie folgt beschrieben:</p> <p><i>"Eine genaue Festlegung der Breite auf das tatsächlich notwendige Maß erfolgt im Rahmen der vertiefenden Planung." [Beschlussvorlage GD 199/ 15 / Anlage 4 (Begründung), Seite 7]</i></p> <p>Nach Bebauungsplanentwurf "Sedelhöfe", geänderte Planung mit dem Stand 13.04.2015 ist mithin für die Anbindung der Bahnhofspassage an den neuen zentralen Platz des Einkaufsquartiers Sedelhöfe, also zur Verbindung der Ebenen -1 und 0, gemäß den zeichnerischen Festsetzungen (Anlage 2 der Beschlussvorlage GD 199/ 15), Ziffer 1.6.3 der textlichen Festsetzungen (Anlage 3 zu GD 199/ 15) und Ziffer 6.4 der Begründung (Anlage 4 zu GD 199/15) lediglich noch eine mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegte Treppenanlage in Gestalt einer einfachen Lauftreppe in Mindestbreite sowie ohne Fahrtreppe und Aufzug als zwingend herzustellen vorgegeben. Weitere verbindliche Vorgaben über das Ob, Wo und Wie der Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 enthält der geänderte Bebauungsplanentwurf indes nicht. Vielmehr wird in der Begründung weiter ausgeführt:</p> <p><i>"Um eine räumliche Verknüpfung zwischen den Ebenen 0 und der Ebene -1 zu ermöglichen, sind innerhalb der Platzfläche Lichtöffnungen und Treppenanlagen zulässig." [Beschlussvorlage GD 199/ 15 / Anlage 4 (Begründung), Seite 7]</i></p> <p>Die entsprechenden textlichen Festsetzungen lauten:</p> <p><i>„Erschließungsanlagen zur Anbindung der Ebene -1 (z.B. Treppenanlagen, Rolltreppen) sowie Lichtöffnung sind auch außerhalb der Baugrenzen zulässig." [Beschlussvorlage GD 199/15 / Anlage 3 (textliche Festsetzungen) Ziffer 1.4.5)</i></p> <p>Somit wird es nach dem Bebauungsplanentwurf "Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 13.04.2015</p>	<p>Bebauungsplanentwurf getroffenen Festsetzungen ist die Anbindung der Bahnhofspassage an die Innenstadt in der vereinbarten Lage planungsrechtlich grundsätzlich gesichert.</p> <p>Selbstverständlich liegt es im Interesse der Stadt, darüber hinaus auch auf die Ausgestaltung der Treppenanlage Einfluss zu nehmen. Sie tut dies einerseits, indem sie als Eigentümerin der Grundstücke mit dem Investor einen zivilrechtlichen Projektvertrag geschlossen hat; dieser wird erst nach Erteilung der Baugenehmigung abschließend vollzogen. Darüber hinaus haben sich Stadt und Investor darauf geeinigt, zusätzlich einen öffentlich-rechtlichen städtebaulichen Vertrag zu schließen. In diesem städtebaulichen Vertrag sollen gerade die im Bebauungsplan offen formulierten Festsetzungen hinsichtlich der funktionalen und gestalterischen Qualitäten konkretisiert werden.</p> <p>Um im Falle der umstrittenen Anbindung der Bahnhofspassage eine möglichst ausgewogene Lösung zu finden, hat die Stadt frühzeitig mit der IHK, der Ulmer City Marketing e.V. und den großen Einzelhandelsunternehmen Kontakt aufgenommen und verschiedene Ansätze diskutiert. Der dabei erzielte Kompromiss wurde schließlich im ursprünglichen Bebauungsplanentwurf verankert. Die diesbezüglichen Festsetzungen wurden mit geringfügigen, entwurfsbedingten Modifikationen in den nun fortentwickelten Bebauungsplanentwurf übernommen. Eine Differenzierung zwischen Geh- und Fahrtreppen nimmt der aktuelle Bebauungsplanentwurf, wie im Übrigen auch der MAB-basierte Entwurf, allerdings nicht vor. Bereits mit der Festsetzung einer Treppenanlage am Übergang zwischen den Sedelhöfen und der Bahnhofstraße ist die ausgewogene Anbindung der Bahnhofspassage planungsrechtlich also grundsätzlich gesichert.</p> <p>Parallel dazu untersucht der Investor im Zuge der vertiefenden Projektentwicklung, inwieweit die Verknüpfung der Ebenen 0 und -1 durch die entwurfsbedingt erweiterten Spielräume verbessert werden kann. Diese Lösungsansätze gilt es im weiteren Prozess mit Interessenvertretern zu diskutieren und gegeneinander abzuwägen.</p> <p>Dieses Vorgehen ist ein Angebot an alle Beteiligten, sich über die grundsätzliche, städtebaulich notwendige Sicherung der Anbindung der Bahnhofspassage hinaus an der Findung der unter den gegebenen Bedingungen bestmöglichen Ausgestaltung zu beteiligen.</p>
--	---

<p>also in das Belieben des neuen Investors gestellt, sich im Bereich von bzw. unter Haus 1 auf die Errichtung einer einfachen Lauftreppe (in Mindestbreite sowie ohne Fahrtreppe und Aufzug) zu beschränken und eine großzügige und attraktive Hauptverbindung zwischen den Ebenen -1 und 0 (mit Lauftreppen, Fahrtreppen und Lichtöffnungen) an anderer Stelle im Bereich des neuen zentralen Platzes herzustellen.</p> <p>(4) Die Tatsache, dass durch diese allein verbindlich vorgegebene Lauftreppe für deren Benutzer beim Verlassen der Bahnhofspassage keine Sichtbeziehung und keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße geschaffen werden kann, wurde bereits in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 und der Stellungnahme vom 18.06.2014 jeweils nebst Anlagen eingehend begründet.</p> <p>(5) Nach wie vor ist dafür auch der an die Bahnhofstraße angrenzende Baukörper des Einkaufsquartiers Sedelhöfe ursächlich. Dieser Baukörper (Haus 4) soll nach dem Bebauungsplanentwurf „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit Stand 13.04.2015 zwar etwas zurückgesetzt werden. Dies gilt aber nur bis zu einer Höhe von 4,50 m über dem Niveau der Bahnhofstraße. Nach der textlichen Festsetzung unter Ziffer 1.4.3 (Anlage 3 zu GD 199/ 15) ist an diesem Baukörper ab einer lichten Höhe von 4,50 m die Ausbildung einer Überbauung im Bereich der Bahnhofstraße vorgesehen. Durch eine solche Auskragung des Hauses 4 ab dem 1. OG um ca. 2 m über die Baugrenze hinaus, und zwar an der Übergangsstelle des neu herzustellenden Platzes zur Bahnhofstraße und in einer im Blickfeld von Fußgängern liegenden Höhe wird die Sichtbeziehung zur Bahnhofstraße und damit auch die Sicht- und Wegebeziehung zu dem bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße gezielt erheblich eingeschränkt.</p> <p>(6) Hinzu kommt, dass statt der vom früheren Investor geplanten geschlossenen Bauweise von Einzelgebäuden mit Abtreppungen und Rückstufungen in den aufgehenden Geschossen sowie öffentlichen Wegeflächen im 1. OG nun nach dem Bebauungsplanentwurf mit Stand 13.04.2015 kompakte Gebäudeblöcke durch eine Blockrandbebauung im Sinne eines Ringes mit Innenhof mit zusätzlichen</p>	<p>Zu den Einwendungen vom 27.05.2014 nebst Anlagen und ergänzender Stellungnahmen wurden in der Beschlussvorlage 252/14 ausführlich Stellung genommen; siehe dort. Obgleich sich der Treppenaufgang im vorliegenden Bebauungsplan an derselben Stelle befindet wie im MAB-Entwurf, unterscheidet sich die städtebauliche Situation des fortentwickelten Entwurfs in diesem Bereich maßgeblich. Die Stellungnahme des Einwenders zum Ursprungsentwurf ist somit nicht ohne Weiteres auf den vorliegenden Plan übertragbar.</p> <p>Der Durchgang an der Engstelle im Übergang zwischen Bahnhofstraße und Sedelhöfe wurde im Vergleich zur aufgehobenen MAB-Planung um etwa einen Meter auf insgesamt ca. zwölf Meter verbreitert. Die Auskragung an der Fassade Haus 4 ist erst ab dem 2. Obergeschoss zulässig (vgl. Planeinschrieb). Die Unterkante der Auskragung wird also voraussichtlich wesentlich über der Minimalfestsetzung von 4,50 m (Sicherung der Durchfahrtshöhe für LKW's) liegen. Die Blickbeziehung zur Bahnhofstraße ist aus Fußgängerperspektive in keiner Weise beeinträchtigt; die Investoren haben dies im Übrigen mithilfe von 3D-Modellen nachgewiesen. Entgegen der Unterstellung des Einwenders ist die bogenförmige Auskragung nicht konzipiert worden, um gezielt Sichtbeziehungen zu unterbrechen, sondern vielmehr um den Gelenkcharakter des Hauses 4 am Übergang zwischen Bahnhofplatz und Sedelhöfe zu unterstreichen.</p> <p>Von Beginn an war es ausdrückliches städtebauliches Ziel, im Bereich der Sedelhöfe ein offenes, in die bestehende Straßen- und Gassenstruktur integriertes Einkaufsquartier zu schaffen. Noch mehr als der Vorgängerentwurf schafft es die Planung des neuen Investors, die bestehenden Wegeverbindungen aufzunehmen und neu miteinander zu verknüpfen, Blockränder zu schließen und das Quartier im Sinne der vorhandenen Stadtstruktur zu ergänzen. Der öffentliche Raum innerhalb des Quartiers schließt bruchlos und niveaugleich an die zulaufenden Straßen und Gassen an. Die in Teilen etwas größere Gebäudehöhe ist dem ausdrücklichen Wunsch der Stadt geschuldet, im Quartier mehr Wohnungen zu errichten. Die</p>
--	---

<p>Auskrangungsmöglichkeiten bis 2 m über die Baugrenzen hinaus und ohne öffentliche Wege im 1. OG geplant sind. Zudem ist die vorgesehene Bebauungshöhe generell erhöht worden ist, und zwar vor allem am Bahnhofplatz und im Bereich des Überganges von dem zentralen Platz zur Bahnhofstraße; dort ist die geplante Bebauungshöhe gegenüber der Planung des früheren Investors sogar um 7 m erhöht worden. Mithin sollen gemäß Bebauungsplanentwurf mit Stand 13.04.2015 im Unterschied zu der Planung des früheren Investors deutlich größere Bauvolumina und damit auch deutlich stärker eingeschränkte Sichtbeziehungen zur Bahnhofstraße geschaffen werden.</p> <p>(7) Seine weiteren Planungsabsichten für die Anbindung der aus der Bahnhofspassage kommenden Fußgänger an die Ebene 0 hat der neue Investor in dem „Workshop“ vom 29.05.2015 bereits in groben Zügen öffentlich vorgestellt. Danach ist vorgesehen, ausgehend vom Ende der Handelsfläche auf der Ebene -1 einen neuen Aufgang mit Lauf- und Fahrtreppen zu schaffen. Dieser soll großzügig (ca. 15 m Durchmesser) und architektonisch hochwertig mit Tageslichteinfall hergestellt werden und auf dem neuen Platz (Ebene 0) direkt vor Haus 3 platziert werden. Nach den Vorstellungen des neuen Investors soll dieser Aufgang die nach dem Bebauungsplanentwurf vorgesehene Treppenanlage im Bereich von bzw. unter Haus 1 sogar ersetzen, also die alleinige Anbindung der aus der Bahnhofspassage kommenden Fußgänger an die Ebene 0 sein. Um diese weiteren Planungsabsichten zu visualisieren, fügen wir dieser Einwendungsschrift als Anlage 1 einen Lageplan des Architekturbüros msm vom 12.05.2015 bei, in dem die Erläuterungen des neuen Investors vom 29.05.2015 von einem der Workshop-Teilnehmer aus dem Gedächtnis heraus skizziert worden sind.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass der neue Investor die im Bereich von bzw. unter Haus 1 zwingend herzustellende Treppenanlage tatsächlich nur als architektonisch anspruchslose, einfache Lauftreppe (in Mindestbreite sowie ohne Fahrtreppe und Aufzug) errichten wird. Letztlich wird damit an dieser Stelle nur ein unattraktiver Auf- und Abgang im Stil einer Fluchtwegtreppe entstehen, der allenfalls von einem sehr geringen Teil der aus der Bahnhofspassage kommenden Fußgänger benutzt werden wird. Ältere und gehbehinderte Menschen können einen</p>	<p>nun vorgesehenen ca. 100 Wohneinheiten sind ein großer wohnungspolitischer Gewinn und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Qualität des Quartiers. Dieser Umstand hat keinerlei Auswirkung auf die Sichtbeziehung zur Bahnhofstraße, im Gegenteil: die Engstelle am Übergang zur Bahnhofstraße wurde gegenüber der Ursprungsplanung noch verbreitert.</p> <p>Der erwähnte Workshop fand ohne städtische Beteiligung statt. Die als Anlage 1 vorgelegte Variante entspricht nicht den städtebaulichen Zielen. Sie ist daher weder Grundlage des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens noch als alleinige Anbindung der Passage mit den Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs vereinbar. Die Lage und Ausgestaltung der Treppenanlagen wird auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplans und unter Einbeziehung der örtlichen Interessenvertreter aus Wirtschaft und Handel in einem städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt und dem Investor fixiert.</p> <p>Wie bereits erwähnt, haben sich Stadt und Investor darauf vereinbart, einen städtebaulichen Vertrag zu schließen, in dem u.a. die Qualitäten der Treppenaufgänge geregelt werden. Der Treppenaufgang aus der Passage ist ein wichtiger Zugang vom Hauptbahnhof in die Innenstadt und umgekehrt. Es ist daher unabhängig von Partikularinteressen der Händlerschaft im ureigensten Interesse der Stadtplanung, hier eine für alle Passanten befriedigende Lösung zu erreichen. Im Übrigen ist festzuhalten, dass der Einwender mit der ausschließlichen Fixierung auf die Bahnhofstraße andere Wegebeziehungen in die Innenstadt, etwa durch das Wengenviertel, ausblendet. Ziel der Stadtplanung muss es hingegen sein, alle Quartiere in angemessener Weise zu erschließen und den Passanten die Freiheit bei der Wahl ihres Weges durch die Stadt zu belassen.</p>
---	--

<p>solchen Auf- und Abgang ebenso wenig nutzen wie Mütter mit Kinderwagen. Die übrigen Passanten werden ihn in Anbetracht dessen, dass über die Verlängerung der Bahnhofspassage in das Untergeschoss in Sichtweite und auf direktem Weg ein attraktiver und heller Aufgang mit Fahrtreppen erreichbar ist, allenfalls vereinzelt nutzen.</p> <p>Nach diesen weiteren Planungsabsichten des neuen Investors, für welche der Bebauungsplanentwurf mit Stand 13.04.2015 die Grundlage schafft, werden die aus der Bahnhofspassage kommenden Fußgänger folglich über die Verlängerung der Bahnhofspassage gezielt direkt in das Untergeschoss, und zwar in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf dieser Ebene, gelenkt werden. Über den dort geplanten attraktiven und mit Fahrtreppen und Tageslichteinfall ausgestatteten Aufgang werden diejenigen Fußgänger, die sich nicht bereits auf der Ebene -1 in die dortigen Ladengeschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe verteilen, auf den zentralen Platz auf der Ebene 0 geführt, und zwar gleichfalls gezielt in das Zentrum des Platzes (Bereich vor Haus 3, vgl. Anlage 1), um welches sich die Ladengeschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf dieser Ebene gruppieren. Für Fußgänger, die über diesen Aufgang auf die Ebene 0 gelangen, besteht kein Blickkontakt und damit auch keine Sichtbeziehung sowie keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße.</p> <p>(8) Hinzu kommen die von dem neuen Investor vorgesehenen Planungsänderungen im Hinblick auf die Tiefgarage. Diese soll nun mit bis zu 750 Stellplätzen ausgestaltet werden. Die aus der Tiefgarage kommenden Aufzüge sollen nicht bis zu den öffentlichen Verkehrsflächen auf der Ebene 0, sondern, soweit sie nicht innerhalb der Gebäude des Einkaufsquartiers Sedelhöfe platziert sind, nur bis auf die Ebene -1 führen. Die auf diese Weise aus der Tiefgarage in das Untergeschoss und das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf der Ebene -1 gelenkten Besucher werden, soweit sie sich nicht bereits auf der Ebene -1 in die dortigen Ladengeschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe verteilen, sodann - ebenso wie die aus der Bahnhofspassage kommenden Fußgänger - gezielt auf den zentralen Platz auf der Ebene 0 geführt, und zwar gleichfalls gezielt in das Zentrum des Platzes, um welches sich die Ladengeschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf dieser Ebene gruppieren.</p>	<p>Der Bebauungsplan schafft die Grundlage für eine Treppenanlage in direkter Linie zur Bahnhofspassage, identisch mit der Lage des Treppenaufgangs im Vorgängerentwurf. Er eröffnet darüber hinaus lediglich die Möglichkeit für weitere Öffnungen bzw. Erschließungsanlagen an anderer Stelle außerhalb der Baufelder. Dieser Passus wurde in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen, um den entwurfsbedingt größeren Spielräumen bei der Verknüpfung der Ebenen 0 und -1 Rechnung zu tragen. Ob bzw. auf welche Weise von dieser erweiterten Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, ist anhand von Varianten zu untersuchen und unter den Beteiligten zu diskutieren. Stadt, Investor, IHK, City Marketing und die Vertreter der großen Handelshäuser sind bereits in diese Diskussion eingetreten. Ein konsensfähiges Ergebnis wird schließlich in dem oben erwähnten städtebaulichen Vertrag verankert.</p> <p>Der massive Ausbau der Stellplatzkapazitäten im Umfeld des Bahnhofplatzes wird nicht zuletzt auch auf Anregung der Ulmer Händlerschaft und der örtlichen Wirtschaftsverbände von der Stadt unter Berücksichtigung aller betroffenen Interessen vorangetrieben. Der Bebauungsplanentwurf sieht eine Tiefgarage mit bis zu 750 Einstellplätzen vor. Auf dieser Größenordnung wurden die dem Bebauungsplan zugrunde liegenden Fachgutachten (Verkehr, Lärm) erstellt. Die konkrete Gestaltung des Zugangs zur Tiefgarage ist im Baugenehmigungsverfahren zu klären, nicht im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans. Die Argumentation des Einwenders bezieht sich offenbar auf eine Planungsvariante, die bilateral zwischen Händlerschaft und Investor diskutiert wurde. Generell ist es das gute Recht eines jeden Unternehmens, die für sein Vorhaben baurechtlich notwendigen Stellplätze den Nutzungen zuzuordnen, die den Stellplatzbedarf auslösen. Ungeachtet dessen wird die Stadt in den weiteren Verhandlungen darauf hinwirken, dass die Vertikalerschließung der Tiefgarage in die Ebene 0 durchgeführt wird. Sollte die Stadt mit dem Investor übereinkommen, in der Tiefgarage auch stadteigene Stellplätze anzubieten, ist diese Durchbindung über alle Ebenen unerlässlich und wird im</p>
--	--

<p>Auch für die Nutzer dieses Zugangs besteht keine Sichtbeziehung und keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße. Da zusätzlich noch weitere Aufgänge bzw. Aufzüge aus den Parkebenen der Tiefgarage vorgesehen sind, die direkt in die Verkaufsflächen des Einkaufsquartiers Sedelhöfe führen, werden die Nutzer der Tiefgarage letztlich komplett direkt in Sedelhöfe gelenkt.</p>	<p>städtebaulichen Vertrag mit dem Investor sichergestellt werden. Im Übrigen sei erwähnt, dass auch ein großes Handelshaus in der Bahnhofstraße seit Jahren von einem direkten Zugang über einen Steg ins Parkhaus Deutschhaus profitiert, ohne dass andere Unternehmen hier den Vorwurf der Wettbewerbsverzerrung geltend gemacht hätten.</p>
<p>(9) Im Übrigen soll eine fußläufige oberirdische Verbindung vom Bahnhofsvorplatz zu dem Einkaufsquartier Sedelhöfe nach dem Bebauungsplanentwurf mit Stand 13.04.2015 nur im Norden über die Olgastraße geschaffen werden. Somit erhält das Einkaufsquartier Sedelhöfe einen weiteren Zugang, durch den Fußgänger, die vom Hauptbahnhof und vom ÖPNV am Hauptbahnhof kommen, direkt auf den zentralen Platz, und zwar direkt in das Zentrum dieser Ebene. der Sedelhöfe, gelenkt werden. Auch für die Nutzer dieses Zugangs besteht keine Sichtbeziehung und keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße. Eine weitere fußläufige oberirdische Verbindung mit dem Bahnhofsvorplatz, die weiter südlich zur Bahnhofstraße ausgerichtet ist, ist nach dem Bebauungsplanentwurf mit Stand 13.04.2015 ebenso wenig vorgesehen wie eine Erhaltung der Unterführung der Friedrich-Ebert Straße zur Bahnhofstraße.</p>	<p>Sowohl im Norden als auch im Süden der neuen Straßenbahnhaltestelle werden barrierefreie Übergänge über die Friedrich-Ebert-Straße hergestellt. Darüber hinaus wird auch in Verlängerung der Bahnhofstraße ein Übergang eingerichtet; dieser kann aufgrund der querenden Straßenbahnhaltestelle allerdings nicht barrierefrei ausgebildet werden. Entgegen der Darstellung des Einwenders wird es also insgesamt drei Übergänge auf Ebene 0 geben. Der nördliche Übergang findet seine Fortsetzung in einer Gasse, die auf den neu entstehenden Platz und von dort weiter in die Bahnhofstraße und die Seitengassen führt. Die übergeordnete Bedeutung der Bahnhofstraße wird durch den markanten Fassadenschwung der Sedelhöfe, der geradewegs in die Bahnhofstraße mündet, unterstrichen. Die Fußgängerunterführung befindet sich außerhalb des Projektgebietes Sedelhöfe und ist daher nicht Teil des Bebauungsplans. Dies lässt nicht den – unzutreffenden- Schluss zu, ein Erhalt der Unterführung sei nicht vorgesehen.</p>
<p>(10) Schließlich wird dadurch, dass die Sedelhofgasse nach dem Bebauungsplanentwurf mit Stand 13.04.2015 in ihrer derzeitigen Trasse erhalten und innerhalb des Projektgebietes direkt an den neuen zentralen Platz herangeführt werden soll, auch für die Nutzer dieses Zugangs keine Sichtbeziehung und keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße geschaffen. Die Sedelhofgasse verläuft parallel zur Bahnhofstraße und führt zur Mühlengasse.</p>	<p>Die Sedelhofgasse wird in ihrer bestehenden Trasse erhalten. Sie verläuft seit jeher parallel zur Bahnhofstraße und dient der Anbindung des Wengenviertels. Es liegt in der Natur der Sache, dass die Blickpunkte parallel verlaufender Straßenzüge nicht ineinander laufen. Über die querenden Verbindungswege zwischen den beiden Straßenzügen (u.a. Mühlengasse) sind aber nach wie vor Blickbeziehungen gegeben. Die Sedelhofgasse ist der Bahnhofstraße in Proportion, Ausgestaltung und Nutzerstruktur deutlich nachgeordnet und steht damit nicht in Konkurrenz zu den zentralen Handelslagen an Bahnhof-/Hirschstraße.</p>
<p>(11) Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Wegeführung auf der Ebene 0 nach dem Bebauungsplanentwurf "Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 13.04.2015 in Verbindung mit dem am 29.05.2015 mitgeteilten Planungsabsichten des neuen</p>	<p>Der vorliegende Bebauungsplanentwurf folgt in allererster Linie städtebaulichen Zielsetzungen. Ziel der Planung ist es, ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier zu entwickeln, das einerseits den Einzelhandelsstandort Ulm in Gänze stärkt, andererseits ein über lange Zeit vernachlässigtes Quartier mit neuer Vitalität erfüllt. Dabei werden vorhandene Baustrukturen und Wegebeziehungen aufgegriffen und schlüssig ergänzt. Die bestehenden, historisch begründeten Hierarchien der einzelnen Straßen</p>

<p>Investors dadurch geprägt ist, die Fußgänger, gleichgültig, welche Zugangsmöglichkeiten sie nutzen, nahezu ausnahmslos direkt und gezielt in der aus der Anlage 1 ersichtlichen Weise auf den neuen zentralen Platz und damit so in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe zu lenken, dass damit eine Sichtbeziehung und direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße ausgeschlossen wird. Dies gilt insbesondere für diejenigen Fußgänger, die vom Hauptbahnhof, vom ÖPNV am Hauptbahnhof oder aus der neuen Tiefgarage kommen. Eine Ausnahme besteht lediglich für diejenigen Fußgänger, die den Auf- und Abgang im Bereich von bzw. unter Haus 1 benutzen. Allerdings besteht an diesem Zugang zur Ebene 0, der nun nur noch als unattraktive einfache Laufstiege ohne die nach dem Bebauungsplan mit Stand 20.06.2014 noch vorgesehene Auffächerung zur Bahnhofstraße hin und ohne zusätzliche Fahrtreppen geplant ist, für dort ankommende Passanten nur eine erheblich eingeschränkte Sichtbeziehung und keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße. Deshalb sowie mit Rücksicht auf den geplanten weiteren attraktiven Aufgang mit zusätzlichen Fahrtreppen, der auf der Ebene - 1 in Sichtweite und auf direktem Weg erreichbar ist, wird die Anzahl derjenigen Fußgänger, welche die Zugangsmöglichkeit zur Ebene 0 über die deutlich unattraktivere Laufstiege im Bereich von bzw. unter Haus 1 benutzen, verschwindend gering sein. Als fußläufige Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt auf der Ebene 0 wird dem Auf- und Abgang im Bereich von bzw. unter Haus 1 daher keine nennenswerte Bedeutung zukommen können.</p> <p>Eine gerechte Verteilung der auf der Ebene 0 vorhandenen Fußgängerfrequenz auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und auf den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits scheidet durch diese Art der Fußgängerführung, die das Einkaufsquartier Sedelhöfe gezielt einseitig begünstigt, von vornherein aus. Dies führt zu einer massiven Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße.</p> <p>b) Fußgängerführung auf der Ebene -1</p> <p>Die auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfes mit Stand 13.04.2015 geplante Fußgängerführung auf der Ebene -1 führt zu einer weiteren massiven Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße</p>	<p>werden beibehalten. Nach wie vor ist die Bahnhofstraße die zentrale Verbindung vom Hauptbahnhof in Richtung Münsterplatz. Der großzügige Freiraum im Zentrum der neuen Sedelhöfe vermittelt zwischen den seit der Nachkriegszeit gegeneinander verschobenen Achsen der Bahnhofstraße und der Bahnhofspassage. Die geschwungene Raumkante unterstreicht die Gelenkfunktion dieses Platzes. Mit den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen wird im Übergangsbereich zwischen Bahnhofstraße und Sedelhöfe eine Anbindung der Passage an die Ebene 0 planungsrechtlich gesichert. Weitere Öffnungen zugunsten einer besseren räumlichen Verknüpfung der beiden Ebenen werden im Zuge der vertieften Projektplanung untersucht. In diese Diskussion werden der bestehende Einzelhandel samt der ihn vertretenden Verbände und Interessengemeinschaften einbezogen. Die Kritik des Einwenders bezieht sich vorrangig auf eine Erschließungsvariante, die offenbar bilateral zwischen den Handelshäusern und dem Investor diskutiert wurde. Diese Variante ist nicht Grundlage des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes.</p> <p>Es ist nicht Aufgabe der Stadtentwicklung, Fußgängerfrequenzen im Interesse Einzelner zu verteilen. Vielmehr muss Stadtplanung allen Passanten, seien es Bewohner, Besucher, Beschäftigte oder potenzielle Einzelhandelskunden, Wahlfreiheit für den individuell geeigneten Weg durch die Stadt eröffnen. Die neuen Baukörper der Sedelhöfe ergänzen das bestehende Stadtquartier in einer Weise, die strukturelle Hierarchien achtet und Orientierung befördert, eine bewusste Lenkung von Passanten auf ihrem Weg durch die Stadt aber ganz bewusst vermeidet.</p> <p>Bereits heute flankieren Ladengeschäfte die Bahnhofspassage in Ebene -1. Dies wird auch nach Erneuerung der Passage wieder der Fall sein. Im Unterschied zur bestehenden Situation wird die Passage künftig unter den neu entstehenden Platz am Eingang des Sedelhofquartiers verlängert. Auch in diesem Bereich werden von der Passage aus Ladengeschäfte erschlossen. Passanten haben auf ihrem Weg durch die Stadt die freie Wahl,</p>
---	---

<p>und der Hirschstraße. Diejenigen Fußgänger, die vom Hauptbahnhof, dem ÖPNV am Hauptbahnhof oder aus der neuen Tiefgarage in die Bahnhofspassage kommen und die Bahnhofspassage nicht über die Treppe im Bereich von bzw. unter Haus 1 verlassen, sollen nunmehr über eine Verlängerung der Passage direkt in das Untergeschoss und damit in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf dieser Ebene geführt werden. Die auf diese Weise auf der Ebene -1 gelenkten Besucher werden sich zu einem erheblichen Teil bereits auf dieser Ebene in die dortigen Laden Geschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe verteilen. Eine gerechte Verteilung der auf der Ebene -1 vorhandenen Fußgängerfrequenz auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und auf den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße andererseits scheidet auch durch diese Art der Fußgängerführung, die das Einkaufsquartier Sedelhöfe ebenfalls gezielt einseitig begünstigt, von vornherein aus.</p> <p>c) Fazit</p> <p>Als Fazit einer Gesamtbetrachtung ist festzustellen, dass die Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Innenstadt auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfs "Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 13.04.2015 im Falle ihrer Realisierung den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße schlechter stellen würde als die Planung des früheren Investors. Während durch die nun vorliegende fortentwickelte Planung die Fußgängerströme an sämtlichen Zugängen zu dem Einkaufsquartier Sedelhöfe, und zwar sowohl auf der Ebene -1 als auch auf der Ebene 0, jeweils mit Sichtbeziehungen und direkten Wegebeziehungen in das Zentrum der Sedelhöfe gelenkt werden, ist die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt ausschließlich durch verschlungene Wegeführungen vorgesehen. Die aus Einzelhandels technischer Sicht für eine funktionierende Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt unerlässliche Sichtbeziehung und eine Wegebeziehung in die Bahnhofstraße wird an keiner Stelle des Projektes Sedelhöfe geschaffen.</p> <p>Eine weitere Abwertung der Bahnhofstraße/Hirschstraße würde nicht zuletzt dadurch herbeigeführt werden, dass nach dem Vergnügungstättenkonzept der Stadt Ulm in den Hauptgeschäftslagen der Bahnhofstraße, Deutschhausgasse und Hirschstraße ausnahmsweise auch Vergnügungstätten zugelassen werden sollen, während dies nach der Planbegründung (Anlage 4 zu GD 199/15, Seite 6) für das Plangebiet ausgeschlossen wird. Gerade für den bahnhofsnahen Abschnitt der Bahnhofstraße und damit auch die dort</p>	<p>diese Geschäfte zu betreten oder auch nicht. Insoweit unterscheidet sich die Passage nicht von anderen Geschäftsstraßen in der Stadt. Die Sedelhöfe sind gerade kein Einkaufscenter gängigen Musters, in das Passanten eintreten um anschließend über interne Wegesysteme weitergeleitet zu werden. Alle Ladengeschäfte der Sedelhöfe schließen separat an das öffentliche Wegenetz an; eine interne Weiterleitung von einem Geschäft in das nächste findet nicht statt. Diese offene Struktur zeichnet die Sedelhöfe in besonderer Weise aus und war im Übrigen Vorbedingung im Rahmen der Projektausschreibung.</p> <p>Das Fazit des Einwenders wird aus vorgenannten Gründen nicht geteilt. Die Einschätzung, der vorliegende Entwurf würde den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße schlechter stellen als die Planung des früheren Investors, ist nicht nachvollziehbar. Die vier Baukörper des neuen Entwurfs gruppieren sich mit klaren Raumkanten um einen zentralen Verteilerplatz. Mehr noch als im Vorgängerentwurf besteht hier Übersicht über die zulaufenden Gassen und die Möglichkeit zur Orientierung. Der Platz mündet an seiner Südseite in die Bahnhofstraße und unterstreicht auf diese Weise deren übergeordnete Bedeutung für die Erschließung der Innenstadt. Der Platz ist damit selbstverständlicher Bestandteil des öffentlichen Raums und gerade nicht das Zentrum eines in sich geschlossenen Einkaufszentrums, wie es die Darstellung des Einwenders suggeriert.</p> <p>Gemäß Vergnügungstättenkonzept der Stadt Ulm sind Vergnügungstätten lediglich ausnahmsweise in den Unter- und Obergeschossen der Hauptgeschäftslagen an Bahnhofstraße, Deutschhausgasse und Hirschstraße zulässig. Die Erdgeschosszone wurde dabei bewusst ausgenommen. Aktuell befindet sich im genannten Bereich nicht eine Vergnügungstätte. Das Szenario von Trading-Down-Effekten entbehrt einer realistischen Grundlage.</p>
---	---

<p>befindlichen Warenhäuser würde dies eine zusätzliche Benachteiligung durch den mit der Ansiedlung von Vergnügungsstätten regelmäßig verbundenen Trading-Down-Effekt bedeuten.</p> <p>2. Vorliegende Gutachten</p> <p>Im Hinblick auf das vorliegende Gutachten der GMA Gesellschaft für Markt und Absatzforschung mbH (Auswirkungsanalyse/November 2012) sowie auf die vorliegende Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften (Hochschule Braunschweig/Wolfenbüttel) vom 16.06.2014 wird auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst Anlagen sowie in der Stellungnahme vom 18.06.2014 nebst Anlage verwiesen.</p> <p>3. Einzelhandel in der Bahnhofstraße</p> <p>Die Darlegungen in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst Anlagen sowie in der Stellungnahme vom 18.06.2014 nebst Anlage zu der Veränderung der Passantenströme, auf die verwiesen wird, gelten gleichermaßen für den Entwurf des Bebauungsplanes "Sedelhöfe", geänderte Planung mit dem Stand 13.04.2015. Denn auch nach dieser Planung würden durch die vorgesehene Art der Fußgängerführung die bestehenden Laufwege nachhaltig verändert und die vom Hauptbahnhof, dem ÖPNV am Hauptbahnhof und aus der neuen Tiefgarage in die Ulmer Innenstadt kommenden Passanten zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße gezielt in das Einkaufsquartier Sedelhöfe gelenkt werden.</p> <p>Den Verlust in der Fußgängerfrequenz , sowie die daraus resultierenden nachteiligen Auswirkungen (Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin und Wertverlust der Grundstückseigentümerin) wurden in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst Anlagen sowie in der Stellungnahme vom 18.06.2014 nebst Anlage umfassend dargelegt; darauf wird verwiesen.</p> <p>Ergänzend dazu ist darauf hinzuweisen, dass man im Falle einer Realisierung der Planung auf der Grundlage des Entwurfes des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit dem Stand 13.04.2015 sogar noch mit verstärkten Benachteiligungen des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße auszugehen haben wird. Dementsprechend wird man einen entsprechend erhöhten Verlust in der Fußgängerfrequenz anzunehmen haben, so dass sich auch die daraus resultierenden nachteiligen Auswirkungen (Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin und Wertverlust der Grundstückseigentümerin) noch deutlich</p>	<p>Die Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst ergänzender Stellungnahme und Anlagen wird in der vorliegenden Beschlussvorlage erneut aufgeführt und kommentiert (vgl. Punkt 7.3, Einwender 4, Anlage 6.8); siehe dort.</p> <p>Die Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst ergänzender Stellungnahme und Anlagen wird in der vorliegenden Beschlussvorlage erneut aufgeführt und kommentiert (vgl. Punkt 7.3, Einwender 4, Anlage 6.8); siehe dort.</p> <p>Die Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst ergänzender Stellungnahme und Anlagen wird in der vorliegenden Beschlussvorlage erneut aufgeführt und kommentiert (vgl. Punkt 7.3, Einwender 4, Anlage 6.8); siehe dort.</p> <p>Gerade aus der Händlerschaft wurde im Zuge der Diskussion um das vormalige MAB-Projekt am Ausgang der Bahnhofspassage ein großzügiges Entree in die Innenstadt gefordert. Dieser Forderung wurde mit dem nun geplanten Platz nachgekommen. Darüber hinaus leiten die geschwungenen Platzfassaden demonstrativ in die Bahnhofstraße ein. Die Vermutung, die vorliegende Planung würde mit noch verstärkten Benachteiligungen des bestehenden Einzelhandels einhergehen, ist spekulativ und nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst ergänzender Stellungnahme und Anlagen wird in der vorliegenden Beschlussvorlage erneut</p>
--	---

<p>verstärken werden.</p> <p>4. Bestehen von Planungsalternativen</p> <p>Im Hinblick auf die Planungsalternative "City Tor Ulm" sowie weitere Planungsalternativen wird auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst Anlagen sowie in der Stellungnahme vom 18.06.2014 nebst Anlage verwiesen.</p> <p>B. Rechtliche Beurteilung</p> <p>Der von der Stadt Ulm aufgestellte Entwurf des Bebauungsplanes "Sedelhöfe", geänderte Planung mit dem Stand 13.04.2015 ist - ebenso wie der Bebauungsplan "Sedelhöfe" mit dem Stand 20.06.2014 - im Hinblick auf die geplante Fußgängerführung vom Hauptbahnhof Ulm in die Ulmer Innenstadt und die geplante Zugangssituation für Fußgänger, die vom Hauptbahnhof, dem ÖPNV am Hauptbahnhof oder aus der neuen Tiefgarage durch die Bahnhofspassage kommend in das Einkaufsquartier Sedelhöfe geleitet werden, rechtswidrig und verletzt die Rechte der Mieterin des Warenhausgebäudes in der Bahnhofstraße.</p> <p>Der Beschluss des Bebauungsplanes "Sedelhöfe", geänderte Planung mit dem Stand 13.04.2015 durch den Gemeinderat der Stadt Ulm auf der Grundlage der nun vorliegenden fortentwickelten Planung würde - ebenso wie der Beschluss des Bebauungsplanes „Sedelhöfe" mit dem Stand 20.06.2014 - gegen das planungsrechtliche Abwägungsgebot verstoßen.</p> <p><u>I. Abwägungsmängel</u></p> <p>Die hinsichtlich des Bebauungsplanes "Sedelhöfe" mit Stand 20.06.2014 festzustellenden gravierenden Abwägungsmängel wurden in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 bereits umfassend aufgezeigt; darauf wird verwiesen.</p> <p>Im Hinblick auf den Entwurf des Bebauungsplanes "Sedelhöfe", geänderte Planung mit dem Stand 13.04.2015 liegen gleichfalls gravierende Abwägungsmängel vor. Die Stadt Ulm hat in wesentlichen Punkten auch der nun vorliegenden fortentwickelten Planung rechtswidrig eine Abwägung im Wesentlichen gar nicht vorgenommen. Soweit sie überhaupt eine Abwägung durchgeführt hat, hat sie jedenfalls Belange nicht in die Abwägung eingestellt, die nach Lage der Dinge hätten eingestellt werden müssen. Ferner hat sie die Bedeutung der jeweils betroffenen privaten Belange offensichtlich</p>	<p>aufgeführt und kommentiert (vgl. Punkt 7.3, Einwender 4, Anlage 6.8); siehe dort.</p> <p>Der von der Stadt Ulm aufgestellte Bebauungsplanentwurf ist weder rechtswidrig, noch verletzt er die Rechte des etablierten Einzelhandels in der Bahnhofstraße. Das Projekt folgt zu allererst den bei der Ausschreibung zugrunde gelegten städtebaulichen Zielsetzungen und nicht etwa dem Konsumverhalten der Passanten. Es geht also um die Ergänzung vorhandener städtebaulicher Strukturen und die Verknüpfung von Wegebeziehungen und nicht um Lenkung von Passantenströmen.</p> <p>Die Behauptung, der Beschluss des Bebauungsplans verstoße gegen das Abwägungsverbot, ist unbegründet und wird zurückgewiesen.</p> <p>Die Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst ergänzender Stellungnahme und Anlagen wird in der vorliegenden Beschlussvorlage erneut aufgeführt und kommentiert (vgl. Punkt 7.3, Einwender 4, Anlage 6.8); siehe dort.</p> <p>Die Kritik wird zurückgewiesen. Die Behauptungen sind pauschal und ohne Rückkopplung auf das konkrete Projekt verfasst; eine sachliche Abwägung von Argumenten ist nicht möglich.</p>
---	--

<p>verkannt. Schließlich hat die Stadt Ulm den gebotenen Ausgleich zwischen den betroffenen Belangen, soweit überhaupt, jedenfalls grob fehlerhaft in einer Weise vorgenommen, die zur Gewichtung der einzelnen Belange außer Verhältnis steht.</p> <p>1. Abwägungsausfall</p> <p>Die u.a. in der Beschlussvorlage GD 087/ 14, hervorgehobenen städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Oberziele der Stadt Ulm bestehen erklärtermaßen darin, mit der Ansiedlung des Einkaufsquartiers Sedelhöfe nicht nur das betroffene bahnhofsnahe Areal aufzuwerten, sondern zugleich die Attraktivität des Einzelhandelsstandorts Ulm wie auch die bestehenden Einzelhandelslagen in der Ulmer Innenstadt zu stärken. Dabei war und ist sich die Stadt Ulm offensichtlich bewusst, dass einerseits der Bahnhofstraße/Hirschstraße bis hin zum Münsterplatz als Haupterschließungsachse der Innenstadt, die aus der Sicht des Einzelhandels als 1a-Lage zu qualifizieren ist, eine besondere Bedeutung zukommt. Ferner war und ist sich die Stadt Ulm offensichtlich bewusst, dass andererseits die Verbindung vom Hauptbahnhof zu dieser Haupterschließungsachse im Sinne eines Tors zur City gleichfalls besondere Bedeutung hat. Schließlich bestand und besteht bei der Stadt Ulm offenbar das Bewusstsein, dass diese Verbindung, wenn sie funktionieren und den erklärten städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Oberzielen gerecht werden soll, zwingend die Gewährleistung einer Blick- und direkten Wegebeziehung zwischen dem Bahnhofplatz und der Bahnhofstraße in vorzugsweise verbesserter Qualität, zumindest aber in der bisher vorhandenen Qualität erfordert.</p> <p>a) Kompletter Abwägungsausfall (frühere Planung)</p> <p>In dem Bewusstsein der besonderen Bedeutung einer guten und funktionierenden Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof als übergeordnetes städtebauliches Ziel erteilte die Stadt Ulm bei der seinerzeitigen Ausschreibung des Projekts Sedelhöfe die ausdrückliche Anforderung an die Bieter, zu gewährleisten, dass eine geänderte Passage ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt vorgesehen wird. Die städtebaulich sehr wichtige Anforderung „geänderte Passage ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ als</p>	<p>Es ist unbestritten, dass der Straßenzug Bahnhofstraße/Hirschstraße erhebliche Bedeutung für die Erschließung der Innenstadt zwischen Hauptbahnhof und Münsterplatz hat. Er bildet das Rückgrat für den Einzelhandel in der westlichen Innenstadt. Es steht ebenfalls außer Frage, dass die Bahnhofstraße auch in Zukunft einer attraktiven Anbindung an den Hauptbahnhof bedarf. Die vorliegende Planung der Sedelhöfe ist eine von mehreren städtebaulichen Maßnahmen, die die bislang mehr als unbefriedigende Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt wesentlich verbessern wird. Mit der Erneuerung des Bahnhofplatzes wird es künftig 2 barrierefreie Übergänge über die Friedrich-Ebert-Straße zzgl. eines zentralen Übergangs zur Straßenbahnhaltestelle geben. Darüber hinaus wird die Bahnhofspassage von Grund auf erneuert und vergrößert. Die vorliegende Planung der Sedelhöfe fügt sich schließlich derart in die bestehende Struktur ein, dass die neuen Wegeverbindungen räumlich gefasst und mit dem bestehenden Wegenetz verknüpft werden. Der neu entstehende Platz bildet das Entrée für die den nördlichen Bahnhofplatz über-/unterquerenden Verbindungswege zum Hauptbahnhof und verknüpft diese mit der Bahnhofstraße. Die Fixierung des Einwenders auf eine nicht näher definierte Blickbeziehung zur Bahnhofstraße ist unverständlich. Zweifelsfrei besteht weiterhin Sichtkontakt in die Bahnhofstraße. Die geschwungenen Fassaden der Sedelhöfe leiten den Blick förmlich nach Süden in die Bahnhofstraße hinein.</p> <p>Zunächst gilt festzuhalten, dass sich die ursprüngliche Planung des Investors MAB, auf die sich die Gemeinderatsdebatte des Jahres 2012 bezieht, im Zuge der Fortentwicklung in wesentlichen Parametern verändert hat. Insbesondere die Wegeführung innerhalb des Entwurfsgebiets als auch die Anknüpfung des neuen Quartiers an die Umgebung weist weitreichende Unterschiede auf. Insofern erscheint es konstruiert, Argumente aus der Diskussion über einen Projektentwurf anzuführen, welcher tatsächlich nicht mehr zur Debatte steht.</p> <p>Ungeachtet dessen ist die Behauptung, eine Abwägung zum Thema Anbindung Innenstadt / Hauptbahnhof sei unterblieben, nicht korrekt. Im Gegenteil: Das Thema hat die Debatte um die Sedelhöfe und das zu schaffende Planungsrecht bis zum Satzungsbeschluss am 16.07.2014 ganz maßgeblich bestimmt. Zahlreiche öffentliche Veranstaltungen,</p>
---	--

<p>ausdrücklich übergeordnetes Ziel war in dem Angebot/der Planung des früheren Investors MAB Development Deutschland GmbH nicht erfüllt, sondern grundlegend verfehlt worden. Auch dies hatte die Stadt Ulm ausweislich der Niederschrift über die Verhandlung des Gemeinderats vom 25.04.2012 (§ 22 Einkaufsviertel Sedelhöfe - Entscheidung über die Vergabe) seinerzeit klar erkannt.</p> <p>Gleichwohl wurde die Vergabe an den früheren Investor beschlossen und vorgenommen, und zwar offenbar im Vertrauen auf folgendes Diskussionsergebnis im Rat, das belegt,</p> <p><i>„In der Diskussion wurde zugesichert, dass es formal im weiteren Verfahren durchaus möglich sei, an solchen Details noch zu feilen.“</i></p> <p><i>„Man gehe davon aus, dass das erforderliche Raumordnungsverfahren das gewünschte Ergebnis bringe und auch die Anbindung Bahnhof-Bahnhofstraße-Einkaufscenter-City zufriedenstellend gelöst werde.“</i></p> <p>dass seinerzeit die zwingend erforderliche und funktionierende Anbindung „Bahnhof - Bahnhofstraße - Einkaufscenter-City“ noch völlig ungelöst war. Die Erfüllung der städtebaulich sehr wichtigen Anforderung „geänderte Bahnhofspassage ohne Beeinträchtigung der direkten Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ als ausdrücklich übergeordnetes Ziel wurde auch in der Folgezeit nicht gelöst, sondern geriet sowohl beim Abschluss des Projektvertrages mit dem früheren Investor als auch in dem Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes "Sedelhöfe" mit dem Stand 20.06.2014 vollständig aus dem Blick.</p> <p>Die erforderliche Abwägung ist bei dem Abschluss des Projektvertrages vom 27.07.2012 mit dem früheren Investor vollständig unterblieben, so dass sich diese frühe Bindung an den früheren Investor als „schädliche Vorwegbindung“ der Stadt Ulm qualifiziert. Die gebotene erforderliche (ernsthafte) Abwägung ist aber auch in der Folgezeit bis zu dem Beschluss des Bebauungsplanes "Sedelhöfe" mit Stand 20.06.2014 nicht nachgeholt worden.</p> <p>All dies dokumentiert einen sehr schwerwiegenden Abwägungsfehler im Sinne eines kompletten Abwägungsausfalls.</p> <p>b) Kompletter Abwägungsausfall (fortentw. Planung)</p> <p>Die Problematik der ungelösten Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt, die den städtebaurechtlichen Grundsätzen sowie den Belangen/Interessen des bestehenden</p>	<p>Diskussionsforen sowie Einzelgespräche etwa mit Vertretern des Einzelhandels und der IHK geben davon Zeugnis. Die Ergebnisse aus dieser Debatte haben schließlich Eingang in das Bebauungsplanverfahren gefunden. Die festgesetzte Treppenanlage befindet sich nun in direkter Verlängerung der Bahnhofspassage am südlichen Rand des Projektgebietes – also am Übergang zwischen dem Projektgebiet Sedelhöfe und der Einmündung der Bahnhofstraße. Am Ausgang der Passage kann sich der Besucher orientieren und frei entscheiden, ob er sich nach links in das Projektgebiet bzw. in die einmündenden Gassen begibt, oder den Weg nach rechts in die Bahnhofstraße wählt.</p> <p>Ebenso ist die Auffassung des Einwenders, die Stadt habe sich mit dem Abschluss des Projektvertrages vom 27.07.2012 mit dem Investor in schädlicher Weise vorweg gebunden, nicht korrekt. Der Projektvertrag enthält gerade keine festen planerischen Bindungen der Stadt Ulm. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung. Dies ist durch eine sog. Closing-Regelung abgesichert, nach der die im Projektvertrag geregelten Verpflichtungen zur baulichen Umsetzung des Projektes erst wirksam werden, wenn genau definierte Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen sind. Gerade dieses vertraglich vorgesehene, gestaffelte Wirksamwerden des Projektvertrags und die damit verbundenen genau definierten (vertretbaren) wirtschaftlichen Folgen für beide Vertragspartner bei einem Nichtzustandekommen des Closing, verhindert eine vom Einwender thematisierte unzulässige wirtschaftliche oder faktische Vorwegbindung der Stadt.</p> <p>Bereits das MAB-Projekt war eng mit dem bestehenden Wegesystem der nordwestlichen Innenstadt und insbesondere mit der Haupteinkaufslage an der Bahnhofstraße verknüpft. Dies wurde im Zuge der Abwägung zum vergangenen Verfahrensschritt ausführlich dargelegt. Die nun vorliegende Planung geht diesbezüglich sogar noch einen Schritt weiter: Mit dem neu entstehenden Platz am Ausgang der Bahnhofspassage wird ein großzügiges</p>
---	--

<p>Einzelhandels in der Ulmer Innenstadt, eklatant zuwider läuft (Verstöße gegen das Gebot des gegenüber dem ortsansässigen Handel zu wahren Wettbewerbsschutzes und gegen das Verbot des Missbrauchs des Städtebaurechts als Steuerungsinstrument zur Beeinflussung der Marktverhältnisse), findet sich in dem nun Bebauungsplanentwurf "Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 13.04.2015 unverändert wieder.</p> <p>Wie vorstehend aufgezeigt worden ist, zeichnet sich auch die nun vorliegende fortentwickelte Planung durch eine ausgeprägt einseitige Wegeführung auf der Ebene 0 und erst recht auf der Ebene -1 zugunsten des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und zu Lasten der traditionellen Einkaufslagen der Ulmer Innenstadt, insbesondere zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße aus. Die Fußgängerströme aus dem Hauptbahnhof, aus dem ÖPNV am Hauptbahnhof und aus der neuen Tiefgarage werden nach dieser Planung über die Bahnhofspassage und deren Verlängerung absolut vorrangig, augenscheinlich gezielt, in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf der Ebene -1 gelenkt. Diejenigen Fußgänger, die aus der Bahnhofspassage kommend von der Ebene -1 auf die Ebene 0 gelangen wollen so wie die Fußgänger, welche die sonstigen Zugänge zu den Sedelhöfen benutzen, werden gleichfalls vorrangig, augenscheinlich gezielt in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf dem neuen zentralen Platz gelenkt. Der damit einerseits verbundene erhebliche Wettbewerbsvorteil für das neue Einkaufsquartier, dem auf diese Weise quasi zwangsläufig und dauerhaft tausende potentieller Kunden zugeführt werden, liegt auf der Hand. Ebenso offensichtlich ist der andererseits mit dieser Wegeführung verbundene erhebliche Wettbewerbsnachteil für die in der Haupterschließungsachse der Innenstadt (Bahnhofstraße, Hirschstraße bis zum Münsterplatz) ansässigen Einzelhändler - ihnen werden quasi zwangsläufig und dauerhaft tausende potentieller Neukunden sowie bestehender Kunden vorenthalten bzw. entzogen. Durch diese massive Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße wird diese sehr bedeutende Achse der Ulmer Innenstadt letztlich ihren Status als 1a-Lage der Stadt Ulm einbüßen.</p> <p>Da davon auszugehen ist, dass der zwischen der Stadt Ulm und dem früheren Investor</p>	<p>Entrée geschaffen, das an der Südseite bruchlos seine Fortsetzung in der Bahnhofstraße findet.</p> <p>Wie bereits ausführlich dargelegt entspricht der vorliegende Entwurf den dezidierten städtebaulichen Zielsetzungen für ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier. Blockränder werden im Duktus der bestehenden Stadtstruktur schlüssig ergänzt, öffentliche Räume miteinander verknüpft und an das bestehende Wegenetz angebunden. Der Vorwurf, die Stadt würde das Städtebaurecht als Steuerungsinstrument zur Beeinflussung der Marktverhältnisse missbrauchen, ist absurd. Das Gegenteil ist richtig: Würde die Stadt den Partikularinteressen des Einwenders folgen und alle wesentlichen Zugangswege vom Hauptbahnhof in direkter Linie auf die Bahnhof-/Hirschstraße ausrichten, müsste sie sich zurecht vorwerfen lassen, in unzulässiger Weise in den Wettbewerb zulasten der Handlungslagen abseits dieser Achse einzugreifen. Es ist nicht die Aufgabe der Stadtplanung, Passanten aus handelspolitischen Interessen durch die Stadt zu steuern, sondern vielmehr jedem Besucher die Wahlfreiheit für den individuell geeignetsten Weg zu belassen. Der vorliegende Entwurf reagiert in zweifacher Hinsicht angemessen auf die Interessenlage: einerseits schafft er mit dem zentralen Platz einen neutralen öffentlichen Raum, von dem aus alle zulaufenden Gassen erschlossen werden; dieser Platz ist gleichzeitig ein attraktiver Auftakt in die Innenstadt und Orientierungsraum mit Anbindung an die angrenzenden Quartiere. Andererseits reagieren die Form und Ausrichtung des Platzes durchaus auf vorhandene strukturelle Hierarchien im Quartier. So sind die Zugänge zur Keltergasse und zur Sedelhofgasse in Proportion und Lage dem Übergang in die Bahnhofstraße deutlich untergeordnet. Der prägnante Fassadenschwung mit Überleitung in die Bahnhofstraße unterstreicht deren übergeordnete Bedeutung. Der Vorwurf, die Bahnhofspassage würde künftig auf Ebene -1 unmittelbar <u>in</u> die Sedelhöfe führen, ist schon deshalb nicht haltbar, weil die Sedelhöfe kein konventionelles, introvertiertes Einkaufscenter sind. Alle Ladengeschäfte orientieren sich zum öffentlichen Raum, eine Weiterleitung von Kunden innerhalb des Systems ist ausgeschlossen.</p> <p>Ausführungen zum Thema Vorwegbindung siehe unter Punkt B.I.1.a)</p>
--	--

<p>geschlossene Projektvertrag vom 27.07.2012 nach wie vor Bestand hat und grundsätzlich auch weiterhin die Rechtsgrundlage für die weitere Projektentwicklung durch den neuen Investor ist, spricht alles dafür, dass hier nach wie vor die Konstellation „Aufstellung eines Bebauungsplanes durch die Kommune auf der Grundlage des Projektentwurfs eines künftigen Investors nach vorheriger vorvertraglicher Bindung der Gemeinde gegenüber dem künftigen Investor" gegeben ist. Die Tatsache, dass die Stadt Ulm durch den Abschluss des Projektvertrages vom 27.07.2012 mit dem früheren Investor eine Vorwegbindung begründet und damit zugleich ihre Planungshoheit eingeschränkt, den abschließenden Abwägungsvorgang sachwidrig verkürzt sowie ihre Entscheidungsfreiheit sachwidrig eingeengt hat, hatten wir in unserer Einwendungsschrift vom 27.05.2014 detailliert begründet; darauf wird verwiesen. Es ist nicht ersichtlich, dass sich daran durch den zwischenzeitlichen Wechsel des Investors etwas geändert hätte. Daher ist davon auszugehen, dass vorliegend nach wie vor auch eine dem Abwägungsgebot zuwider laufende Vorwegbindung (schädliche Vorwegbindung) gegeben ist.</p> <p>Des Weiteren belegt die Tatsache, dass sich auch die nun vorliegende fortentwickelte Planung durch eine ausgeprägt einseitige Wegeführung auf der Ebene 0 und erst recht auf der Ebene -1 zugunsten des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und zu Lasten der traditionellen Einkaufslagen der Ulmer Innenstadt, insbesondere zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße auszeichnet, dass die gebotene und erforderliche Abwägung auch in der Folgezeit bis zu dem Beschluss der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes "Sedelhöfe" mit Stand 13.04.2015 nicht nachgeholt worden ist. All dies dokumentiert einen sehr schwerwiegenden Abwägungsfehler im Sinne eines kompletten Abwägungsausfalls.</p> <p>Überdies ist festzustellen, dass im Zuge des wieder aufgenommenen Bebauungsplanverfahrens eine weitere sehr schwerwiegende Pflichtverletzung auf Seiten der Stadt Ulm hinzugekommen ist:</p> <p>Ausweislich der nun vorliegenden fortentwickelten Planung ist die städtebaulich sehr wichtige Anforderung „geänderte Bahnhofspassage ohne Beeinträchtigung der direkten Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt" als ausdrücklich übergeordnetes städtebauliches Ziel nach wie vor nicht gelöst worden. Dabei sind noch nicht einmal ernsthafte Bemühungen der Stadt Ulm zur Erfüllung dieser Anforderungen ersichtlich. Vielmehr ist festzustellen, dass die Stadt Ulm sich insoweit gemäß dem Bebauungsplanentwurf</p>	<p>Der Vorwurf einer einseitigen Wegeführung zugunsten der Sedelhöfe wird aus vorgenannten Gründen in Abrede gestellt. Ungeachtet dessen hat die Stadt unmittelbar nach der Entscheidung für den Eintritt des neuen Investors in den Projektvertrag Kontakt zu den großen Handelshäusern in der Bahnhofstraße und deren Interessenvertretern (IHK, City-Marketing) aufgenommen und das Für und Wider der Erschließungssituation diskutiert. Das Handelshaus, welches der Einwender vertritt, hat daraufhin in einem Schreiben mit Datum vom 26. Mai 2015 an den Oberbürgermeister der Stadt festgestellt, dass die neue Planung „eine entschieden ausgeglichene mikroräumliche Ausrichtung der Gebäude und eine offenere Platzgestaltung am Eingang“ aufweise. Vor diesem Hintergrund ist die Vorhaltung eines „kompletten Abwägungsausfalls“ und einer „schwerwiegenden Pflichtverletzung“ absolut unverständlich.</p> <p>Wie bereits dargelegt, abstrahiert der vorliegende Bebauungsplanentwurf mit seinen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen die grundlegenden städtebaulichen Zielsetzungen innerhalb des Geltungsbereichs. Im Unterschied etwa zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden im Angebotsbebauungsplan lediglich die zur Sicherstellung der Planungsziele wesentlichen Parameter festgesetzt. Mit den im vorliegenden Bebauungsplanentwurf getroffenen Festsetzungen ist die Anbindung der Bahnhofspassage an die Innenstadt planungsrechtlich grundsätzlich gesichert und eine ausgewogene, alle Interessen berücksichtigende Planung gewährleistet. Die Aussage des Einwenders, der Bebauungsplan</p>
---	--

<p>"Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 13.04.2015 darauf beschränkt hat, als "Verbindung" der Ebenen 0 und -1 eine Laufftreppe im Stil einer Fluchtwegtreppe (in Mindestbreite sowie ohne Fahrtreppen und Aufzug) festzusetzen. Im Übrigen hat sie - wie oben näher ausgeführt worden ist - die Festlegung einer Verknüpfung der Ebenen 0 und -1 des Einkaufsquartiers sowie die zwingend erforderliche Erfüllung der Anforderung „geänderte Bahnhofspassage ohne Beeinträchtigung der direkten Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt" in keiner Weise selbst in die Hand genommen. Vielmehr hat sie dies schlicht dem neuen Investor überlassen, und zwar obendrein in der Weise, dass sie die Lösung dieser Problematik in dessen Belieben gestellt hat. Besonderes Gewicht erlangt diese für sich betrachtet bereits sehr schwerwiegende Pflichtverletzung auf Seiten der Stadt Ulm dadurch, dass sie die Lösung dieser Problematik, bei der es auch und gerade um die Bewältigung des Interessenkonfliktes zwischen dem neuen Investors und dem betroffenen Einzelhandel der Ulmer Innenstadt geht, just in die Hand des neuen Investors als einem unmittelbar von diesem Interessenkonflikt Betroffenen gelegt hat. Es ist geradezu selbstverständlich, dass in Ansehung dessen mit dem Bebauungsplanentwurf "Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 13.04.2015 ein angemessener und ausgewogener Interessenausgleich im Sinne einer gerechten Verteilung der auf der Ebenen 0 und -1 vorhandenen Fußgängerfrequenzen auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und auf den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits nicht erreicht worden ist.</p> <p>2. Weitere Abwägungsmängel</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen liegt es auf der Hand und bedarf keiner näheren Ausführungen, dass im Hinblick auf die nun vorliegende fortentwickelte Planung gleichermaßen weitere schwerwiegende Abwägungsmängel (Abwägungsdefizit, Abwägungsfehleinschätzung und Abwägungsdisproportionalität) vorliegen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund würde der Beschluss des Bebauungsplanes "Sedelhöfe", geänderte Planung mit dem Stand 13.04.2015 durch den Gemeinderat der Stadt Ulm auf der Grundlage der nun vorliegenden fortentwickelten Planung nach den berechtigten Befürchtungen unserer Mandanten, wie auch anderer Betroffener - ebenso wie der Beschluss des Bebauungsplanes "Sedelhöfe" mit dem Stand 20.06.2014 - dazu führen, dass die Umsetzung dieser Planung eine massive Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße verursachen</p>	<p>sehe „eine Laufftreppe im Stil einer Fluchtwegtreppe (in Mindestbreite sowie ohne Fahrtreppen und Aufzug)“ vor, ist eine mutwillige Missinterpretation der Festsetzungen des Bebauungsplans; dort sind weder die Art noch die exakte Größe der Treppenanlage konkret festgesetzt. Selbstverständlich liegt es im ureigenen Interesse der Stadt, auf die Qualität der Treppenanlage Einfluss zu nehmen. Sie tut dies einerseits, indem sie als Eigentümerin der Grundstücke mit dem Investor einen zivilrechtlichen Projektvertrag schließt; dieser wird erst nach Erteilung der Baugenehmigung abschließend vollzogen. Darüber hinaus haben sich Stadt und Investor darauf geeinigt, zusätzlich einen öffentlich-rechtlichen städtebaulichen Vertrag zu schließen. In diesem städtebaulichen Vertrag sollen gerade die im Bebauungsplan offen formulierten Festsetzungen hinsichtlich der funktionalen und gestalterischen Qualitäten konkretisiert werden. Insofern sind Gespräche des Investors mit den Vertretern des Einzelhandels durchaus dazu geeignet, die unterschiedlichen Interessenlagen zu eruieren, um schließlich eine geeignete Lösung vertraglich zu sichern. Aus der Kommunikationsbereitschaft des Investors den Vorwurf abzuleiten, die Stadt habe die Entscheidung über die Wegeverbindung in die Hand des Investors übertragen, verfehlt.</p> <p>Der Vorwurf schwerwiegender Abwägungsmängel greift aus den vorgenannten Gründen nicht. Der Einwander müsste sehr wohl im Einzelnen darlegen, worin er konkret Abwägungsdefizite, Abwägungsfehleinschätzungen oder Abwägungsdisproportionalitäten zu erkennen glaubt.</p> <p>Mit dem Beschluss des Bebauungsplans auf Grundlage der fortentwickelten Planung wird ein wichtiges Projekt der Stadtentwicklung auf den Weg gebracht, das einerseits den städtebaulichen Zielen für die nordwestliche Innenstadt und andererseits den handelspolitischen Zielen für den Einzelhandelsstandort Ulm in Gänze entspricht. Die Grundkonzeption des Projektes als ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier, die Konfiguration der Baukörper im Duktus bestehender Blockstrukturen sowie die enge Verknüpfung der öffentliche Räume mit den umliegenden Gassen sind darauf ausgerichtet, die nordwestliche Innenstadt in Gänze aufzuwerten und strukturell zu ergänzen. Infolge dieser</p>
---	---

<p>würde und diese Achse letztlich ihren Status als 1a-Lage der Stadt Ulm einbüßen würde. Daher würde dieser Beschluss sich - ebenso wie der Beschluss des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ mit dem Stand 20.06.2014 - zugleich als Missbrauch des Städtebaurechts im Sinne eines Steuerungsinstruments zur unzulässigen Beeinflussung der Marktverhältnisse zugunsten des neuen Einkaufsquartiers und zu Lasten des in der Bahnhofstraße/Hirschstraße bestehenden Einzelhandels darstellen.</p> <p><u>II. Ergebnis</u></p> <p>Der Bebauungsplanentwurf "Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 13.04.2015 ist mit zahlreichen sehr schwerwiegenden Abwägungsmängeln behaftet und verstößt - eklatant gegen das in § 1 Abs. 7 BauGB normierte Gebot der gerechten Abwägung (zentrales Gebot rechtsstaatlicher Planung). Er ist daher rechtswidrig.</p> <p>Der Beschluss des Bebauungsplanes "Sedelhöfe", geänderte Planung mit dem Stand 13.04.2015 wäre wegen Verstoßes gegen das Gebot der gerechten Abwägung rechtsunwirksam.</p> <p>Der Beschluss des Bebauungsplanes "Sedelhöfe", geänderte Planung mit dem Stand 13.04.2015 unter Verstoß gegen das Abwägungsgebot würde die Rechte der (...) als Grundstückseigentümerin aus Artikel 14 GG verletzen. Die (...) als Mieterin und Warenhausbetreiberin würde durch einen solchen Beschluss in ihren Rechten aus Artikel 12 Abs. 1 GG verletzt.</p> <p>Dies kann gegebenenfalls zu einer Haftung der Stadt Ulm für die durch die rechtswidrige Planentscheidung entstehenden Schäden (Wertverlust an dem Grundstück und Umsatzrückgänge) führen.</p> <p>Im Hinblick auf die weiteren Einzelheiten der diesseitigen rechtlichen Beurteilung wird auf die Darlegung in unserer Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst Anlagen sowie in unserer Stellungnahme vom 18.06.2014 nebst Anlage, die hier entsprechend gelten, verwiesen.“</p>	<p>engen Vernetzung der Sedelhöfe mit dem Quartier – und insbesondere mit der Bahnhofstraße - fungieren auch deren Handlungslagen nicht etwa als Alternative sondern vielmehr als Ergänzung der bestehenden 1a-Lage entlang der Hirsch-/Bahnhofstraße an deren westlichen Ende. Der Vorwurf einer missbräuchlichen Nutzung des Städtebaurechts zur einseitigen Beeinflussung der Marktverhältnisse verfehlt.</p> <p>Die Behauptung schwerwiegender Abwägungsmängel ist durch die vorstehenden Darlegungen widerlegt. Der Bebauungsplanentwurf entspricht vollumfänglich den Regeln des Planungsrechts.</p> <p>Ein Verstoß gegen das Gebot der gerechten Abwägung liegt nicht vor. Der Beschluss des Bebauungsplans wird rechtswirksam sein.</p> <p>Ein Verstoß gegen das Abwägungsgebot liegt nicht vor. Die Grundrechte der Eigentümer bzw. Mieter bestehender Warenhäuser nach Artikel 12 Abs. 1 bzw. Artikel 14 des Grundgesetzes werden durch den Beschluss des Bebauungsplans nicht verletzt.</p> <p>Sowohl der Planinhalt als auch das Aufstellungsverfahren entsprechen geltendem Recht. Der Hinweis auf mögliche Haftungsansprüche an die Stadt ist rein theoretischer Natur.</p> <p>Zu den Einwendungen vom 27.05.2014 nebst Anlagen und ergänzender Stellungnahmen wurden in der Beschlussvorlage GD 252/14 mit Datum vom 20.06.2014 zum Satzungsbeschluss ausführlich Stellung genommen; siehe dort (Einwender 6).</p>
<p><u>Einwender 5, Schreiben vom 30.06.2015</u> (s. Anlage 6.5)</p> <p>„Mit den städtischen Entwicklungen, wie "Ulm-Nord" oder "SCIENCE PARK II" bei deren Aufbau eng verbunden, beobachte ich die intensiven Bemühungen der verschiedenen Abteilungen in der Ulmer Stadtverwaltung bezüglich des Projekts SEDELHÖFE seit längerem. Ich bringe dazu ein, den zeitnahen Meinungs-austausch mit großen Ulmer Einzelhändlern - die sich auf der Grundlage</p>	

<p>aktueller Umsatzzahlen sehr besorgt zur Aufteilung der 18.000 qm großen Handelsflächen äußern. Gerade noch fristgerecht lege ich folgende Stellungnahme vor:</p> <p>In der im Amtszimmer 0.001 ausgelegten Begründung werden vorwiegend FAKTEN dargelegt, die den Heute-Zustand nicht erfassen und bei denen erkennbare Entwicklungen im Einzugsgebiet nicht berücksichtigt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 25.000 qm große Verkaufs- und 2.000 qm große Serviceflächen im Neu-Ulmer GLACIS-Einkaufstempel sind nicht berücksichtigt bzw. völlig "unterbelichtet", wobei ganz dringend der verlustreiche Start dieser neuen Einkaufsgelegenheit auf der rechten Donauseite berücksichtigt werden muss bei der Sortimentsaufteilung für die nur 5 Autominuten vom GLACIS entfernten SEDELHÖFE</li><li>- das in der Mitte von Geislingen längst operative Pseudo-Outlet FISCHHALLE unter dem Dach der WMF zieht Umsatz ab im nördlichen Bereich von Ulm - die regionale Abgrenzung der GMA muss dringend erweitert werden, denn ohne Kunden aus Geislingen kann der Ulmer Einzelhandel nicht leben</li><li>- den LK "Alb-Donau" und dito "Biberach" stark tangierende OUTLET's der Gebrüder Holy, das BOSS-Outlet-Zentrum in Metzingen sind ebenfalls nach neuesten Entwicklungen zu berücksichtigen, weil dort der hochpreisige Umsatz gemacht und mit einer demnächst doppelt so großen Verkaufsfläche gegen die Ulmer Bemühungen stehen wird - längst bevor die Ulmer SEDELHÖFE die Ladentüren öffnen werden.</li></ul>	<p>Die Glacis Galerie in Neu-Ulm war zum Zeitpunkt der GMA-Studie zwar noch nicht eröffnet; das Projekt war damals aber bereits genehmigt und den Gutachtern bekannt. Die GMA-Studie geht in Kapitel III.2. „Wettbewerbssituation in Neu-Ulm“ (S. 28) explizit auf die Glacis-Galerie ein. Im Übrigen befindet sich die Glacis-Galerie in einem unter Einzelhandelsgesichtspunkten gänzlich anderen Umfeld und verfolgt als klassisches Shopping-Center ein von den Sedelhöfen sehr verschiedenes Konzept. Insofern sind Rückschlüsse aus den Kennzahlen des einen Projektes nicht ohne Weiteres auf das andere Projekt übertragbar.</p> <p>Die Fischhalle in Geislingen eröffnete bereits im Herbst 2012. Auch sie ist in der GMA-Studie vom Januar 2013 bereits erfasst (siehe Kap. III.3. „Wettbewerbssituation im weiteren Einzugsbereich“, S. 30). Die Stadt Geislingen wurde in der Studie als Teil des Kerneinzugsgebiets (Zone 1) selbstverständlich berücksichtigt.</p> <p>Die Stadt Metzingen befindet sich bereits außerhalb des ermittelten Einzugsbereichs. Von der dortigen Konzentration an Einzelhandelsflächen sind bei Weitem nicht nur die Landkreise Alb-Donau und Biberach betroffen. Die Outlet-City ist ein Phänomen, welches weit über die Region in den gesamten süddeutschen Raum und darüber hinaus ausstrahlt. Einzelhandelsstandorte wie Ulm können sich gegen derartige Auswüchse behaupten, wenn sie sich auf eigenen Stärken fokussieren. Einzelhandelsfachleute betonten regelmäßig den Bedeutungszuwachs des Faktors „Einkaufserlebnis“ (so auch Dr. Will, Fa. Ecostra, bei der öffentlichen Veranstaltung im Zuge der öffentlichen Auslegung am 29.04.2014) gerade im Hinblick auf die Konkurrenz durch Outlet-Betriebe aus der Retorte oder durch das Internet. Einkaufen wird mit anderen Freizeitaktivitäten verknüpft, so dass etwa den gastronomischen oder kulturellen Angeboten aber auch der Qualität des Stadtbilds wachsende Bedeutung für die Attraktivität des Einzelhandelsstandorts zukommt. Umso wichtiger ist es, attraktive</p>
---	---

<p>Ich füge meine ganz aktuelle Korrespondenz bei mit Herrn Professor Dr. Dobbelstein, dem Verfasser der Marktanalyse aus dem Jahr 2010 – der am 24.06.2015 von einer „starken Verschiebung“ sprach, weil AMAZON &amp; Co. auch die Ulmer Einzelhandelswelt gravierend verändert haben und weiter verändern werden.</p> <p>(...)“</p>	<p>Verkaufsflächen in integrierter Innenstadtlage anzusiedeln, in denen sich Einkaufen und Freizeitaktivitäten gegenseitig befruchten. Die Stadt Ulm verfolgt diese Strategie der Innenentwicklung seit vielen Jahren. In diesem Sinne ist gerade auch das Projekt Sedelhöfe entwickelt worden.</p> <p>Dem Schreiben des Einwenders liegt die Kopie zweier Emails an Herrn Professor Dr. Dobbelstein, ein Zeitungsartikel über das Wachstum von Fabrikverkäufen in Metzingen sowie ein Werbeprospekt der Glacis-Galerie Neu-Ulm bei (s. Anlage 6.5). In den Emails an Herrn Professor Dr. Dobbelstein formuliert der Einwender im Kern die Forderung, die Zielgruppenorientierte Standortanalyse der Fa. Customer Research für den Ulmer Standort aus dem Jahr 2010 müsse aktualisiert werden.</p> <p>Die Zielgruppenorientierte Analyse der Customer Research widmet sich der Frage, welche Zielgruppe durch das Einzelhandelsangebot in Ulm nur unzureichend erreicht wird, mit welchen Handelskonzepten diese zum Einkauf im neuen Zentrum bewegt werden und welche Auswirkungen dies auf das bestehende Einzelhandelsangebot hat (vgl. Einleitung zur Studie, Seite 15). Der Einwender weist auf Veränderungen im Einzelhandel, etwa auf den Ausbau der Discounter, die Konkurrenzsituation unter den Elektromärkten und Möbelhäusern in der Region oder den Konkurs der Drogeriemarktkette Schlecker hin. Diese Veränderungen des Marktumfeldes haben zunächst keine Bedeutung für die Ausgangsfrage der Studie, welche Angebote und Handelskonzepte in Ulm nur unzureichend vorhanden sind. In der örtlichen Einzelhandelsstruktur Ulms haben sich in den vergangenen Jahren lediglich geringfügige Änderungen ergeben. Es ist daher nicht zu erwarten, dass eine Aktualisierung der zielgruppenorientierten Analyse zu relevant anderen Ergebnissen führen würde.</p> <p>Die allgemeinen Veränderungen des Marktumfeldes haben dagegen durchaus Relevanz für die Diskussion des avisierten Verkaufsflächenzuwachses. Dementsprechend wurde das Marktumfeld in der Auswirkungsanalyse der GMA aus dem Jahr 2013 intensiv beleuchtet. Deren Ergebnis fand schließlich Eingang in den städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Ulm und der Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium Tübingen aus dem Jahr 2014.</p>
<p><u>Einwender 6, 1. Schreiben vom 30.06.2015</u> (s. Anlage 6.6)</p>	

Der Einwender vertritt die Betreibergesellschaft und die Eigentümerin des Geschäftshauses Bahnhofstraße 16.

„(...)

Zu dem jetzt ausgelegten, an den Wünschen des neuen Projektpartners DC Commercial ausgerichteten Entwurf eines Bebauungsplans „Sedelhöfe“ gebe ich für meine Mandantin gem. § 3 Abs. 2 BauGB die nachfolgende Stellungnahme ab.

#### 1. Abgesicherte Anlieferungsmöglichkeit

Ein zentrales Anliegen meiner Mandantinnen war und ist weiterhin, dass die Anlieferung für das Geschäftshaus Bahnhofstraße 16 und auch die Abholung sperriger Sachen (z.B. Skier) durch Kunden weiterhin über die Gebäuderückseite an der Sedelhofgasse erfolgen kann. Darauf ist das Gebäude meiner Mandantin baulich und betrieblich ausgerichtet. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser uneingeschränkten Anlieferungsmöglichkeit, auch mit Lkw, über die Sedelhofgasse ist von Gemeinderat und Verwaltung selbst damals anerkannt worden, als in Umsetzung von Plänen des früheren Projektpartners MAB noch ein unmittelbarer baulicher Anschluss des Sedelhofkomplexes an der gesamten Rückwand des Gebäudes ermöglicht werden sollte. Der dazu vom Gemeinderat am 16.07.2014 als Satzung beschlossene Bebauungsplan "Sedelhöfe" sah deshalb noch eine wirtschaftlich auf Kosten der Stadt Ulm herzustellende, zur Nutzung aber an meine Mandantinnen zu überlassende Andienungstasche im Bereich der Sedelhofgasse vor. Angesichts dieser Vorgeschichte und des Umstands, dass der neue Investor die bisherige Sedelhofgasse hinter dem Gebäude meiner Mandantinnen nicht überbauen darf (zur Ausnahme des Stegs noch unter Ziffer 3) ist eine ausdrückliche und belastbare Absicherung der rückwärtigen Anlieferungsmöglichkeit (einschließlich Kundenabholung) geboten.

Das im jetzt ausgelegten Entwurf vorgesehene bloße Wegerecht genügt dafür nicht, auch nicht die Ergänzung in Ziffer 1.6.1.1 der vorgesehenen textlichen Festsetzungen, wonach Lieferfahrten innerhalb des Gehrechts zugunsten der Allgemeinheit zulässig sind.

- a) Wenn die Stadt schon den Weg einer Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB beschreitet, dann muss jedenfalls für den Teil der Sedelhofgasse im Bereich des Gebäudes Bahnhofstraße 16 nicht nur ein Geh-, sondern auch ein - in § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

Die Anlieferzone des Geschäftshauses Bahnhofstraße 16 an der Sedelhofgasse hat Bestandsschutz und wird durch den vorliegenden Bebauungsplanentwurf nicht in Frage gestellt. Der fragliche Abschnitt der Sedelhofgasse vor der Rückseite des Geschäftshauses Bahnhofstraße 16 ist bereits Teil des Projektgrundstücks Sedelhöfe. Die Verkehrsflächen innerhalb des Projektgebiets Sedelhöfe waren in den vorangegangenen Bebauungsplanentwürfen zunächst als Kerngebietsfläche ausgewiesen und mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belegt. Um der anhaltenden Kritik aus Teilen der Öffentlichkeit an der Privatisierung öffentlicher Flächen zu begegnen, wurden nun im Einvernehmen mit dem Investor alle Verkehrsflächen außerhalb der Baufelder als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerzone) festgesetzt (vgl. Bebauungsplanentwurf mit Stand vom 30.09. zur zweiten erneuten Auslegung). Die Verkehrsflächen sind damit öffentlich gewidmet und haben den Status einer öffentlichen Straße; auf diese Weise verfügt die Stadt weiterhin über die Hoheitsrechte. Die Genehmigung der Anlieferung innerhalb der Fußgängerzone obliegt also der Stadt auf dem Wege einer verkehrsrechtlichen Anordnung. Wie dem Einwender bereits schriftlich zugesagt wurde, soll der fragliche Abschnitt in der Sedelhofgasse tagsüber – beispielsweise von 5:00 bis 22:00 Uhr - für Be- und Entladen freigegeben werden. Dies soll sowohl für Lieferfahrzeuge als auch für Privatpersonen, die etwas an die Gebäude bringen oder wegfahren möchten, gelten.

Mit den genannten Änderungen des Bebauungsplanentwurfs im Zuge der zweiten erneuten Auslegung hat sich die Forderungen nach einem ausdrücklich ausgesprochenen Fahrrecht erübrigt: Die Sedelhofgasse wird nun als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt und bedarf

<p>ausdrücklich angesprochenes - Fahrrecht festgesetzt werden und zwar zumindest für den Personenkreis, der gewerblich oder privat am rückwärtigen Ausgang des Gebäudes zur Sedelhofgasse etwas anliefert oder abholt. Auch bei einer solchen, sachlich gebotenen Anpassung der auf § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB gestützten Festsetzung bedarf es für das Fahrrecht einer rechtlichen Absicherung in Ergänzung des Bebauungsplans. Denn die Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB begründen nach allgemeiner Auffassung, auch derjenigen des Verwaltungsgerichtshofs BadenWürttemberg (vgl. Urteil vom 07.07.1995 - 5 S 3209/94, Rdnr. 31), das Fahrrecht noch nicht. Zur Begründung solcher Berechtigungen bedarf es danach einer entsprechenden öffentlich-rechtlichen Baulast oder einer privatrechtlichen Dienstbarkeit.</p> <p>Die Begründung zum Bebauungsplan teilt nicht mit, ob diese Absicherungen schon vollzogen oder in den mit dem Investor abzuschließenden oder schon abgeschlossenen Vertrag vorgesehen sind.</p> <p>b) Davon abgesehen regen meine Mandantinnen an, die Sedelhofgasse - von Richtung Münster aus gesehen - bis zur nordwestlichen Ecke des Gebäudes Bahnhofstraße 16 als öffentliche Straße festzusetzen und die bisherige Widmung beizubehalten, was mit der vertraglich einzufordernden Zustimmung des neuen Eigentümers möglich ist. Die entsprechende Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB ist gegenüber der jetzt vorgesehenen nach Nr. 21 ohnehin rechtlich vorrangig. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB ermöglicht, sollte das gewollt sein, auch eine besondere Zweckbestimmung der Verkehrsfläche, etwa im Sinne einer Be- und Entladezone.</p> <p>Auch bei einer Lösung über § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB muss aber zivilrechtlich sichergestellt sein, dass die „Lieferzone“ nicht gegen den Willen meiner Mandantinnen angetastet werden kann, auch nicht vom Investor.</p> <p>2. Dauerhafte Absicherung des Vordachs</p> <p>Meine Mandantinnen haben mit Genehmigung der Stadt Ulm ein in den öffentlichen Straßenraum der Sedelhofgasse hineinragendes Vordach errichtet. Die Verwaltungsgerichte haben zu früheren Planungsvorstellungen entschieden, dass die Stadt Ulm die Entfernung dieses Vordachs nicht verlangen kann. Das Sedelhof-Konzept des jetzigen Investors DC Commercial ist ohne Beeinträchtigung des Vordachs realisierbar.</p>	<p>keiner zusätzlichen Absicherung durch Geh- oder Fahrrechte.</p> <p>Nachdem die Hoheitsrechte über öffentliche Verkehrsflächen bei der Stadt liegen, bedarf es keiner vertraglichen Absicherung mit dem Investor.</p> <p>Der Anregung, die Sedelhofgasse als öffentliche Straße festzusetzen, wurde mit den Änderungen des Bebauungsplanentwurfs im Rahmen der zweiten erneuten Auslegung (Stand 30.09.2015) entsprochen.</p> <p>Stadt und Investor schließen einen städtebaulichen Vertrag, in dem auch die Frage der Andienung an der Sedelhofgasse geregelt werden wird.</p> <p>Das bestehende Vordach hat Bestandsschutz; dies wurde durch die Verwaltungsgerichte bestätigt.</p>
--	---

<p>Deshalb erwartet meine Mandantin Folgendes:</p> <p>Das vorhandene Vordach wird über den Bestandsschutz hinaus planungsrecht abgesichert und in seiner Zuordnung zum Eigentum meiner Mandantin bestätigt.</p> <p>a) In den textlichen Festsetzungen des Entwurfs heißt es unter Ziffer 1.4.6:</p> <p>„An den zu den Platzflächen orientierenden Fassadenseiten sind Vordächer bis zu einer Tiefe von 2,0 m außerhalb der Baugrenze zulässig“</p> <p>Diese Festsetzung sollte entsprechend auch für die Gebäuderückwand des Gebäudes Bahnhofstraße 16 im Bereich der Sedelhofgasse gelten. Dazu kann an Ziffer 1.4.6 des Textteils ein zweiter Satz angeschlossen werden:</p> <p>"Dasselbe gilt im Bereich der Sedelhofgasse für die Fassadenseite des Gebäude Bahnhofstraße 16.“</p> <p>Die Begründung ist in Ziffer 6.3 entsprechend zu ergänzen.</p> <p>b) Außerdem erwarten meine Mandantinnen, dass in dem Vertrag zwischen der Stadt und dem Investor das bestehende bzw. das bauplanungsrechtlich ermöglichte Vordach zivilrechtlich abgesichert wird.</p> <p>3. Option für den Steg muss Rücksicht nehmen</p> <p>Der Entwurf schafft ein Baurecht für einen Steg über die Sedelhofgasse bis zur rückwärtigen Außenwand des Gebäudes meiner Mandantinnen. Dazu wird festgehalten, dass es eine abgestimmte Planung zwischen dem Investor DC Commercial und meinen Mandantinnen hierzu nicht gibt. Meine Mandantinnen legen Wert darauf, dass die Festsetzung für den Steg von DC Commercial nur nach Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung mit dem Eigentümer des Gebäudes Bahnhofstraße 16 ausgenutzt werden kann.</p> <p>Außerdem bedarf der Klarstellung, dass ein etwaiger Steg seiner Höhe nach nicht in Konflikt mit dem Vordach am Gebäude meiner Mandantin geraten kann. Das sollte als Planungsziel ausdrücklich benannt und im Übrigen bei Ausgestaltung der Festsetzung und ihrer Begründung berücksichtigt werden.</p> <p>4. Tiefgarage unter der Sedelhofgasse</p>	<p>Die textliche Festsetzung unter Ziffer 1.4.7 wird ergänzt in dem Sinne, dass an der Nordfassade des Gebäudes Bahnhofstraße 16 im Brüstungsbereich des 1. Obergeschosses ein Vordach bis zu einer Tiefe von 2 m zulässig ist. Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Infolge der geänderten Festsetzungen erübrigt sich eine zivilrechtliche Absicherung. Ungeachtet dessen schließen Stadt und Investor einen städtebaulichen Vertrag, in dem auch auf die spezifische Situation an der Sedelhofgasse eingegangen wird.</p> <p>Das Baurecht für einen Steg über die Sedelhofgasse bis zur rückwärtigen Außenwand des Gebäudes Bahnhofstraße 16 ist ein optionales Angebot an die Mandantinnen des Einwenders. Es steht außer Frage, dass diese Option aus zivilrechtlichen Gründen nur im Falle eines Abschlusses entsprechender Vereinbarung mit dem Eigentümer des Gebäudes Bahnhofstraße 16 gezogen werden kann.</p> <p>Der Planeinschrieb im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans fixiert den Steg auf das 2. Obergeschoss. Das bestehende Vordach über der Andienungszone befindet sich im Bereich oberhalb des 1. Obergeschosses. Konflikte mit dem Vordach sind damit ausgeschlossen. Eine weitere planungsrechtliche Konkretisierung ist damit nicht notwendig.</p> <p>Die Abgrenzung der Tiefgaragenfläche wurde zur zweiten erneuten Auslegung insoweit bereits</p>
---	--

<p>Nach der vorliegenden Planung des Investors (vgl. den in Kopie beigefügten Grundriss UG 2 Parken vom 17.03.2015) hält die Tiefgarage des Sedelhofprojekts, soweit sie unterhalb der Sedelhofgasse errichtet wird, Abstand zur Außenwand des Gebäudes meiner Mandantinnen an der Sedelhofgasse 1.</p> <p>Darauf legen meine Mandantinnen auch deshalb Wert, weil dadurch auch während der Bauphase eine Anlieferung mit Lkws und anderen Fahrzeugen unmittelbar bis zur Eingangstüre an der Rückwand des Gebäudes meiner Mandantinnen möglich bleibt, da hier keine Baugrube auszuheben ist.</p> <p>Meine Mandantinnen verstehen nicht, warum die Festsetzungen im Bebauungsplan (rote Linie) darüber hinausgehen und im Bereich der Sedelhofgasse eine Unterbauung bis unmittelbar an die straßenseitige Außenwand des Gebäudes meiner Mandantinnen planerisch erlauben. Ein städtebauliches Bedürfnis hierfür besteht nicht.</p> <p>Meine Mandantinnen erwarten, dass die Festsetzungen insoweit auf die tatsächlichen Planungen des Investors zurückgenommen werden.</p> <p>In jedem Fall muss sichergestellt sein, dass die Tiefgarage und die damit verbundene Baugrube nicht näher an das Gebäude meiner Mandantin heranrücken, als dies auf dem beigefügten Planvorgesehen ist.</p> <p>5. Rücksichtnahme während des Bauvorgangs</p> <p>Der ausgelegte Bebauungsplan ist auf rasche Realisierung durch den Investor ausgelegt. Meine Mandantinnen erwarten, dass sie den unmittelbar an ihr Gebäude angrenzenden Straßenstreifen während der gesamten Bauphase für die Anlieferung mit Lkws und anderen Fahrzeugen nutzen können.</p> <p>Eine entsprechende Vereinbarung sollte parallel zum weiteren Planungsverfahren abgeschlossen werden.</p> <p>Zu Fragen, die das Projekt allgemein und seine Erschließung betreffen, erhalten Sie noch ein gesondertes Schreiben.</p> <p>(...)"</p>	<p>geändert, als diese von der Nordfassade des Gebäudes Bahnhofstraße 16 bis in Gassenmitte abgerückt wird, um Behinderungen der Andienung des Geschäftshauses während der Bauzeit möglichst zu minimieren. Inwieweit es dennoch zu zeitweiligen Behinderungen während der Bauphase kommen kann, ist zum aktuellen Planungssand noch nicht absehbar. Dies wird letztendlich erst im Zuge der Baugenehmigung bzw. der verkehrsrechtlichen Anordnung abschließend zu klären sein. Dem Wunsch des Einwenders, das Unterbaurecht über die gesamte Breite der Sedelhofgasse zu unterbinden, kann nicht entsprochen werden, da sich die Projektplanung derzeit noch im Stadium des Vorentwurfs befindet und im Zuge der weiteren Ausarbeitung etwa durch Verbauarbeiten weiterer Flächenbedarf in den Untergeschossen entstehen kann.</p> <p>Die Baulogistikplanung ist in diesem frühen Projektstadium noch nicht abgeschlossen. Sie ist generell nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens sondern vielmehr des Baugenehmigungsverfahrens bzw. einer verkehrsrechtlichen Anordnung. Selbstverständlich muss im Rahmen der Baustelle Sedelhöfe sichergestellt werden, dass die betrieblichen Abläufe auf den angrenzenden Grundstücken dauerhaft gesichert sind. Die Gewährleistung der Anlieferung des Gebäudes Bahnhofstraße 16 an der Sedelhofgasse während der Bauzeit wird Gegenstand des städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt und dem Investor. Sollte die Andienung des Hauses Bahnhofstraße 16 über die Rückseite zeitweise behindert sein, könnten zum Ausgleich die Lieferzeiten an der Gebäudevorderseite verlängert werden. Entsprechende Lösungsansätze werden zu gegebener Zeit auf Grundlage hinreichend konkreter Planungen zwischen den Beteiligten abgestimmt.</p> <p>In einem zweiten Schreiben wendet sich der Einwender an den Oberbürgermeister. Darin</p>
---	---

<p><u>Schreiben vom 04.08.2015</u></p>	<p>stellt er die Belange seiner Mandanten erneut dar. Dieses Schreiben wurde außerhalb der formellen öffentlichen Auslegung eingebracht und enthält keine über das 1. Schreiben hinausgehenden Sachverhalte. Die Anregungen/Einwände des Verfassers werden an dieser Stelle daher nicht erneut aufgeführt.</p>
<p><u>Einwender 7, Schreiben vom 30.06.2015</u> (s. Anlage 6.7)</p> <p>„Wir vertreten weiterhin die Interessen der (<i>Anm.: Namen zweier Geschäftshäuser in der Bahnhofstraße</i>) im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Sedelhöfe“. (...)</p> <p>Im Rahmen der (erneuten) Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB nehmen wir namens und in Vollmacht unserer Mandanten zu dem vorliegenden neuen Entwurf des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ (Planungsstand 13. April 2015) Stellung:</p> <p>A. Zusammenfassung</p> <p>Der Investor hat der Öffentlichkeit ein überarbeitetes Entwurfskonzept (Stand: 17. März 2015) präsentiert, das zu einer deutlichen verbesserten Anbindung der Bahnhofstraße führen würde. Dieses Konzept findet sich allerdings in dem ausgelegten Entwurf des Bebauungsplans nur unzureichend wieder: Die im Entwurfskonzept dargestellten Erschließungsanlagen zur Verbindung der Ebene -1 (Zugang zum Bahnhof) und der Ebene 0 (u. a. Zugang zur Bahnhofstraße) werden weitgehend nicht verbindlich festgesetzt: Ihre Lage wird dadurch dem Investor überlassen, der diese nach seinen Interessen und damit zu Lasten einer fairen Anbindung der Bahnhofstraße bestimmen wird. Zudem kann der Investor nunmehr erstmals Lichtöffnungen in der Ebene 0 frei positionieren und erhält damit ein weiteres Instrument, die Besucherströme in seinem Sinne zu lenken. Eine ordnungsgemäße Abwägung erfordert daher eine verbindliche Festsetzung der Erschließungsanlagen im Bebauungsplan, die die Besucher nicht einseitig in die Sedelhöfe lenkt.</p> <p>Daneben halten wir unsere Einwendungen aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung aufrecht:</p> <p>Der Gemeinderat hat das Planungskonzept "Sedelhöfe" nicht richtig und nicht rechtzeitig</p>	<p>Entgegen der Darstellung des Einwenders ist die Treppenanlage zwischen den Ebenen -1 und 0 in Verlängerung der Bahnhofspassage im Bebauungsplanentwurf verbindlich festgesetzt (vgl. text. Festsetzungen Punkt 1.6.3: „...zwingend herzustellen.“). Die Lage der Treppe entspricht exakt der Kompromisslösung, die bereits in der Diskussion um die MAB-Planung zugesagt wurde. Zusätzlich zur Festsetzung dieser Treppenanlage eröffnet der Bebauungsplanentwurf die Möglichkeit, auch außerhalb der Baugrenzen Erschließungsanlagen zur Anbindung der Ebene -1 sowie Lichtöffnungen vorzusehen. Dieser Passus wurde aufgenommen, um den entwurfsbedingt größeren Spielräumen bei der Verknüpfung der Ebenen 0 und -1 auf dem neu entstehenden Platz Rechnung zu tragen. Ob bzw. auf welche Weise von dieser erweiterten Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, ist mittels Varianten zu untersuchen und zu konkretisieren. Stadt, Investor, IHK, City Marketing und die Vertreter der großen Handelshäuser sind bereits in diese Diskussion eingetreten. Ein konsensfähiges Ergebnis wird abschließend in einem städtebaulichen Vertrag zwischen Stadt und Investor verankert.</p> <p>Die Darstellung des Sachverhalts ist nicht korrekt. Im Rahmen des Berichts über das EU-Ausschreibungsverfahren wurden dem Gemeinderat in der Sitzung vom 25.04.2012</p>

<p>abgewogen. Die Entscheidung für das Planungskonzept ist schon mit der Vergabe an die MAB GmbH gefallen. Die für diese Vergabeentscheidung erforderliche Abwägung nahm die Verwaltung ohne Beteiligung des Gemeinderates vor; jedenfalls geht diese aus den veröffentlichten Protokollen und Beschlussvorlagen nicht hervor. Dies war nicht nur vergaberechtlich nicht geboten, sondern bereits unzulässig. Dem Gemeinderat wurde lediglich die Konzeption des von der Verwaltung ausgewählten Siegers präsentiert und zur Entscheidung vorgelegt. Die Vergabeentscheidung kann eine Abwägung des Gemeinderats im Bebauungsplanaufstellungsverfahren aber nicht ersetzen. Dieser Mangel setzt sich in der weiterentwickelten Planung fort: Der Gemeinderat konnte -insbesondere Planungskonzepte zur besseren Anbindung der Bahnhofstraße- nicht frei beurteilen, sondern war auf entsprechende Vorschläge des (neuen) Investors angewiesen. Diese Abhängigkeit zeigt sich wiederum darin, dass die erreichten Verbesserungen im Entwurfskonzept nicht in den Entwurf des Bebauungsplans aufgenommen wurden.</p> <p>Der Entwurf des Bebauungsplans verletzt das Gebot der Wettbewerbsneutralität. Die Passantenströme werden nach dem Entwurf weiterhin so geleitet, dass die „Sedelhöfe“ auf Kosten der Bahnhofstraße einseitig und unberechtigt bevorzugt werden. Die von der Stadt und nunmehr auch vom Investor vorgelegten Vorschläge zur Verbesserung der Situation sind unzureichend abgesichert. Ein fairer Ausgleich zwischen den „Sedelhöfen“ und der übrigen Innenstadt ist im Entwurfskonzept zwar erkennbar, im Bebauungsplan aber nicht verbindlich umgesetzt. Die fiskalischen Folgen eines Scheiterns des Projekts „Sedelhöfe“ sind offen zu legen, damit bestehende Zwangslagen offen erörtert oder eben ausgeräumt werden können.</p>	<p>(GD 156/12) alle Bieter, die den Voraussetzungen des Verfahrens entsprochen haben, umfassend und inklusive einer detaillierten Bewertungsmatrix zur Kenntnisnahme und Beratung vorgelegt. Die anschließende Vergabeentscheidung des Gemeinderats (GD 157/12) erging nach Abwägung und in Kenntnis der konkurrierenden Angebote. Dies gilt in gleicher Weise für die Vergabeentscheidung zugunsten des neuen Investors. Die Fraktionen des Gemeinderats waren über die alternativen Angebote informiert und haben in Kenntnis dessen am 28.01.2015 in nicht öffentlicher Sitzung für das Konzept des Investors DC Commercial/DC Values gestimmt. Eine Vorwegbindung der Stadt oder eine Vorwegnahme der Entscheidung über den Bebauungsplan besteht im Übrigen auch deshalb nicht, weil der Projektvertrag ausdrücklich festhält, dass kein Anspruch auf Erlass eines der Planung des Investors entsprechenden Bebauungsplans besteht.</p> <p>Die der vorliegenden Planung zugrunde liegende Konzeption entspricht langjährigen stadtentwicklungspolitischen und städtebaulichen Zielsetzungen zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in toto bzw. zur Restrukturierung und Aufwertung eines lange Zeit vernachlässigten Stadtquartiers. Die Planung hat mitnichten das Ziel, Passantenströme in die eine oder andere Richtung zu lenken, sondern dient vielmehr dazu, ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier mit bestehenden Strukturen und Wegeverbindungen im innerstädtischen Kontext zu verflechten. Sedelhofgasse oder Keltergasse haben nicht die Kraft, um maßgebliche Passantenströme von der Bahnhofstraße abzuziehen.</p> <p>Das Projekt bietet den Passanten die Wahlfreiheit, unterschiedliche Wege vom Hauptbahnhof zu den Zielen der Innenstadt zu nehmen. Es ist gerade die Stärke des fortentwickelten Entwurfs, dass die bestehenden Einzelhandelslagen insbesondere an der Bahnhofstraße in die Wegeführung eingebunden sind und somit ein bruchloser Übergang ermöglicht wird. Der neue Platz im Zentrum der Sedelhöfe ist die räumliche Fortführung der Bahnhofstraße nach Norden. Er bildet das Gelenk zwischen den gegeneinander verschobenen Achsen der Bahnhofstraße und der Bahnhofspassage. Geschwungene Fassaden leiten räumlich von der Bahnhofstraße in die Platzfläche über. Für einen Ausgleich der Interessen ist somit gesorgt. Im Übrigen ist es Aufgabe der Stadtentwicklung, die Innenstadt mit ihrer oberzentralen</p>
---	--

<p>Der Begründung des Bebauungsplans liegen unzutreffende Annahmen zu den Umsatzverlagerungen zugrunde. Die "Sedelhöfe" werden sich weitestgehend nicht aus zusätzlichem Kaufkraftaufkommen speisen. Vielmehr wird es zu erheblichen Umsatzverlagerungen kommen. Die vom Investor vorgelegte Studie ist für eine gerechte Abwägung ungeeignet. Sie legt weder Ausmaß noch Gründe eines von der Stadt gleichwohl unterstellten höheren Kaufkraftzuflusses offen.</p> <p>Der Bebauungsplan hätte das Grundstück Bahnhofplatz 7 einbeziehen müssen. Die fehlende dingliche Verfügbarkeit hindert eine Einbeziehung nicht. Selbst nach der Begründung des Bebauungsplans ist dieses Grundstück für einen städtebaulich sinnvollen und wettbewerbsneutralen Zugang zur Ulmer Innenstadt erforderlich. Im Bebauungsplan wird sogar eine Fahrtreppe außerhalb der Gebietsgrenzen des Bebauungsplans eingezeichnet, und sie wird - obwohl ungesichert - sogar der Abwägung zugrunde gelegt, auch wenn sich dieser Aspekt in der Begründung zum neuen Entwurf nicht mehr ausdrücklich wiederfindet.</p> <p>Die Verkehrsflächen, die für den öffentlichen Zugang vom Bahnhof zur Innenstadt über die Bahnhofstraße erforderlich sind, müssen als öffentliche Verkehrsfläche im Eigentum der Stadt Ulm festgesetzt werden. Nur so ist - auch im Hinblick auf bereits geplante Änderungen - der öffentliche Zugang zur Innenstadt ausreichend gesichert.</p> <p>Das raumordnungsrechtliche Beeinträchtigungsgebot ist verletzt. Selbst die von der Studie des Investors aufgezeigten Umsatzverlagerungen haben erhebliche</p>	<p>Versorgungsfunktion in ihrer Gesamtheit im Auge zu behalten und nicht auf die Hauptgeschäftslagen zu reduzieren. Eine Offenlegung fiskalischer Daten ist aus datenschutz- und vertragsrechtlichen Gründen nicht möglich. Im Übrigen obliegt die Kontrolle über die Finanzierung des Projektes dem Gemeinderat auf der Grundlage der Gemeindeordnung.</p> <p>Dem Bebauungsplan liegen u.a. die Zielgruppenorientierte Standortanalyse der Customer Research 42 GmbH sowie die Auswirkungsanalyse zur Ansiedelung des innerstädtischen Einkaufszentrums „Sedelhöfe“ der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) zugrunde. Es gibt keine Veranlassung, an der Aussagekraft dieser Studien etablierter Gutachter zu zweifeln. Die höhere Raumordnungsbehörde hat in Ihrer Entscheidung vom 23.10.2012 im Übrigen die Raumverträglichkeit des Vorhabens bestätigt.</p> <p>Das Grundstück Bahnhofplatz 7 ist in Privateigentum und nicht Teil des Projektes Sedelhöfe; ein Erwerb oder eine grundlegende Neuordnung des Grundstücks ist trotz eingehender Verhandlungen derzeit nicht absehbar. Der planungsrechtliche Rahmen für das Grundstück Bahnhofplatz 7 lässt sich sinnvollerweise erst dann festsetzen, wenn die Grundstücksmodalitäten bzw. der Umfang verfügbarer Flächen hinreichend gesichert sind. Dies ist derzeit nicht der Fall. Das langfristige städtebauliche Ziel einer verbesserten Anbindung der Bahnhofstraße an den Bahnhofplatz wird durch den Bebauungsplan aber in keiner Weise behindert. Mit der festgesetzten Treppenanlage in direkter Linie der Bahnhofspassage wird - unabhängig von der Frage, ob bzw. wann die Fahrtreppe auf dem Grundstück Bahnhofplatz 7 tatsächlich errichtet werden kann - eine den städtebaulichen und funktionalen Anforderungen angemessene Erschließung planungsrechtlich sichergestellt.</p> <p>Der Anregung wurde mit den Änderungen des Bebauungsplanentwurfs zur zweiten erneuten Auslegung entsprochen: Die Erschließungsflächen innerhalb des Projektgebiets werden nun als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerzone) ausgewiesen.</p> <p>In ihrer raumordnerischen Entscheidung hat die Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium Tübingen bestätigt, dass ein Verstoß gegen das Beeinträchtungsverbot nicht angenommen werden kann. Die</p>
---	--

<p>städtebauliche Auswirkungen auf Teile der Innenstadt. Das wäre auch nicht etwa dadurch geheilt, dass Umsatzverlagerungen innerhalb der Gesamtstadt ausgeglichen würden oder wenn die Umsätze sogar in der Innenstadt verbleiben würden. Vielmehr müssen die Auswirkungen schon aus raumordnungsrechtlichen, aber auch aus städtebaulichen Gründen differenziert untersucht werden. Es ist schon aus Rechtsgründen zu vermeiden, dass dem Sanierungsgebiet „Sedelhöfe“ weitere Sanierungsgebiete in der Innenstadt folgen. Im Übrigen erging die Entscheidung des RP Tübingen, dass kein Raumordnungsverfahren erforderlich ist, unter der Bedingung, dass die Verkaufsflächen für verschiedene Segmente beschränkt werden. Diese Beschränkung wird im Bebauungsplan nicht umgesetzt.</p>	<p>Beschränkung der Sortimente, wie in der Begründung zum Bebauungsplan ausführlich dargestellt, ist bereits im Projektvertrag verankert worden und wurde darüber hinaus in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen dem Regierungspräsidium Tübingen und der Stadt Ulm fixiert.</p>
<p>B. Sachverhalt</p> <p>Zur Darstellung des Sachverhalts beziehen wir uns auf unser in der Anlage beigefügtes Schreiben vom 28. Mai 2014, mit dem wir Einwendungen im Rahmen der ersten Offenlage geltend gemacht haben und das wir vollumfänglich zum Gegenstand dieser Stellungnahme machen. Ergänzend wird ausgeführt:</p>	<p>Die Einwendungsschrift vom 28.05.2014 wird in der vorliegenden Beschlussvorlage erneut aufgeführt und kommentiert (vgl. Punkt 7.3, Einwender 9, Anlage 6.9); siehe dort.</p>
<p>I. Verfahren</p> <p>Trotz der vorgebrachten Einwendungen wurde der Bebauungsplan in der Fassung der ersten Offenlage (nachfolgend: bisheriger Entwurf des Bebauungsplans) vom Gemeinderat der Stadt Ulm am 16. Juli 2014 zunächst als Satzung beschlossen. Aufgrund des sich abzeichnenden Wechsels des Investors wurde die Satzung aber nicht bekanntgemacht und damit in Kraft gesetzt, sondern nach Vollzug des Wechsels des Investors vom Gemeinderat auf der Sitzung am 6. Mai 2015 wieder aufgehoben.</p>	<p>Beschreibung des Sachverhalts</p> <p>Beschreibung des Sachverhalts</p>
<p>Der neue Investor verfolgt eine veränderte Planung. Zu deren Umsetzung hat die Stadt die Entwürfe des Bebauungsplans geändert (nachfolgend: neuer Entwurf des Bebauungsplans), Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat in seiner Sitzung am 12. Mai 2015 beschlossen, die geänderten Planunterlagen erneut offenzulegen.</p> <p>Der neue Entwurf sieht eine vollständige Neukonzeption der Bebauung der Sedelhöfe selbst vor. Die Anbindung der Bahnhofstraße wird - entgegen den veröffentlichten Entwürfen - nicht verbessert, sondern der Plan überlässt sie weitgehend der freien Entschließung des Investors.</p>	<p>Die neuen Investoren haben das Projekt Sedelhöfe auf Grundlage gleichbleibender städtebaulicher Zielsetzungen fortentwickelt. Die Lage der Zugangstreppe zur Passage ist im Bebauungsplan genau definiert; sie wurde gegenüber der ersten Offenlage nicht verändert. Der Bebauungsplan eröffnet darüber hinaus die Möglichkeit für weitere Verbindungen zwischen den Ebenen 0 und -1. Diese werden ggf. in einem städtebaulichen Vertrag fixiert.</p>

<p>II. Zugang zur Bahnhofstraße</p> <p>1. Festsetzungen im bisherigen Entwurf des B-Plans</p> <p>a) Ein Schwerpunkt der Diskussionen im Rahmen der ersten Offenlage betraf den Zugang zur Innenstadt (Bahnhofstraße) vom Hauptbahnhof Ulm aus. Derzeit können Passanten die Bahnhofstraße durch eine an den Bahnhof angeschlossene Unterführung unter der Friedrich-Ebert-Straße und über einen ebenerdigen Fußgängerüberweg erreichen. Bei Verlassen der Bahnhofoferführung blickt man - derzeit noch - in die Bahnhofstraße.</p> <p>b) Der bisherige Entwurf des Bebauungsplans sah hierzu vor, dass am Ende der Bahnhofoferführung unmittelbar an der südlichen Grenze des Bebauungsplangebiets eine Verbindung zum Erdgeschoss herzustellen ist. Die Art der Treppe war im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Ein Sichtkontakt in die Bahnhofstraße war durch die Verschiebung der Treppe nach Osten und die neue Bebauung nicht mehr gegeben. Zudem war im Bebauungsplan eine Rolltreppe außerhalb des Geltungsbereiches eingezeichnet, und zwar auf dem Grundstück Bahnhofplatz 7. Die Fußgängerübergänge über die Friedrich-Ebert-Straße sind nicht Teil des Bebauungsplans.</p> <p>c) Zur Bahnhofoferführung wurde in der Begründung zum Bebauungsplan ausgeführt, dass die Bahnhofspassage wegen liegenschaftlicher Zwänge nicht in die Achse der Bahnhofstraße verlegt werden könne und daher unverändert nördlich des Gebäudes Bahnhofplatz 7 an die Innenstadt anschließen. Die Treppenanlage fächere sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße bzw. in das neue Einkaufsquartier gleichermaßen aufgenommen sei. Zusätzlich zur Fahrtreppe am nördlichen Rand der Treppenanlage sei eine weitere Fahrtreppe an deren südlichen Rand unter dem Gebäude Bahnhofplatz 7 vorgesehen. Diese Lösung war mit dem Eigentümern offenbar noch nicht verhandelt, wie sich aus der Beschlussvorlage ergibt. Diese Fahrtreppe befindet sich bereits außerhalb des Plangebiets. Eine Blickbeziehung in die Bahnhofstraße nach Ankunft aus der Passage auf der Ebene 0 sei damit (durch die südliche Rolltreppe)</p>	<p>Die Achsen der Bahnhofstraße und der Bahnhofspassage sind gegeneinander versetzt. Auch im bisherigen Zustand, also vor Freimachung des Baufeldes Sedelhöfe, mündete die Passage keineswegs in die Bahnhofstraße sondern in eine von umstehenden Gebäuden eng begrenzte Fläche mit Rückseitencharakter. Blickbeziehungen zur Bahnhofstraße waren stets nur seitlich möglich.</p> <p>Die Aussage, im bisherigen Entwurf sei ein Sichtkontakt in die Bahnhofstraße durch die Verschiebung der Treppe nach Osten und die neue Bebauung nicht mehr gegeben, ist nicht korrekt. Selbstverständlich hätte es auch zu diesem Planungsstand weiterhin Sichtkontakt zur Bahnhofstraße gegeben. Lediglich der Blickwinkel wäre etwas steiler gewesen.</p> <p>(Zitierung der Beschlussvorlage GD 252/14 auf Basis des MAB-Entwurfes)</p>
--	---

<p>weiterhin gewährleistet. Die Planung sehe am östlichen Ausgang der Passage eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor; nach Norden und nach Süden weite sich der Raum gleichermaßen in die Bahnhofstraße und die "Sedelhöfe" auf. Weitere Verbesserungen bei der Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof seien vorgesehen, sobald das Objekt Bahnhofplatz 7 in die Planung einbezogen werden könne.</p> <p>Ausführungen zur ebenerdigen Erschließung der „Sedelhöfe“ erfolgen in der Begründung nicht.</p> <p>2. Änderungen im neuen Entwurf zur erneuten Offenlage</p> <p>a) Der neue Investor stellte der Öffentlichkeit u. a. in einem Workshop am 29. Mai 2015 Entwürfe vor, die die Anbindung der Bahnhofstraße gegenüber dem bisherigen Planungsstand erheblich verbessern würden. Ob diese Entwürfe den letzten Planungsstand wiedergeben und tatsächlich so umgesetzt werden, ist aber offen, jedenfalls nicht festgesetzt oder vereinbart. Maßgeblich ist allein der nunmehr ausgelegte neue Entwurf des Bebauungsplans, auf den sich diese Stellungnahme daher fokussiert. Nachfolgend wird der maßgebliche Ausschnitt aus dem neuen Entwurf wiedergegeben:</p> <p><i>(beiliegender Planausschnitt s. Originalschreiben im Anhang)</i></p> <p>b) Der neue Entwurf enthält insoweit eine Verbesserung der Anbindung der Bahnhofstraße, als die vorgesehenen Baugrenzen des Gebäudes Bahnhofstraße 20 weiter zurücktreten und damit eine bessere Sichtbeziehung mit der Bahnhofstraße ermöglichen. Der Platz vor den Sedelhöfen könnte dadurch die ihm zugeschriebene Verteilerfunktion zwischen den Sedelhöfen und der Bahnhofstraße übernehmen, wenn denn die Treppenaufgänge entsprechend angeordnet würden.</p> <p>c) Die Festsetzungen der Treppenanlagen zwischen der Ebene -1 und der Ebene 0 sind indes unverändert: An der südlichen Grenze des Plangebietes (nördlich des Gebäudes Bahnhofplatz 7) ist weiterhin nur eine einfache Treppenanlage festgesetzt, die nach Ziff. 1.6.3 der textlichen Festsetzungen zwingend umzusetzen ist. Die südlich davon eingezeichnete Rolltreppe liegt weiterhin außerhalb des Plangebietes. Die</p>	<p>Maßgeblich ist allein der vorliegende Bebauungsplanentwurf. Dieser setzt an gleicher Stelle wie der Vorgängerentwurf eine Treppenanlage fest. Um weiteren Verbesserungen bei der Zugangssituation bzw. bei der Verknüpfung der Ebenen 0 und -1 Raum zu geben, wird im Bebauungsplanentwurf darüber hinaus die Möglichkeit eröffnet, auch außerhalb der Baugrenzen zusätzliche Erschließungsanlagen zu errichten. Qualität und Umfang solcher Erschließungsanlagen werden offen zwischen allen Beteiligten (Stadt, Investor, IHK, City Marketing, Vertreter der Handelshäuser usw.) diskutiert und schließlich in einem städtebaulichen Vertrag öffentlich-rechtlich gesichert.</p> <p>Der geplante Platz vor den Sedelhöfen hat ungeachtet der Diskussion um die Lage der Treppenaufgänge Verteilerfunktion am Eingang der nordwestlichen Innenstadt. Der Platz öffnet sich an 4 Stellen zu den umliegenden Gassen und Straßen und bindet die Bahnhofspassage an; er verknüpft bestehende Gassen mit dem neuen Einkaufsquartier. Der Terminus „Verteilerfunktion“ hat also zuallererst eine stadtstrukturelle Dimension und bezieht sich nicht etwa auf eine interessengeleitete Verteilung von Passantenströmen.</p> <p>Mit den im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen wird die Anbindung der Bahnhofspassage an das Planungsgebiet gesichert. Damit wird das vorrangige städtebauliche Ziel planungsrechtlich hinreichend verankert. Die Details zur Ausführung der Treppenanlage haben zunächst keine planungsrechtliche Relevanz und sind daher im Bebauungsplanentwurf nicht festgesetzt worden. Ungeachtet dessen liegt es im Interesse der Stadt, auch auf die Ausgestaltung der Treppenanlage Einfluss zu nehmen. Sie tut dies einerseits, indem sie als Eigentümerin der Grundstücke mit dem Investor einen zivilrechtlichen Projektvertrag geschlossen hat; dieser wird erst nach Erteilung der Baugenehmigung abschließend vollzogen. Darüber hinaus haben sich Stadt und Investor darauf geeinigt, zusätzlich einen öffentlich-rechtlichen städtebaulichen Vertrag zu</p>
---	--

<p>Verteilerfunktion des Platzes im Zusammenspiel mit diesen Treppen ist daher ungewiss, da sie mutmaßlich wenig genutzt (einfache Treppe) oder aber nicht umgesetzt (Rolltreppe außerhalb des Plangebiets) wird.</p> <p>d) Eine maßgebliche Verschlechterung ergibt sich durch Ziff. 1.4.5 der textlichen Festsetzungen des neuen Entwurfs, die nunmehr auch Lichtöffnungen außerhalb der Baugrenzen zulässt:</p> <p><i>„Erschließungsanlagen zur Anbindung der Ebene - 1 (z. B. Treppenanlagen, Rolltreppen) sowie Lichtöffnung sind auch außerhalb der Baugrenzen zulässig.“</i></p> <p>Der Investor kann mit Hilfe dieser Festsetzungen nicht nur zusätzliche Erschließungsanlagen frei planen, wie im alten Entwurf bereits vorgesehen, sondern auch Lichtöffnungen an jeder Stelle des Plangebiets platzieren. Damit hat es der Investor vollständig in der Hand, wie er die Passantenströme leiten will. Durch große Lichtöffnungen kann er die Fläche des Platzes, der die Passantenströme gerade frei verteilen soll, auf der Ebene 0 so verringern, dass die Passanten in die Sedelhöfe und nicht in die Bahnhofstraße geleitet werden. Ebenso kann er breite Rolltreppen an für ihn günstigen Stellen errichten - der einfachen Treppe im südlichen Plangebiet kommt dann nur noch eine Alibi-Funktion zu, zumal sechs Meter Höhe zu überwinden sind.</p> <p>e) Festsetzungen zu Aufzügen enthält auch der neue Entwurf nicht. Die Aufzüge aus der Tiefgarage sollen nach den Planungen in der Ebene -1 enden. Dies verstärkt die Effekte der Erschließungsanlagen zusätzlich. Eine unmittelbare, verbindlich vorgesehene, Anbindung an die Ebene 0 ist erforderlich, um auch Besuchern aus der Tiefgarage die freie Auswahlmöglichkeit zwischen den Sedelhöfen und der weiteren Innenstadt zu überlassen, zumal im Gespräch ist, dass Teile der Tiefgarage öffentlich finanziert werden.</p> <p>f) In der Begründung zum neuen Entwurf heißt</p>	<p>schließen. In diesem städtebaulichen Vertrag sollen gerade die im Bebauungsplan offen formulierten Festsetzungen hinsichtlich der spezifischen Qualitäten konkretisiert werden.</p> <p>Der geplante Platz im Zentrum der Sedelhöfe bietet neue Möglichkeiten der Verbindung zwischen den Ebenen 0 und -1, die zuvor aufgrund der Baukörperfiguration der MAB-Planung noch nicht gegeben waren. Mit der zitierten Festsetzung in Bezug auf weitere Öffnungen außerhalb der Baugrenzen soll diesen erweiterten Spielräumen Rechnung getragen werden - im Sinne einer Attraktivitätssteigerung der Passage und einer verbesserten funktionalen und visuellen Verknüpfung der Ebenen. Es geht nicht etwa darum, Fußgängerströme in die eine oder andere Richtung zu leiten, sondern vielmehr um eine qualitative Aufwertung der Bahnhofspassage und deren Zugänge. Dabei wird die Entscheidung keineswegs in die Hände der Investoren gelegt. Wie bereits dargelegt, werden die Festsetzungen des Bebauungsplans durch einen städtebaulichen Vertrag unterfüttert, in dem ggf. die exakte Lage weiterer Anlagen sowie die gestalterischen und funktionalen Details konkretisiert werden. Der neue Investor hat hier frühzeitig verschiedene Konzepte entwickelt und diese offen mit der Stadt sowie den Stakeholdern vor Ort diskutiert. Im Weiteren wird es nun darum gehen, unter Wahrung der städtebaulichen Zielsetzungen unter den Beteiligten einen Interessenausgleich herzustellen und das Ergebnis im bereits erwähnten städtebaulichen Vertrag zu fixieren. Hierfür trägt die Stadt Sorge.</p> <p>Die Fußgängererschließung der Tiefgarage ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Generell ist es das gute Recht eines jeden Unternehmens, die für sein Vorhaben baurechtlich notwendigen Stellplätze den Nutzungen zuzuordnen, die den Stellplatzbedarf auslösen. Ungeachtet dessen wird die Stadt in den weiteren Verhandlungen darauf hinwirken, dass die Vertikalerschließung der Tiefgarage in die Ebene 0 durchgeführt wird. Sollte die Stadt mit den Investoren übereinkommen, in der Tiefgarage auch stadteigene Stellplätze anzubieten, ist diese Durchbindung bis zur Ebene 0 unerlässlich.</p> <p>Es ist weder Aufgabe noch Absicht der Stadt, in den Wettbewerb des örtlichen Einzelhandels steuernd einzugreifen, indem Besucherströme „verteilt“ werden. Die Sedelhöfe sind ein städtebauliches Projekt zur Entwicklung eines neuen Stadtquartiers und zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in Gänze. Die Stadt verfolgt mit dem Projekt zuallererst</p>
--	---

<p>es zu der Anbindung an die Bahnhofstraße nur noch, dass eine Verlagerung der Bahnhofspassage nach Süden aufgrund liegenschaftlicher Zwänge in die Achse der Bahnhofstraße nicht möglich sei. Zu der Verteilung der Besucherströme wird in der neuen Begründung nichts mehr ausgeführt.</p>	<p>stadtstrukturelle und stadträumliche Ziele. Die einseitige Ausrichtung der Planung auf eine theoretische Verteilung von Passantenströmen würde der Komplexität der Aufgabe nicht gerecht. Unabhängig davon versucht die Stadt in dem weiter oben beschriebenen Procedere, einen Interessenausgleich unter den Beteiligten zu erreichen.</p>
<p>3. Hintergründe</p> <p>a) Der Passantenstrom aus Richtung Bahnhof/Busbahnhof ist der größte Frequenzbringer für die Ulmer Innenstadt, insbesondere für die Bahnhofstraße. Unsere Mandanten haben zu den Auswirkungen des ursprünglichen Entwurfs des Bebauungsplans eine Passantenstudie bei der Hochschule Ostfalia, Prof. Jenne, in Auftrag gegeben, die der Stadt Ulm vorliegt. Die Ergebnisse sind - aufgrund der fehlenden verbindlichen Gestaltung des Verteilerplatzes - weiterhin relevant:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Passanten neigen dazu, an einer Abzweigung geradeaus weiterzugehen und nicht abzubiegen.</li><li>- Auch bleiben Passanten lieber auf der gleichen Ebene, als über Treppen die Ebene zu wechseln.</li><li>- Weiterhin folgen Passanten häufig anderen Menschen, so dass sich ein bestehender Effekt verstärkt.</li><li>- Dies bedeutet für Passanten, die die Bahnunterführung nutzen, dass diese zu einem Großteil bereits im UG die "Sedelhöfe" betreten und erst später die Ebene - innerhalb der "Sedelhöfe" - wechseln werden.</li><li>- Der Anteil der Passanten, die unmittelbar mit der Rolltreppe auf die Straßenebene wechseln, wird zu einem Großteil geradeaus in die "Sedelhöfe" gehen.</li><li>- Nur wenige werden, zumal - bei einer freien Gestaltung der Erschließungsanlagen - der Sichtkontakt zur Bahnhofstraße weiterhin fehlt, rechts in die Bahnhofstraße abbiegen.</li><li>- Da nach den Ergebnissen der Studie 25 % der Passanten vom Bahnhof aus in die Innenstadt kommen, wird der Passantenstrom durch die Bahnhofstraße signifikant abnehmen.</li></ul>	<p>Die Studie der Ostfalia Hochschule ist nicht dazu geeignet, Rückschlüsse auf künftige Passantenfrequenzen zu ziehen. Wie in der Beschlussvorlage GD 252/14 mit Datum vom 20.06.2014 ausführlich dargelegt und in dieser Beschlussvorlage an gesonderter Stelle erneuert, weist die Studie erhebliche methodische Mängel auf. Die vom Verfasser getroffenen Grundannahmen sind selektiv und spekulativ. Die Auswahl und Bewertung der Aspekte der Datengenerierung lassen wesentliche Gesichtspunkte außer Acht und genügen schon auf Grund der geringen Fallzahlen nicht wissenschaftlichen Ansprüchen und damit Anforderungen an Allgemeingültigkeit und Nachvollziehbarkeit. Die Ergebnisse der Studie beruhen weitgehend auf rein subjektiven Verhaltensmustern.</p> <p>Die Studie lässt sich schon deshalb nicht auf den vorliegenden Bebauungsplanentwurf anwenden, weil deren Ergebnisse auf Grundlage des Vorgängerentwurfs ermittelt wurden. Dieser ist nicht mehr Grundlage für den Bebauungsplan; die ursprüngliche Planung wurde durch den neuen Investor maßgeblich fortentwickelt. Nachdem sich die Studie gerade nicht auf allgemeingültige Verhaltensmuster beschränkt, sondern für sich in Anspruch nimmt, anhand des konkreten Entwurfs Verhaltensmuster der Passanten vor Ort zu prognostizieren, ist eine Übertragung der – ohnehin bezweifelten - Ergebnisse auf einen anderen Entwurf unseriös.</p> <p>Im Übrigen geht der Einwender von einer falschen Grundvoraussetzung aus: Die Sedelhöfe sind gerade kein Einkaufscenter gängigen Musters, in das Passanten eintreten, um anschließend über interne Wegesysteme weitergeleitet zu werden. Alle Ladengeschäfte der Sedelhöfe schließen separat an das öffentliche Wegenetz an; eine interne Weiterleitung von einem Geschäft in das nächste findet nicht statt. Diese offene Struktur zeichnet die Sedelhöfe in besonderer Weise aus und war im Übrigen Vorbedingung im Rahmen der Projektausschreibung. Im Übrigen ist der Einzelhandel in der Sedelhofgasse und der Keltergasse nicht dazu geeignet, ersthaft Passantenströme in größerem Umfang abziehen und abseits der Bahnhofstraße in</p>

<p>b) Die zusammen mit den Unterlagen ausgelegte Auswirkungsanalyse der GMA ist für die Bewertung dieser Veränderungen ungeeignet:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Sie wurde im Auftrag des Vorhabenträgers erstellt und ist bereits damit nicht objektiv.</li> <li>- Die Studie legt in keiner Weise offen, wie sie Umsatzrückgänge und –verlagerungen berechnet.</li> <li>- Der Kaufkraftzufluss in die Ulmer Innenstadt wird weder quantifiziert noch – geschweige denn überzeugend – begründet.</li> <li>- Schließlich bewertet diese Studie in keiner Form, wie sich die Sedelhöfe gerade auf Unternehmen in der Bahnhofstraße auswirken.</li></ul>	<p>die Innenstadt zu leiten.</p> <p>Ausschlaggebend für die Eignung eines Gutachtens ist zuallererst die Qualität der sachlichen Auseinandersetzung im Gutachten und nicht etwa der Auftraggeber. Aus der gleichen Logik heraus wäre das zuvor zitierte Gutachten der Ostfalia Hochschule von vorne herein vergebens gewesen.</p> <p>Zu Beginn des Kapitels IV. (Auswirkung des Planvorhabens) ab Seite 42 ff. werden in der Studie sowohl der methodische Ansatz als auch Umsatzerwartung und Umsatzherkunft erläutert.</p> <p>Das Bevölkerungs- und Kaufkraftpotenzial im Einzugsgebiet wird im Kapitel II. (Einzugsgebiet, Bevölkerung und Kaufkraft) ab Seite 17 ff., die Umverteilungswirkung des Projektes in Ulm differenziert nach Branchen im Kapitel IV. Absatz 3.1 (Umverteilungswirkung in Ulm) ab Seite 47 ff. dargestellt.</p> <p>Eine kleinräumige, auf einzelne Unternehmensstandorte ausgerichtete Untersuchung ist nicht Aufgabe einer raumordnerischen Kriterien folgendes Auswirkungsanalyse. Die Regelungen zum Beeinträchtungsverbot gem. Raumordnungsgesetz dienen ausdrücklich nicht einem irgendwie gearteten Konkurrenzschutz, sondern haben ausschließlich das Ziel, negative Auswirkungen raumordnerischer oder städtebaulicher Art zu verhindern. Derartige Auswirkungen hat das Regierungspräsidium für das Ulmer Projekt in seiner raumordnerischen Entscheidung eindeutig verneint. Um aber von vorne herein auszuschließen, dass von dem Projekt ein bestandsgefährdender Druck auf die bestehende Einzelhandelsstruktur in der Ulmer Innenstadt ausgeht, hat die Stadt gemeinsam mit der IHK bereits im Jahr 2010 eine zielgruppenorientierte Stadtortanalyse bei der Customer Research 42 GmbH in Auftrag gegeben. Die darin enthaltenen Empfehlungen zur Sortimentsausrichtung haben in den vertraglich fixierten Branchenmix für den Einzelhandel in den Sedelhöfen Eingang gefunden. Die nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 a) BauGB zu berücksichtigenden wirtschaftlichen Belange sind also bereits sehr früh in die Abwägung mit einbezogen worden.</p> <p>Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Eine entsprechende Abstimmung mit dem</p>
--	--

<p>c) Die Begründung zum Bebauungsplan stellt zur Frage von Umsatzverlagerung weitestgehend auf die Studie der Customer Research 42 GmbH aus dem Jahr 2010 ab. Diese Studie habe solche Zielgruppen ermittelt, die durch das Angebot im Einkaufsquartier zusätzlich erreicht werden können. Auf diese Weise soll eine „Kannibalisierung“ durch bloße Nachfrageverschiebung bei bereits bestehenden Zielgruppen vermieden werden. Die Untersuchung kommt im Falle einer entsprechenden Ausrichtung der „Sedelhöfe“ auf ein Neukundenpotential von ca. 280.000 Menschen aus Ulm und der gesamten Region. Entsprechend würden für verschiedene Sortimente Höchstgrenzen festgelegt werden. Die abschließende Verteilung der Verkaufsflächen werde im Rahmen der Baugenehmigung festgelegt. Weder enthält aber der Bebauungsplan hierzu Festsetzungen noch sind der Projektvertrag oder andere Durchführungsverträge bekannt. Sie können damit dem Bebauungsplan nicht zugrunde gelegt werden.</p> <p>d) Mit dieser Begründung wird der Eindruck erweckt, die „Sedelhöfe“ hätten keine oder wenn überhaupt nur geringe Auswirkungen auf die Umsätze der in der Innenstadt ansässigen Unternehmen. Diese - der Abwägung offenbar zugrunde gelegte - Schlussfolgerung lässt die Studie aber nicht zu. Die Studie kommt zwar zu einem theoretischen Neukundenpotential von 280.000 Menschen. Wörtlich heißt es in der Studie:</p> <p><i>„Inwieweit diese maximalen Potentiale tatsächlich akquiriert werden können, hängt von weiteren Faktoren wie Entfernung und Konkurrenzaktivitäten ab.“</i></p> <p>Für 75 % aller potenziellen Neukunden sei die Entfernung der wichtigste Grund, nicht in Ulm einzukaufen. Das Sortiment sei als zweitwichtigster Grund gerade einmal von 12 % angegeben worden.</p> <p>Die "Sedelhöfe" mit einer Verkaufsfläche von 10.000 qm für Kleidung führen aber nicht einmal zu einer Erweiterung des Sortiments. Es ist damit nicht nachgewiesen, dass die "Sedelhöfe" überhaupt zu neuen Kunden für die Innenstadt führen. Ganz im Gegenteil zeigt die Studie, dass der wichtigste Punkt, warum potentielle Kunden nicht in die Innenstadt kommen, nämlich die Entfernung,</p>	<p>Regierungspräsidium hat bereits frühzeitig stattgefunden. Die maximalen sortimentspezifischen Verkaufsflächen sowie die absolute Verkaufsfläche sind in der Begründung zum Bebauungsplan beschrieben. Die Festsetzung sortimentsbezogener Verkaufsflächengrößen für ein Kerngebiet ist planungsrechtlich nicht zulässig. Die Stadt hat die Festlegungen daher in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit dem Regierungspräsidium Tübingen rechtsverbindlich gesichert.</p> <p>Das genannte Neukundenpotenzial von 280.000 Personen beschreibt die maximale Anzahl der Kunden, die prinzipiell durch ein verbessertes Angebot am Einzelhandelsstandort Ulm zusätzlich erreicht werden können. Es ist selbstredend, dass der Faktor Entfernung zu den beschriebenen Kundenräumen nicht geändert werden kann. Wäre der Faktor Entfernung für 75 % der Befragten allerdings ein Ausschlusskriterium, würden diese nicht dem Neukundenpotenzial zugerechnet. Bei der Entwicklung des Einzelhandelsstandorts Ulm, und dabei in besonderer Weise des Einkaufsquartiers Sedelhöfe, geht es also darum, das Angebot für die Menschen, die zusätzlich erreicht werden sollen, so attraktiv und zielgerichtet wie möglich zu gestalten, so dass der Faktor Entfernung in den Hintergrund tritt gegenüber Faktoren wie Warenangebot, Einkaufserlebnis usw. Die Verbesserung der Bahnanbindung, der Ausbau des ÖPNV sowie die Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme, die in Ulm offensiv betrieben werden, werden im Übrigen zusätzlich dazu beitragen, dass der Faktor Entfernung weiter an Bedeutung verlieren wird. Die Empfehlungen der Customer Research 42 zur spezifischen Ausrichtung der Sortimente haben Eingang in den vereinbarten Branchenmix gefunden, damit ein möglichst großer Teil des genannten Potentials an Neukunden tatsächlich auch ausgeschöpft werden kann.</p> <p>Einzelhandelsfachleute betonten regelmäßig den Bedeutungszuwachs des Faktors „Einkaufserlebnis“ (z.B. Statement Dr. Will, Fa. Ecostra, bei der öffentlichen Veranstaltung im Zuge der öffentlichen Auslegung am</p>
--	--

<p>sich durch die Ansiedlung der "Sedelhöfe" gerade nicht verändert.</p> <p>Es ist daher davon auszugehen, dass zwar einige Neukunden erschlossen werden können, von denen dann allerdings ausschließlich die "Sedelhöfe" profitieren. Der überwiegende Teil des Umsatzes der "Sedelhöfe" wird aber auf Kosten der bestehenden Einzelhändler gehen. Ob hierdurch einzelne Unternehmen ihr Geschäft aufgeben müssen, ist weder ausreichend untersucht (siehe oben zur Studie der GMA), noch kann es von vornherein ausgeschlossen werden.</p> <p>Ohne dies finden derzeit erhebliche Verlagerungen von Kundenströmen in das Internet statt. Die Folge sind erhebliche Kaufkraftminderungen. Ein Gutachten von 2010 ist damit schon jetzt nicht mehr aktuell und bereits wieder überarbeitungsbedürftig.</p> <p>III. Betroffenheit unserer Mandanten und Übrige Punkte</p> <p>Im Übrigen wird die Stellungnahme vom 28. Mai 2014 vollumfänglich zum Gegenstand dieser erneuten Stellungnahme gemacht. Dort wird auch die Betroffenheit unserer Mandanten dargelegt, die sich zusammenfassend wie folgt beschreiben lässt:</p> <p>Folge des Rückgangs an Kunden in der Bahnhofstraße werden erhebliche (weitere) Umsatzeinbußen unserer Mandanten sein. Der Wert der Grundstücke und die erzielbaren Pachten werden erheblich gemindert, da die Bahnhofstraße zu einer B-Lage degradiert wird. Dieser Umsatz- und Vermögensverlust ist als Belang nicht in die Abwägung eingestellt worden.</p> <p>C. Rechtliche Würdigung</p> <p>I. Abwägungsgebot</p> <p>Würde der Bebauungsplan "Sedelhöfe" in der Fassung des derzeit vorliegenden neuen Entwurfs</p>	<p>29.04.2014) gerade im Hinblick auf die Konkurrenz aus dem Internet. Einkaufen wird mit anderen Freizeitaktivitäten verknüpft, so dass etwa den gastronomischen oder kulturellen Angeboten aber auch der Qualität des Stadtbilds wachsende Bedeutung für die Attraktivität des Einzelhandelsstandorts zukommt. Somit ist absehbar, dass die Generierung neuer Kunden in der Fläche der Innenstadt wirksam sein wird und sich nicht etwa nur lokal auf die Sedelhöfe beschränkt.</p> <p>Die Einwendungsschrift vom 28.05.2014 wird in der vorliegenden Beschlussvorlage erneut aufgeführt und kommentiert (vgl. Punkt 7.3, Einwender 9, Anlage 6.9); siehe dort.</p> <p>Das aufgezeigte Szenario, die Bahnhofstraße könne infolge der Entwicklung der Sedelhöfe den Status als 1a-Lage einbüßen, zeugt von einer offensichtlichen Fehleinschätzung der Ulmer Verhältnisse. Die Bahnhof- und Hirschstraße sind die Schlagader der City und liegen nach Aussage der Ulmer City Marketing e.V. in der Frequenzmessung bei Städten mit Einwohnerzahlen bis 250.000 Einwohnern bundesweit mit Abstand auf Platz eins. Wie in kaum einer anderen vergleichbaren Stadt bündeln sich Passantenströme derart auf einer Achse. Infolge der Sedelhöfe wird es lediglich an einem der zahlreichen Zuläufe zu dieser Achse Veränderungen geben. Die Sedelhöfe schließen räumlich und funktional unmittelbar an die Bahnhofstraße an, der Wechsel zwischen den etablierten und den neu hinzukommenden Einkaufslagen ist bruchlos möglich. Die Sedelhöfe sind also gerade dazu entwickelt worden, die bestehende 1a-Lage in Ulm zu erweitern und zu stärken!</p> <p>Die Gültigkeit des Abwägungsgebotes ist unbestritten und wurde seitens der Stadt zunächst im informellen Verfahren der vorbereitenden Projektentwicklung und ganz aktuell im Bebauungsplanverfahren umfassend beachtet. Gerade die Belange des Einzelhandels stehen von Beginn an im Zentrum dieses Abwägungsprozesses; mehrere Gutachten und ein intensiver, auch öffentlich</p>
--	---

<p>beschlossen, verstieße er gegen das Abwägungsgebot.</p> <p>Die Aufstellung eines Bebauungsplans erfordert die gerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander, § 1 Abs. 7 BauGB. Bei der Durchführung dieser Abwägung hat die Stadt Ulm einen breiten Ermessensspielraum. Gleichwohl kann die Durchführung der Abwägung daraufhin überprüft werden, ob zum einen eine Abwägung überhaupt stattgefunden hat, zum anderen ob in die Abwägung</p> <p><i>"an Belangen eingestellt worden ist, was nach Lage der Dinge eingestellt werden musste, ob die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange richtig erkannt worden ist und ob der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange in einer Weise vorgenommen worden ist, die zu ihrer objektiven Gewichtigkeit in einem angemessenen Verhältnis steht", [VGH Baden-Württemberg, Urt. 3 S 1259105 v. 30.1.2006, juris; grundlegend : BVerwG, Urt. 4 C 50172 v. 5.7.1974, juris].</i></p> <p>Aus dem vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans "Sedelhöfe" ergibt sich, dass die Belange der in der Bahnhofstraße ansässigen Einzelhandelsunternehmen weiterhin unzureichend berücksichtigt sind, obwohl sie gegenüber der Stadt Ulm bereits mehrfach vorgetragen wurden.</p> <p>II. Keine Abwägungsbereitschaft</p> <p>Zur fehlenden Abwägungsbereitschaft verweisen wir zur Vermeidung von Wiederholungen vollumfänglich auf die nochmals beigefügte Stellungnahme vom 28. Mai 2014. Die Planänderungen infolge des Wechsels des Investors haben an der fehlenden Abwägungsbereitschaft nichts verändert, da die Stadt aufgrund der verbindlich eingegangenen Verträge offenbar nicht mehr frei war und ist, das Planungskonzept insgesamt zu ändern und Alternativen zu prüfen. Die Stadt ist hier auf die Bereitschaft des Investors angewiesen, Veränderungen vorzunehmen.</p>	<p>geführter Diskussionsprozess zu diesem Thema zeugen davon. Der Einwender weist zu Recht darauf hin, dass im Zuge der Abwägung alle notwendigen Belange einzustellen und in ihrer objektiven Gewichtigkeit abzuwägen sind. Der Abwägungsprozess impliziert aber zugleich, dass notgedrungen u.U. nicht allen Interessen gleichermaßen in vollem Umfang entsprochen werden kann. Es mag aus der Perspektive des einzelnen Einwenders unbefriedigend sein, wenn die vorgebrachten Partikularinteressen im Abwägungsprozess nicht umfassend bedient werden können. Daraus lässt sich allerdings noch kein Verstoß gegen das Abwägungsgebot ableiten.</p> <p>Die Einwendungsschrift vom 28.05.2014 wird in der vorliegenden Beschlussvorlage erneut aufgeführt und kommentiert (vgl. Punkt 7.3, Einwender 9, Anlage 6.9); siehe dort. Die Auffassung des Einwenders, die Stadt sei mit dem Abschluss des Projektvertrages vom 27.07.2012 nicht mehr frei, ggf. das Planungskonzept zu ändern, ist nicht korrekt. Der Projektvertrag enthält gerade keine festen planerischen Bindungen der Stadt Ulm. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung. Dies ist durch eine sog. Closing-Regelung abgesichert, nach der die im Projektvertrag geregelten Verpflichtungen zur Übertragung der Grundstücke und zur baulichen Umsetzung des Projektes erst wirksam werden, wenn genau definierte Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen sind. Gerade dieses vertraglich vorgesehene, gestaffelte Wirksamwerden des Projektvertrags und die damit verbundenen genau definierten (vertretbaren) wirtschaftlichen Folgen für beide Vertragspartner bei einem Nichtzustandekommen des Closing, verhindert eine vom Einwender thematisierte unzulässige Vorwegbindung der Stadt.</p>
---	---

<p>Am Rande sei darauf hingewiesen, dass das Argument, eine frühere Beteiligung der Öffentlichkeit sei im Rahmen des Vergabeverfahrens aufgrund vergaberechtlicher Vorschriften nicht möglich gewesen, nunmehr offenbar selbst aufgegeben wurde: Wäre Vergaberecht anwendbar, könnten derart umfangreiche Änderungen am prämierten Modell ohne erneute Ausschreibung wohl kaum erfolgen, ganz zu schweigen vom zustimmungspflichtigen Wechsel des Investors in Person des Gesellschafters der Projektgesellschaft - selbst wenn der Vertragspartner formal derselbe bleibt.</p> <p>III. Abwägungsdefizite</p> <p>1. Passantenstrom</p> <p>Die Einhaltung des Abwägungsgebots führt darüber hinaus auch rechtlich zwingend zu einer Änderung des Bebauungsplans „Sedelhöfe“, und zwar dergestalt, dass jedenfalls die vom Investor selbst präsentierten Entwurfskonzepte zur Gestaltung der Erschließungsanlagen im Bebauungsplan verbindlich festgesetzt werden.</p> <p>Dabei wird nicht verkannt, dass ein durch einen Bebauungsplan bewirktes Hinzutreten von Konkurrenzbetrieben im Regelfall keine Beeinträchtigung abwägungsrelevanter Belange begründet und Wettbewerbsinteressen durch das Bauplanungsrecht nicht geschützt werden. Andererseits ist im Rahmen der Abwägung die Wettbewerbsneutralität des Bauplanungsrechts im Sinne des allgemeinen öffentlichen Interesses zu beachten. Vgl. dazu BVerwG, Beschl. 4 NB 5/97 v. 26.2.1997, juris; kürzlich; OVG Rheinland-Pfalz, Ur. 8 c 11257/12 v.28.5.2013, juris.</p>	<p>Bei dem vorliegenden Entwurf handelt es sich um die Fortentwicklung der ursprünglichen Planungskonzeption. Die städtebaulichen und handelspolitischen Ziele wurden unverändert in den fortentwickelten Entwurf übertragen. Nach wie vor handelt es sich um ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier, das sich in die bestehende Bebauungsstruktur einfügt und das bestehende Wegenetz im Sinne einer übergangslosen Erweiterung der City ergänzt. Unterschiede zur Ursprungsplanung bestehen im Wesentlichen hinsichtlich des zentralen Platzes am Ausgang der Bahnhofspassage und hinsichtlich des höheren Wohnanteils. Beide Themen waren bereits Gegenstand der Diskussion um die ursprüngliche Planung. Mit der Fortentwicklung der Planung durch den neuen Investor bestand nun Gelegenheit, diesen aus Politik und Stadtgesellschaft vorgetragene Anregungen Rechnung zu tragen. Bereits der Umstand, dass der Einwender weite Teile seiner Einwände, die er im Zuge der vormaligen Offenlage vorgebracht hat, wörtlich zitiert, ist ein Indiz dafür, dass die vorliegende Planung ein in allen wesentlichen Grundzügen aus dem Vorgängerprojekt fortentwickeltes Vorhaben ist. Das Vergaberecht ist in keiner Weise berührt.</p> <p>Die Unterstellung, die Stadt in ihrer Funktion als Grundstückseigentümerin betreibe mit dem Projekt Sedelhöfe einen wettbewerbsverzerrenden Eingriff in die Ulmer Einzelhandelsstruktur zum Zwecke der maximierten Wertabschöpfung aus dem Grundstücksverkauf, wird entschieden zurückgewiesen. Das Projekt folgt langfristigen stadtentwicklungspolitischen Zielen zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in toto einerseits und zur Neustrukturierung und Reaktivierung eines bislang vernachlässigten Innenstadtquartiers andererseits.</p> <p>Die Befürchtung des Einwenders, die Stadt würde die Anordnung der Treppenanlage dem Investor überlassen, ist unbegründet. Der vorliegende Bebauungsplanentwurf setzt eine zwingend herzustellende Treppenanlage am Ausgang der Bahnhofspassage fest. Damit ist das städtebauliche Ziel einer Anbindung der Bahnhofspassage in geeigneter Lage grundsätzlich gesichert. Darüber eröffnet der vorliegende Bebauungsplanentwurf die Möglichkeit, auch außerhalb der Baufelder Erschließungsanlagen zur Anbindung der Ebene -1 sowie Lichtöffnungen herzustellen. Mit</p>
--	---

Dem wird der vorliegende Entwurf des Bebauungsplans "Sedelhöfe" in zweierlei Weise nicht gerecht:

Indem die Anordnung der Treppenanlagen dem Investor überlassen wird, bevorzugt der Entwurf einseitig die Einzelhandelsbetriebe, die in den "Sedelhöfen" angesiedelt werden sollen, und lässt die Interessen der in der Bahnhofstraße bereits angesiedelten Einzelhandelsbetriebe, die seit Jahren die Versorgung der Innenstadt Ulm mit dem vorgehaltenen Einzelhandelsangebot sicherstellen und aufrecht erhalten, außer Acht. Der Bebauungsplan "Sedelhöfe" führt mithin nicht zu einem bauplanungsrechtlich unbedenklichen Hinzutreten von Konkurrenzbetrieben, sondern dazu, dass diese neuen Konkurrenzbetriebe gar nicht oder nur sehr vermindert in Wettbewerb zu den Einzelhandelsbetrieben in der Bahnhofstraße treten müssen. Damit wird durch den Bebauungsplan "Sedelhöfe" der Wettbewerb zwischen den Einzelhandelsbetrieben einseitig zu Gunsten der Einzelhandelsbetriebe in den "Sedelhöfen" entschieden. Daran ändert ein - unverbindliches - Konzept des Investors genauso wenig wie die unverbindliche "Festsetzung" einer Rolltreppe außerhalb des Plangebietes (siehe dazu ausführlich unten). Dies ist mit der Wettbewerbsneutralität des Bauplanungsrechts nicht vereinbar.

Zweitens liegt die derzeit aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm geplante Erschließung nicht im öffentlichen Interesse. Sie dient vielmehr einseitig den Partikularinteressen der Stadt Ulm als Grundstückseigentümerin der von dem Bebauungsplan "Sedelhöfe" betroffenen Grundstücke sowie des Investors als Vertragspartner der Stadt Ulm im Rahmen des Projektvertrages. Es liegt auf der Hand, dass die derzeit aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm geplante Erschließung der "Sedelhöfe" durch die Möglichkeit, den weit überwiegenden Teil der Passantenfrequenz den "Sedelhöfen" zuzuweisen, den Wert der dort geplanten Einzelhandelsflächen wesentlich erhöht. Die derzeitige Planung ist mithin - vereinfacht ausgedrückt - immer noch darauf ausgerichtet, den wesentlichen Teil der Passantenfrequenz aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm an den Investor zu verkaufen und ihm zu ermöglichen, möglichst wertvolle, weil frequenzstarke Einzelhandelsflächen an ihre Investoren weiterzugeben. Dieses aus der vorliegenden Planung deutlich hervorgehende Partikularinteresse ist mit den Aufgaben der Bauleitplanung unter keinem Gesichtspunkt zu vereinbaren. Jedenfalls sind die fiskalischen Interessen der Stadt an dem Grundstücksverkauf offenzulegen, damit der Gemeinderat - und die

dieser Ergänzung soll den erweiterten gestalterischen Möglichkeiten, die der fortentwickelte Entwurf bietet, Raum gegeben werden.

Selbstverständlich liegt es im ureigenen Interesse der Stadt, auch auf die Ausgestaltung der Treppenanlage Einfluss zu nehmen. Sie tut dies einerseits zivilrechtlich, indem sie als Eigentümerin der Grundstücke mit dem Investor einen Projektvertrag schließt; dieser wird erst nach Erteilung der Baugenehmigung abschließend vollzogen. Sie tut dies aber auch öffentlich-rechtlich, indem sie mit dem Investor einen städtebaulichen Vertrag schließt, der die Festsetzungen des Bebauungsplans hinsichtlich der spezifischen Qualitäten konkretisiert. Hierbei geht es wohlgemerkt um zusätzliche Erschließungsmöglichkeiten, die die festgesetzte Treppenanlage in Verlängerung der Bahnhofspassage nicht infrage stellen.

Die Annahme, durch den Bebauungsplan würden die Passantenströme einseitig in die Sedelhöfe gelenkt, ist nicht zutreffend. Zwar ist die Bahnhofspassage insbesondere für Bahnreisende die zentrale Anbindung an die Innenstadt und wird mit der geplanten Durchbindung in die Weststadt auch in Zukunft eine wichtige Fußgängerachse bleiben. Eine ausschließlich Fokussierung auf die Bahnhofspassage ist allerdings zu kurz gegriffen. Mit der geplanten passantenfreundlichen Umgestaltung des Bahnhofplatzes und der ÖPNV-Haltestelle, mit der Neuordnung der Randbebauung und der Aufwertung des Busbahnhofs werden sich die Wegebeziehungen wesentlich stärker differenzieren, als dies heute der Fall ist. Zudem baut die Argumentation des Einwenders ausschließlich auf den Passantenströmen aus Richtung Hauptbahnhof/Bahnhofplatz auf. Passantenströme in entgegengesetzter Richtung sowie zahlreiche andere Zuläufe in die Innenstadt werden komplett ausgeblendet.

Der neue Platz im Zentrum der Sedelhöfe ist die räumliche Fortführung der Bahnhofstraße nach Norden. Er bildet das Gelenk zwischen den gegeneinander verschobenen Achsen der Bahnhofstraße und der Bahnhofspassage. Geschwungene Fassaden leiten von der Bahnhofstraße in die Platzfläche über. Von allen Punkten des neuen Platzes ist die Sichtbeziehung mit der Bahnhofstraße gegeben. Durch die integrierte Lage und die vielfältige Einbindung der Sedelhöfe in die bestehenden Wegebeziehungen sind die Voraussetzungen geschaffen, dass Passanten zwischen der Fußgängerzone Bahnhofstraße, den Sedelhöfen und den angelagerten Stadtquartieren wechseln

<p>Öffentlichkeit - eine ausreichende Grundlage für die Abwägungsentscheidung hat.</p> <p>Dies führt zwingend dazu, dass die geplante Erschließung aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm wettbewerbsneutral auszugestalten ist und die dafür vorliegenden Konzepte verbindlich festzusetzen sind. Die Erschließung ist in der Weise in Richtung der Bahnhofstraße zu öffnen, dass der Passantenstrom zumindest gleichmäßig in die "Sedelhöfe" und in die Bahnhofstraße gelenkt wird, d.h. die Passanten nicht bereits durch die Gestaltung der Erschließung in die eine oder andere Richtung gelenkt werden können. Dies gilt umso mehr, als eine solche Lösung ohne weiteres möglich ist und sogar der Investor selbst hierfür bereits Vorschläge unterbreitet hat. Die Hoffnung, dass der Investor einen einmal präsentierten Planungsstand umsetzen wird, reicht aber als verlässliche Planungs- und Abwägungsgrundlage nicht aus. Vielmehr wird der Investor entsprechend seiner Aufgabe der Gewinnmaximierung - seine Freiheiten nutzen, um die Sedelhöfe bestmöglich vermarkten zu können; Er wird die Lage der Treppenanlagen einseitig zu seinen Gunsten bestimmen.</p> <p>2. Umsatzeinbußen</p> <p>Die Stadt geht offenbar davon aus, dass die "Sedelhöfe" aufgrund eines Neukundenpotenzials von 280.000 Kunden nicht zu signifikanten Einbußen der Einzelhandelsunternehmen in der Innenstadt Ulm führen. Dabei gibt sie - wie ausgeführt - die in Bezug genommene Studie falsch wieder. Sie stellt also ihre Abwägung auf eine unzutreffende Grundlage. Damit leidet die Abwägung unter einem Abwägungsdefizit.</p> <p>Nicht untersucht hat die Stadt, wie sich die Erschließung der Innenstadt durch die Bahnstufenunterführung auf Einzelhandelsunternehmen in der Bahnhofstraße auswirkt. Die Belange dieser - durch die "Sedelhöfe" besonders betroffenen - Anlieger konnten also von vornherein nicht adäquat in die Abwägung einfließen. Auch hieraus folgt ein Abwägungsdefizit.</p> <p>3. Grenzen des Bebauungsplans</p> <p>Das Grundstück Bahnhofplatz 7 ist nicht Teil des Bebauungsplans. Die Stadt begründet dies damit,</p>	<p>können, ohne dass der Wechsel überhaupt merklich ist - die Sedelhöfe werden integrativer Teil der Ulmer City. Von einer gezielten Umlenkung der Passantenströme weg von der Bahnhofstraße kann daher gerade nicht die Rede sein.</p> <p>Stadt und Investor haben diesbezüglich frühzeitig mit der IHK, der Ulmer City e.V. und den großen Einzelhandelsunternehmen Kontakt aufgenommen und verschiedene Ansätze diskutiert. Ziel der Gespräche ist es, unter Wahrung der gesetzten städtebaulichen Ziele einen Interessenausgleich unter den Beteiligten zu erreichen. Dieser wird Grundlage für die Regelungen in den genannten Verträgen.</p> <p>Der Vorwurf einer fehlerhaften Widergabe der zielgruppenorientierten Standortanalyse der Customer Research 24 GmbH wurde bereits unter Punkt II.3.d dieser Einwendung zurückgewiesen. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.</p> <p>Im Rahmen der Abwägung ist die Wettbewerbsneutralität des Bauplanungsrechts im Sinne des allgemeinen öffentlichen Interesses zu beachten. Mit der bereits ausführlich beschriebenen Konzeption der Sedelhöfe als ein offenes, gemischt genutztes und in den Stadtkörper integriertes Quartier sowie den konkreten stadträumlichen Maßnahmen wird diesem allgemeinen öffentliche Interesse umfassend Rechnung getragen. Eine Ausrichtung der Planungskonzeption auf einzelne Unternehmen in der Bahnhofstraße würde diesem allgemeinen Anspruch der Wettbewerbsneutralität nicht gerecht. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.</p> <p>Die Annahme des Einwenders unterstellt, dass ohne Einbeziehung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 eine städtebaulich sinnvolle Planung nicht möglich sei. Dies ist mitnichten der Fall. Mit dem Projekt Sedelhöfe werden die angestrebten stadtentwicklungspolitischen und städtebaulichen Zielsetzungen sehr wohl erfüllt. Es ist richtig, dass eine verbesserte Fortführung der Bahnhofstraße auf den Bahnhofplatz als</p>
--	---

dass sie das Eigentum an dem Grundstück nicht erwerben konnte bzw. Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer gescheitert seien. Um die Aufteilung der Passantenströme wenigstens als etwas fairer darzustellen, ist im Bebauungsplan, aber außerhalb der Grenze des Bebauungsplangebiets, eine Rolltreppe eingezeichnet. Auf diese Rolltreppe wurde auch im Rahmen der Begründung und damit im Rahmen der Abwägung Bezug genommen. Der Umstand, dass dieser Teil der Begründung nunmehr entfallen ist, ändert nichts daran: Hätte die Stadt ihre Planung und ihre Abwägung auf eine andere Grundlage gestellt, hätte sie darauf verzichtet, die Rolltreppe außerhalb des Plangebiets einzuzichnen. Daraus folgt zwingend, dass der Bebauungsplan auf das Grundstück Bahnhofplatz 7 zu erweitern ist. Grundsätzlich ist die Stadt zwar darin frei, wie sie die Grenzen eines Bebauungsplans festlegt. Das Argument der Stadt, sie habe die Verfügungsgewalt über das Grundstück nicht erhalten können, verfängt aber jedenfalls nicht. Es ist - wie bekannt sein dürfte - durchaus möglich, nicht im Eigentum der Stadt befindliche Grundstücke zu überplanen, und manchmal - so auch hier - sogar geboten.

Das Bundesverwaltungsgericht führt dazu aus:

*„Lässt sich eine städtebauliche sinnvolle Planung aber nicht ohne ein fremdes Grundstück durchzuführen, so muss die Gemeinde das Grundstück in ihre Planung einbeziehen und anschließend von dem durch das Baugesetzbuch bereitgestellten Instrumentarium zur Realisierung der Planung Gebrauch machen: will sie dies nicht, so muss sie von der Planung insgesamt absehen“* [BVerwG, Beschl. 4 NB 23/94 v.20.11.1995, juris, erster Orientierungssatz]

Die Stadt hätte also das Grundstück in den Bebauungsplan aufnehmen müssen. Im Rahmen der Abwägung hätte sie dann die Belange des Grundstückseigentümers und die weiteren Belange einstellen können und müssen. So hätte die jetzt außerhalb des Planbereiches, aber in der Planungszeichnung befindliche Rolltreppe verbindlich und durchsetzbar festgesetzt werden können. Auch die weiteren Konzepte, die die Stadt für die Zukunft ankündigt oder die von anderer Seite vorgeschlagen werden (z. B. „Tor zur Innenstadt“), hätten u.a. mit den Interessen des Eigentümers des Grundstücks Bahnhofplatz 7 abgestimmt werden können, statt sie von vornherein auszuschließen.

Unrichtig ist die Behauptung in der Begründung, die weiteren Konzepte seien unabhängig von dem Bebauungsplan, da sie Flächen südlich der Bebauungsplangrenze betreffen. Sowohl der Bebauungsplan als auch die zukünftigen Konzepte

langfristiges städtebauliches Ziel verfolgt wird. Der Umkehrschluss, dieses Ziel sei Voraussetzung für eine sinnvolle Planung im Bereich der Sedelhöfe, greift dagegen nicht. Es wäre geradezu fahrlässig, sich mit einer städtebaulichen Planung in Abhängigkeit einer zukünftigen, nicht hinreichend konkretisierbaren Entwicklung zu begeben. Das Projekt ist von dieser Entwicklung autark; umgekehrt behindert das Projekt diese künftige Entwicklung nicht. Die zusätzliche Fahrtreppe außerhalb des Geltungsbereichs ist keineswegs ausschlaggebend für die Sinnhaftigkeit der Planung; diese liegt bereits in der städtebaulichen Struktur der Sedelhöfe und der Einfügung in die Eigenart der umgebenden Bebauung begründet. Die nachrichtliche Eintragung der Treppe in die Planzeichnung dokumentiert vielmehr die Absicht der Stadt, den Anregungen und Wünschen v.a. der Anlieger aus der Bahnhofstraße an dieser Stelle weiter entgegen zu kommen, sollte sich die Gelegenheit dazu bieten.

Die Forderung, das Grundstück Bahnhofplatz 7 in den Planumgriff des Bebauungsplans aufzunehmen und die Belange der Grundstückseigentümer einzustellen, ist unbegründet. Sinnvoller und zielgerichteter ist der eingeschlagene Weg: Das Baurecht wird für solche Bereiche geschaffen, die verfügbar und sinnvoll zu entwickeln sind. Das Plangebiet umfasst dabei Flächen, die durch den Projektvertrag mit dem Investor zur Bebauung vorgesehen sind. Dabei ist zu beachten, dass künftige Entwicklungschancen außerhalb des Plangebiets im Sinne langfristiger städtebaulicher Zielsetzungen gewährleistet bleiben und zu gegebener Zeit passgenau anhand der konkreten Spielräume und Rahmenbedingungen genutzt werden können.

Vor diesem Hintergrund hat auch die Darstellung des Sachverhalts in der Begründung zum Bebauungsplan weiterhin Bestand. Die Sedelhöfe bieten gerade auch in Hinblick auf die Wegeführung eine ausgereifte Lösung an, die den Interessenausgleich zwischen den Zielen der Stadt, des Investors, der Anrainer an der Bahnhofstraße aber auch der Anrainer im Wengenviertel bewältigt. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.

<p>suchen nach einer Lösung für dasselbe Problem: den Zugang zur Innenstadt vom Bahnhof und von der Bahnstufunterführung aus. Durch den Bebauungsplan wird nun eine - ihrerseits abwägungsfehlerhafte - Lösung umgesetzt. Andere Lösungen für die Zukunft werden dadurch zumindest erschwert, da dadurch Kosten doppelt anfallen, der vorliegende Bebauungsplan geändert und der zukünftige Grundstückseigentümer (der Investor) eingebunden werden müsste. Unzulässig ist es bereits, die Abwägungsentscheidung auf eine "Festsetzung" außerhalb des Plangebietes zu stützen, deren Umsetzung unsicher ist.</p> <p>4. Öffentliche Verkehrsfläche</p> <p>Die Gassen innerhalb der "Sedelhöfe" werden nicht als öffentliche Verkehrsfläche, sondern als Kerngebiet mit "Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit im EG" festgesetzt. Dadurch soll offenbar dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich darunter nicht nur eine Tiefgarage, sondern auch das Untergeschoss des Einkaufsquartiers befindet. Dies begegnet Zweifeln, da sich diese Verkaufs- und Bauflächen außerhalb der Baugrenzen befinden.</p> <p>Noch problematischer aber ist, dass auch die Verbindung zwischen Bahnstufunterführung und Bahnhofstraße lediglich als Kerngebiet mit Gehrecht ausgestaltet ist. Diese Flächen müssen als öffentliche Verkehrsflächen ausgewiesen werden, da sie entscheidend für die Verbindung zwischen zwei öffentlichen Räumen - Bahnhof und Bahnhofstraße - sind. Zudem wird nur durch die Ausweisung als öffentliche Verkehrsfläche - im Eigentum der Stadt - gewährleistet, dass zukünftige Konzeptionen zur Verbesserung der Anbindung der Bahnhofstraße ohne Zustimmung des Investors möglich sind. Gegen diese Belange steht lediglich das Interesse des Investors bzw. der</p>	<p>Die Verkehrsflächen innerhalb des Projektgebiets Sedelhöfe waren in den vorangegangenen Bebauungsplanentwürfen als Kerngebietsfläche ausgewiesen und mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belegt. Auf diese Weise wurde sichergestellt, dass diese Flächen innerhalb des Projektgebiets auch zukünftig der Öffentlichkeit uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Um der anhaltenden Kritik aus Teilen der Öffentlichkeit an der Privatisierung öffentlicher Flächen zu begegnen, wurden nun im Einvernehmen mit dem Investor alle Verkehrsflächen außerhalb der Baufelder als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerzone) festgesetzt (vgl. Planungsstand 30.09.2015 zur zweiten erneuten Auslegung). Die Verkehrsflächen sind damit öffentlich gewidmet und haben den Status einer öffentlichen Straße; die Stadt verfügt also weiterhin über die Hoheitsrechte. Mit der Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerzone) innerhalb des Projektgebiets und den damit einhergehenden Hoheitsrechten für die Stadt erübrigt sich die vormalige Festsetzung von Gehrechten in diesem Bereich. Die kritisierte Unschärfe in den textlichen Festsetzungen bezüglich der zulässigen Nutzungen im Untergeschoss wurde im Zuge der zweiten erneuten Auslegung des Bebauungsplans bereinigt.</p> <p>Lediglich die zwingend herzustellende Treppenanlage zur Erschließung der Bahnstufpassage muss weiterhin mittels Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit gesichert werden, da sich diese Treppenanlage innerhalb eines Baufeldes befindet und damit nicht öffentliche Verkehrsfläche sein kann. Dieses Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit gilt uneingeschränkt und unbefristet. Der Verkauf der mit Gehrechten belegten Grundstücksflächen für die Sedelhöfe behindert in keiner Weise künftige Anpassungsmaßnahmen bei der Anbindung der Bahnstufpassage. Städtebauliches Ziel ist eine städtebauliche Neuordnung am Ausgang der Bahnhofstraße. Hierzu ist allein das Grundstück Bahnhofplatz 7 notwendig. Das Projektgrundstück Sedelhöfe liegt hierzu</p>
--	---

<p>Stadt, auch diese Flächen im Untergeschoss nutzen zu können. Diese fiskalischen Interessen müssen aber einer geordneten und zukunftsfähigen Verkehrsführung weichen. Auch darin liegt ein Abwägungsdefizit.</p> <p>Verstärkt wird diese Problematik noch dadurch, dass die textliche Festsetzung Ziff. 1.6.5 offenbar ersatzlos entfallen ist. Diese sah vor, dass eine Außenbewirtschaftung oder sonstige Möblierung auf den Flächen der Gehrechte nur mit Zustimmung der Stadt Ulm zulässig ist und dass die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs zu jeder Zeit gewährleistet sein muss. Nicht einmal diese Mindestanforderungen werden nunmehr ausdrücklich bestimmt - die verfahrensmäßige Kontrolle durch das Zustimmungserfordernis entfällt. Der Investor könnte also seine Kontrolle über die Flächen dazu nutzen, möglichst viele Besucher in die Sedelhöfe zu leiten - und beispielsweise nur einen schmalen Zugang zur Bahnhofstraße gewährleisten.</p> <p>Unklar ist, wie sich das für die gesamte Ebene 0 festgesetzte Gehrecht zu den ausdrücklich zugelassenen Lichtöffnungen verhält: Über Lichtöffnungen lässt sich allgemein schlecht gehen.</p> <p>IV. Aspekte der Raumordnung</p> <p>Zu den Aspekten der Raumordnung verweisen wir vollumfänglich auf unsere Stellungnahme vom 28. Mai 2014.</p> <p>V. Schlussfolgerungen</p> <p>Die dargelegten Abwägungsdefizite sind abzustellen. Eine Abwägung der Gesamtkonzeption, möglichst unter Einbeziehung von Alternativen, ist nachzuholen. Im Hinblick auf den Passantenstrom bedarf es insbesondere folgender Änderungen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Die Wegführung in die „Sedelhöfe“ und die Bahnhofstraße ist - unter Berücksichtigung des typischen Passantenverhaltens - gleichwertig auszugestalten. Grundlage hierfür könnte das Entwicklungskonzept des Investors bilden, wobei insbesondere von der Möglichkeit der Lichtöffnung höchst zurückhaltend Gebrauch gemacht werden kann. Jedenfalls ist diese Planung im Rahmen des Bebauungsplans festzusetzen oder anderweitig vor Beschluss des Bebauungsplans verbindlich abzusichern. Sonst besteht keinerlei Gewähr dafür, dass die von der Stadt selbst zugrunde gelegte Planung</li></ol>	<p>nördlich. Eine verbesserte Anbindung der Bahnhofstraße an die Bahnhofspassage ist ohne Inanspruchnahme von Flächen aus dem Projektgebiet und damit ohne Zustimmung des Investors möglich. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.</p> <p>Die Bestimmungen zur Außenbewirtschaftung (vgl. Ziff. 1.6.5. des ursprünglichen Bebauungsplanentwurfs) wurden aus den textlichen Festsetzungen herausgenommen. Konkrete Regelungen werden diesbezüglich nun in den bereits erwähnten städtebaulichen Vertrag zwischen Stadt und Investor aufgenommen. Auf diese Weise können über die Grundanforderung zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hinaus differenziertere Vereinbarungen zu Lage und Qualität der Außenbewirtschaftungsflächen getroffen werden.</p> <p>Mit der geschilderten Änderung des Bebauungsplanentwurfs wurde der Widerspruch zwischen Gehrecht und Lichtöffnung ausgeräumt.</p> <p>Die Einwendungsschrift vom 28.05.2014 wird in der vorliegenden Beschlussvorlage erneut aufgeführt und kommentiert (vgl. Punkt 7.3, Einwender 9, Anlage 6.9); siehe dort.</p> <p>Das Verfahren weist keine Abwägungsdefizite auf. Alternativen wurden geprüft und gegeneinander abgewogen.</p> <p>Grundsätzlich ist festzuhalten, dass das Projekt vorrangig städtebaulichen Zielsetzungen und nicht etwa einer interessengeleiteten Verteilung von Passantenströmen folgt. Ungeachtet dessen sucht der vorliegende Entwurf den Ausgleich zwischen neuen und bestehenden Handlungslagen, indem die Freiräume eng miteinander vernetzt werden und Raumkanten bruchlos zwischen Alt und Neu vermitteln. Die im Bebauungsplan formulierte Möglichkeit zur Errichtung zusätzlicher Erschließungsanlagen bzw. Lichtöffnungen außerhalb der Baugrenzen wird –nach intensiver Abstimmung mit den Interessenvertretern - im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags mit einer konkreten Planung hinterlegt.</p>
--	--

<p>auch realisiert wird.</p> <p>2. Die Aufzüge aus der Tiefgarage sind bis in die Ebene 0 zu führen, um auch den Nutzern der Tiefgarage, insbesondere Rollstuhlfahrern und Eltern mit Kinderwagen, ebenfalls eine freie Auswahl der Richtung - Sedelhöfe oder Bahnhofstraße - zu ermöglichen. Dies ist ebenfalls vor Beschluss des Bebauungsplans verbindlich zu regeln.</p> <p>Unsere Mandanten und wir sind gerne bereit, die Problemlage konstruktiv mit Ihnen zu erörtern und eine einvernehmliche Lösung zu suchen.“</p>	<p>Generell ist es das gute Recht eines jeden Unternehmens, die für sein Vorhaben baurechtlich notwendigen Stellplätze den Nutzungen zuzuordnen, die den Stellplatzbedarf auslösen. Ungeachtet dessen wird die Stadt in den weiteren Verhandlungen darauf hinwirken, dass die Vertikalerschließung der Tiefgarage in die Ebene 0 durchgeführt wird. Sollte die Stadt mit den Investoren übereinkommen, in der Tiefgarage auch stadteigene Stellplätze anzubieten, ist diese Durchbindung über bis zur Ebene 0 unerlässlich.</p>
---	---

### 7.3. Einwendungen im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Vorgängerprojekt

In den unter Punkt 7.2 aufgeführten Schriften verweisen zwei Einwender (Einwender 4 und Einwender 7) auf ältere Schreiben, die sie im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zum MAB-basierten Bebauungsplan vorgebracht haben und erklären diese ausdrücklich zum Bestandteil des erneuten Beteiligungsverfahrens. Nachdem der Satzungsbeschluss des MAB-basierten Bebauungsplans inklusive der dort vorgenommenen Abwägung formal aufgehoben wurde, werden die von den Einwendern auf den fortentwickelten Entwurf übertragenen Stellungnahmen in dieser Beschlussvorlage nochmals aufgeführt. Zur Vermeidung von Wiederholungen werden wort- oder inhaltsgleiche Passagen, zu denen bereits unter Punkt 7.2 Stellung genommen wurde, ausgelassen.

<p><u>Einwender 4, Schreiben vom 27.05.2014</u> (Anlage 6.9)</p> <p>Der Einwender macht im Namen der Eigentümer- und Betreibergesellschaften eines Warenhauses in der Bahnhofstraße Einwendungen geltend. Er beantragt, den Bebauungsplanentwurf zu ändern und die Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Ulmer Innenstadt unter gerechter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange – gegeneinander und untereinander – so zu gestalten, dass eine gerechte Verteilung der Passantenströme – und zwar insbesondere der Passanten in bzw. aus der Bahnhofspassage auf den Ebenen -1 und 0 – auf das Einkaufsquartier in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits erreicht wird. Das Ziel dieser Planung müsse darin bestehen, die massive Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße durch die geplante, das Einkaufsquartier Sedelhöfe einseitig begünstigende Fußgängerunterführung zu vermeiden, und den Eintritt unzumutbarer wirtschaftlicher Nachteile, die mit dieser Art der Fußgängerführung für die betroffenen Einzelhändler und Grundstückseigentümer verbunden wären, zu</p>	<p>Die Verwaltung teilt die Einschätzung des Einwenders nicht und sieht daher keinen Anlass, weitere Änderungen am Bebauungsplan vorzunehmen. Eine detaillierte Stellungnahme zu den einzelnen Forderungen erfolgt in den anschließenden Ausführungen.</p>
--	--

<p>verhindern.</p> <p><i>(Diesem Antrag folgt eine ausführliche Begründung über 80 Seiten. Diese enthalten neben den Sachargumenten viele beschreibende Passagen, die keiner Gegenüberstellung bedürfen, allgemeine Rechtsausführungen sowie zahlreiche Wiederholungen. Auf eine umfassende wörtliche Übernahme der Ausführungen wird daher verzichtet. Stattdessen werden im Folgenden in der Systematik des Inhaltsverzeichnisses ausschließlich die Passagen mit Sachargumenten dargestellt und beantwortet. Größere Auslassungen sind mit dem Zeichen (...) markiert. Das Originalschreiben liegt als Anlage bei und kann dort in voller Länge eingesehen werden.)</i></p> <p>A. Sachverhalt I. Ausgangssituation</p> <p>1. Örtlichkeit und Plangebiet 2. Betroffenheit unserer Mandanten</p> <p>II. Einkaufsquartier Sedelhöfe</p> <p>5. Entwicklung des Projektes a) Notariell beurkundeter Projektvertrag (...) Bauleitpläne sind von der Gemeinde in eigener Verantwortung aufzustellen (Planungshoheit der Gemeinde). Der Umstand, dass die Stadt Ulm durch den Abschluss des vorerwähnten Projektvertrags ihre kommunale Planungshoheit rechtlich nicht eingeschränkt hat und auch nicht aufgeben oder einschränken durfte, bedarf daher keiner besonderen Erwähnung. Festzuhalten bleibt jedoch, dass die Stadt Ulm durch den Abschluss des Projektvertrages ihre kommunale Planungshoheit faktisch eingeschränkt hat. Eine Abwägungsentscheidung der Stadt Ulm im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens, die im Hinblick auf den Zuschnitt und/oder die Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe eine Änderung der Projektpläne (...) zur Folge hätte, würde von der MAB Development Deutschland GmbH nach eigener Aussage nicht akzeptiert. Dies wiederum hätte zur Folge, dass das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht geschaffen werden würde, so dass der Projektvertrag vom 27.07.2012 nach eigener Aussage der Stadt Ulm nicht zur Durchführung käme. Die Projektrealisierung mit diesem Investor und Projektpartner wäre damit gescheitert.</p>	<p>keine abwägungsrelevanten Inhalte keine abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>keine abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>Der Projektvertrag enthält gerade keine festen planerischen Bindungen der Stadt Ulm. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung. Dies ist durch eine sogenannte Closing-Regelung im Projektvertrag abgesichert, nach der die in dem Projektvertrag geregelten Verpflichtungen zur baulichen Umsetzung des Projekts erst wirksam werden, wenn genau definierte Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen sind. Gerade dieses vertraglich vorgesehene gestaffelte Wirksamwerden des Projektvertrages und die damit verbundenen genau definierten (vertretbaren) wirtschaftlichen Folgen für beide Vertragspartner bei einem Nichtzustandekommen des Closing, verhindern eine vom Einwender thematisierte unzulässige wirtschaftliche oder faktische Vorwegbindung der Stadt Ulm.</p>
---	---

<p>III. Bebauungsplanverfahren</p> <p>6. Örtlichkeit und Plangebiet</p> <p>a) Betroffenheit unserer Mandanten (...) Die diesseitigen Einwendungen richten sich daher auch nicht gegen das Projekt als solches und den hierdurch entstehenden Wettbewerb. Entscheidend ist die Forderung gegenüber der Stadt Ulm, sich bei der städtebaulichen Planung und der Aufstellung des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ wettbewerbsneutral zu verhalten und Wettbewerbsverzerrungen von vorneherein auszuschließen. Hieraus ergibt sich nach Auffassung unserer Mandanten die unbedingte Verpflichtung der Stadt Ulm, die Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Innenstadt so zu gestalten, dass eine gerechte Verteilung der Fußgängerströme zwischen dem Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und dem bestehenden Einzelhandel andererseits erreicht wird.</p> <p>a) Bebauungsplan „Sedelhöfe“ (Entwurf)</p>	<p>keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>Der Einwander unterstellt, die Stadt würde ihre Planungshoheit dazu missbrauchen, zugunsten eines Investors einseitig in den örtlichen Wettbewerb einzugreifen. Dieser Vorwurf wird entschieden zurückgewiesen. Die der vorliegenden Planung zugrunde liegende Konzeption entspricht langjährigen stadtentwicklungspolitischen und städtebaulichen Zielsetzungen zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in toto bzw. zur Restrukturierung und Aufwertung eines lange Zeit vernachlässigten Stadtquartiers. Die Planung hat mitnichten das Ziel, Passantenströme in die eine oder andere Richtung zu lenken, sondern vielmehr ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier mit bestehenden Strukturen und Wegeverbindungen im innerstädtischen Kontext zu verflechten.</p> <p>keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p>
<p>IV. Erschließung der Innenstadt</p> <p>7. Derzeitige Fußgängerführung</p> <p>a) Geplante Fußgängerführung</p> <p>a) Fußgängerführung auf der Ebene 0</p> <p>Durch die geplante Fußgängerführung, die Gegenstand des vorliegenden Entwurfes für den Bebauungsplan „Sedelhöfe“ ist, werden die Sichtbeziehung von der Bahnhofspassage (Rolltreppenende) in die Bahnhofstraße und damit zugleich auch die direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße vollständig abgeschnitten. Stattdessen wird eine völlig neue Sicht- und Wegebeziehung hergestellt, die nahezu vollständig auf die direkt in die Sedelhöfe führende, zentrale Gasse des Einkaufsquartiers Sedelhöfe ausgerichtet ist. (...)</p> <p>Die Behauptung (<i>der Verwaltung</i>), dass die Bewegungsrichtungen zur Bahnhofstraße „gleichermaßen berücksichtigt“ und der Blickkontakt in die Bahnhofstraße nach der Ankunft aus der Bahnhofspassage auf der Ebene 0 „weiterhin gegeben“ seien (...), sind schlicht falsch (...). Richtig ist, dass beim Verlassen der Bahnhofspassage über die Rolltreppe kein Blickkontakt in die Bahnhofstraße mehr besteht, weil die Rolltreppe wesentlich näher an das</p>	<p>keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>Die Behauptung, die bisherige Sichtbeziehung von der Bahnhofspassage (Rolltreppenende) in die Bahnhofstraße und damit zugleich auch die direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße würden vollständig abgeschnitten, ist falsch. Selbstverständlich sind ausgehend von der Treppenanlage sowohl Wege- als auch Sichtbeziehungen zur Bahnhofstraße weiterhin gegeben. Die der Treppenanlage gegenüberliegende, geschwungene Raumkante leitet zudem ganz explizit in die Bahnhofstraße über. Zwischen der Treppenanlage und der Bahnhofstraße liegen gerade einmal 25 m. Straßen- und Platzraum gehen bruch- und schwellenlos ineinander über.</p> <p>Selbstverständlich bleibt der Blickkontakt vom Ausgang der Bahnhofspassage in die Bahnhofstraße gewährleistet! Von nahezu allen Bereichen des zentralen Platzes im Zentrum der Sedelhöfe aus ist die Bahnhofstraße nach wie vor präsent. Lediglich wird der Blickwinkel in die Bahnhofstraße je nach Position des Betrachters steiler und der einzusehende Bereich kleiner.</p>

Einkaufsquartier Sedelhöfe herangeführt wird und gleichzeitig als Teil des Einkaufsquartier Sedelhöfe ein an der Bahnhofstraße angrenzender Baukörper entstehen soll, der den Zugang zur Bahnhofstraße deutlich verengt. Diese Zugangssituation aus der Bahnhofspassage wird auch nicht dadurch verbessert, dass die am östlichen Ausgang der Bahnhofspassage neben der Rolltreppe gelegene Treppenanlage in südlicher Richtung aufgeweitet wird. Auch für die Benutzer dieser Treppenanlage bestehen beim Verlassen der Bahnhofspassage keine Sichtbeziehung und keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße. Ursächlich ist wiederum der an die Bahnhofstraße angrenzende Baukörper des Einkaufsquartiers Sedelhöfe.

Im Übrigen soll das Quartier Sedelhöfe an der dem Hauptbahnhof zugewandten Seite noch einen weiteren Zugang erhalten, der von dem nördlichen Überweg der neu geplanten ÖPNV-Trasse über die Bahnhofsgasse direkt in das Einkaufsquartier Sedelhöfe führt. Dieser weiter nördlich gelegene Zugang hat zwar für die Einzelhändler und Grundstückseigentümer an der Bahnhofstraße keine unmittelbare Bedeutung, verstärkt aber den Eindruck einer einseitigen Planung der Wegeführung im Bereich der Bahnhofspassage zu Gunsten des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in der Innenstadt.

#### b) Fußgängerführung auf der Ebene -1

Die Fußgängerführung auf der Ebene -1, die auf der Grundlage der vorliegenden Planung für den Bebauungsplan „Sedelhöfe“ vorgesehen ist, führt zu einer weiteren massiven Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße und der Hirschstraße. Diejenigen Fußgänger, die vom Hauptbahnhof, dem ÖPNV am Hauptbahnhof oder aus der neuen Tiefgarage in die Bahnhofspassage kommen und die Bahnhofspassage an deren östlichem Ausgang nicht über die Rolltreppe oder die Treppenanlage verlassen, sollen nunmehr über eine Verlängerung der Passage direkt in das Untergeschoss und das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe geführt werden. Eine gerechte Verteilung der auf der Ebene -1 vorhandenen Fußgängerfrequenz, die nur über eine Bündelung der fußläufigen Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt auf der Ebene 0 zu erreichen wäre, scheidet durch diese Art der Fußgängerführung von vorneherein aus.

Der Einwender verkennt, dass die Sedelhöfe nicht das ansonsten gängige Konzept geschlossener, introvertierter Einkaufscenter repräsentieren, sondern in ihrer offenen Struktur mit vielfältigen Anknüpfungspunkten zu einem Teil der Stadt werden. Die nördliche Gasse ist also in erster Linie eine weitere Fußgänger Verbindung vom Hauptbahnhof/von der ÖPNV-Drehscheibe in die nördliche Innenstadt und eben kein isolierter Zugang in die Sedelhöfe!

Die Argumentation des Einwenders bezieht sich auf den Vorgängerentwurf auf Basis der MAB-Planung. Die Kritik des Einwenders trifft auf die durch den neuen Investor fortentwickelte Planung nicht zu. Bereits heute flankieren Ladengeschäfte die Bahnhofspassage in Ebene -1. Dies wird auch nach Erneuerung der Passage wieder der Fall sein. Im Unterschied zur bestehenden Situation wird die Passage künftig unter den neu entstehenden Platz am Eingang des Sedelhofquartiers verlängert. Auch in diesem Bereich werden von der Passage aus Ladengeschäfte erschlossen. Passanten haben auf ihrem Weg durch die Stadt die freie Wahl, diese Geschäfte zu betreten oder auch nicht. Insoweit unterscheidet sich die Passage nicht von anderen Geschäftsstraßen in der Stadt. Die Sedelhöfe sind gerade kein Einkaufscenter gängigen Musters, in das Passanten eintreten um anschließend über interne Wegesysteme weitergeleitet zu werden. Alle Ladengeschäfte der Sedelhöfe schließen separat an das öffentliche Wegenetz an; eine interne Weiterleitung von einem Geschäft in das nächste findet nicht statt. Diese offene Struktur zeichnet die

<p>a) Vorliegende Gutachten</p> <p>a) Gutachten der GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (Auswirkungsanalyse/ November 2012)</p> <p>b) Wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften (Auswirkungsanalyse/ Mai2014)</p> <p>b) Einzelhandel in der Bahnhofstraße</p> <p>a) Veränderung der Passantenströme</p> <p>Es ist offensichtlich, dass die geplante Fußgängerunterführung, die Gegenstand des vorliegenden Entwurfs für den Bebauungsplan Sedelhöfe ist, eine erhebliche Veränderung der Passantenströme innerhalb des Plangebietes zur Folge hat. Durch diese Art der Fußgängerunterführung würden die bestehenden Laufwege nachhaltig verändert und die vom Hauptbahnhof und aus der neuen Tiefgarage in die Ulmer Innenstadt kommenden Passanten zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in die Bahnhofstraße/Hirschstraße gezielt in das Einkaufsquartier Sedelhöfe gelenkt werden. Wegen der Einzelheiten wird auf die noch nachzureichende wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen.</p> <p>b) Verlust in der Fußgängerfrequenz</p> <p>„Auf der Grundlage des derzeitigen Bearbeitungsstands der vorerwähnten Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften (...) sowie auch aufgrund allgemeiner Daten zu Passantenfrequenzveränderungen im Zuge neu angesiedelter Einkaufszentren in verschiedenen Städten Deutschlands (...) gehen wir davon aus, dass es in der Gesamtschau, also auch unter der Berücksichtigung möglicher zusätzlicher Passantenfrequenzen, zu einem Frequenzverlust von 8 bis 13 Prozent (<i>Aktualisierung mit Schreiben vom 18.06.2014: 15-20 %</i>) in der Bahnhofstraße kommen wird. (...) Anhand vorliegender Ergebnisse verschiedener Passantenzählungen (...) ist</p>	<p>Sedelhöfe in besonderer Weise aus und war im Übrigen Vorbedingung im Rahmen der Projektausschreibung.</p> <p>keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>Zur Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften wird an gesonderter Stelle ausführlich Stellung genommen.</p> <p>Selbstverständlich wird die Neuentwicklung des Einkaufsquartiers Auswirkung auf das Verhalten von Passanten haben. Es ist allerdings nicht richtig, dass Passanten zu Lasten der bestehenden Einzelhandelslagen gezielt in das neue Einkaufsquartier gelenkt werden. Wie bereits dargelegt, erweitert das Projekt lediglich das Angebot an die Passanten, im Sinne der Wahlfreiheit unterschiedliche Wege vom Hauptbahnhof zu den Zielen der Innenstadt zu nehmen. Es ist aber gerade die Stärke des vorliegenden Entwurfs, dass die bestehenden Einzelhandelslagen insbesondere an der Bahnhofstraße in die Wegeführung eingebunden sind und somit ein bruchloses und unmerkliches Pendeln zwischen den einzelnen Lagen ermöglicht wird. Im Übrigen ist es Aufgabe der Stadtentwicklung, die Innenstadt mit ihrer oberzentralen Versorgungsfunktion in ihrer Gesamtheit im Auge zu behalten und nicht auf die Hauptgeschäftslagen zu reduzieren.</p> <p>Die Studie der Ostfalia Hochschule bezieht sich dezidiert auf das Vorgängerprojekt und ist auf die vorliegende, durch DC wesentlich fortentwickelte Planung nicht ohne Weiteres übertragbar. Bereits in Bezug auf das MAB-Projekt war die Grundannahme, infolge der Sedelhöfe käme es zu einem Frequenzverlust in der Bahnhofstraße von 15-20 %, hoch spekulativ. Zur Plausibilität der Aussagen der Hochschule Ostfalia wird in der Beschlussvorlage gesondert Stellung genommen. Zunächst verkennt der Einwander, dass ein beträchtlicher Teil der Besucher mit fester Absicht und festem Ziel in die Ulmer Innenstadt kommt und Passanten sich individuell und zielgerichtet den Weg durch die Stadt suchen. Darüber hinaus generiert das offene und gemischt genutzte Quartier Quell-, Ziel- und</p>
---	---

davon auszugehen, dass an Wochentagen (Montag bis Freitag) während der Öffnungszeiten (...) täglich zwischen 33.000 und 38.000 Menschen (*das Warenhaus*) entlang der Bahnhofstraße passieren. An Samstagen gehen während der Ladenöffnungszeiten (...) zwischen rund 55.000 Menschen und etwa 60.000 Menschen entlang der Bahnhofstraße (*an dem Warenhaus*) vorbei.

*(methodische Erläuterungen)*

(Das Warenhaus) ist an 251 Wocheneinkaufstagen sowie an 51 Samstagen für den Verkauf geöffnet. Legt man die Tageszahlen für die Wochentage und die Samstage als durchschnittliche Jahreswerte den weiteren Berechnungen zugrunde, dann passieren jährlich (...) aufaddiert zwischen 11.088.000 und 12.598.000 Menschen (*das Warenhaus*) entlang der Bahnhofstraße (...).

(*Das Warenhaus*) verfügt entlang der Bahnhofstraße über zwei ebenerdige Ein-/Ausgänge (...). An diesen beiden Ein-/Ausgängen registriert (*das Warenhaus*) im Jahr 2.368.965 Besucher (Daten von Mai 2013 – April 2014). (*Das Warenhaus*) schöpft somit jährlich durchschnittlich rund 20,1 Prozent des vorhandenen Passantenpotenzials in der Bahnhofstraße ab. (...).

*(Mit Schreiben vom 18 Juni 2014 hat der Einwender auf der Grundlage der Aussagen des Gutachtens der Ostfalia Hochschule (s. Anlage) die folgende Berechnung unter Punkt 4 gegenüber der ursprünglichen Stellungnahme aktualisiert und die entsprechenden Abschnitte geändert. Die folgenden Textpassage wurden diesem aktualisierten Schreiben angepasst)*

Bei einer prognostizierten Reduktion der Passantenfrequenz in der Bahnhofstraße von 15 Prozent (...) ergibt sich eine absolute Reduktion der Gesamtfrequenz im Jahr zwischen 1.663.200 und 1.889.700 Menschen. Bei einer durchschnittlich angenommenen, konstanten „Abschöpfungsquote“ (des Warenhauses) von 20,1 % ergeben sich gegenüber den heutigen Werten Besucherverluste in einer Spannweite von 334.303 bis 379.830 Verbrauchern. Nimmt die Passantenfrequenz um 20 Prozent ab, (...) ergibt sich eine Reduktion der Gesamtfrequenz im Jahr zwischen 2.217.600 und 2.591.600 Passanten. Setzt man auch bei dieser

Durchgangsverkehre, die in Anbetracht der Gemengelage unterschiedlichster Nutzungen nicht seriös quantifizierbar sind. Die Sedelhöfe sind an fünf Stellen mit dem bestehenden Wegenetz verknüpft; die sich daraus ergebenden neuen und vielfältigen Angebote an Passanten, sich individuell durch die westliche Innenstadt zu bewegen, lassen sich angesichts der Komplexität der Wegebeziehungen nicht reell in Frequenzprognosen abbilden. Darüber hinaus werden etwa die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und der Ausbau der Straßenbahn zur Wissenschaftsstadt neue Schwerpunkte setzen mit Auswirkung auf das Verhalten von Passanten. Nicht zuletzt dient das Einkaufsquartier Sedelhöfe der Stärkung des Einzelhandelsstandorts in toto. Der mit dem Regierungspräsidium vertraglich vereinbarte Branchenmix ist darauf ausgerichtet, insbesondere Neukunden für die Ulmer Innenstadt zu gewinnen. Von diesem Kundenzuwachs profitiert der gesamte Einzelhandel in der Stadt, nicht zuletzt der Einzelhandel in den Vorzugslagen an Bahnhof- und Hirschstraße.

Die Annahmen zu den Verlusten in der Passantenfrequenz scheinen zudem gänzlich zu ignorieren, dass in entgegengesetzter Bewegungsrichtung, also vom Münsterplatz in Richtung Hauptbahnhof, die Sedelhöfe keineswegs bevorzugt sind, sondern im Wesentlichen in zweiter Reihe hinter den bestehenden Kaufhäusern liegen. Zudem sorgen die Parkhäuser und der ÖPNV entlang des Altstadtrings für beträchtliche Besucherfrequenz in den Haupteinkaufslagen an Hirsch- und Bahnhofstraße.

Das ausdifferenzierte Rechenexempel mit exakten Besucherzahlen und Preis-/bzw. Prozentangaben mit einer Genauigkeit im Nachkommabereich suggeriert eine Belastbarkeit der Ergebnisse, die in Anbetracht der spekulativen Grundansätze zur Frequenzminderung aber in keiner Weise gegeben ist!

<p>Variante die „Abschöpfungsquote (<i>des Warenhauses</i>) mit 20,1 Prozent als Konstante an, ergeben sich gegenüber den heutigen Werten Besucherverluste in einer Spannweite von 445.738 bis 509.440 Personen.</p> <p>c) Auswirkungen (Prognose der Mandanten)</p> <p>Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin: Anhand vorliegender Unternehmensdaten (...) kaufen von allen registrierten Besuchern des Hauses 27,1 Prozent tatsächlich auch etwas ein. (<i>Das Warenhaus</i>) generiert derzeit jährlich rund 641.990 zahlende Kunden aus der Bahnhofstraße. Der durchschnittliche Einkaufsbetrag je Kunde (<i>im Warenhaus</i>) liegt bei ca 33,28 €. Legt man diesen Durchschnittswert zu Grunde, dann generiert (<i>das Warenhaus</i>) aus der Bahnhofstraße jährlich rund 21.365.427 € an Umsätzen. Bezogen auf den Gesamtumsatz macht das einen Anteil von 67,7 Prozent aus (...).</p> <p>Bei einer (...) prognostizierten Reduktion der Passantenfrequenz in der Bahnhofstraße um 15 Prozent ergibt sich (...) ein Umsatzverlust in Höhe von 3.015.035 bis 3.425.943 € p.a (zwischen 14,1 und 16 % der Umsatzanteile „aus der Bahnhofstraße“). Nimmt die Passantenfrequenz um 20 % ab (...), ist mit Umsatzverlusten 4.020.058 bis 4.567.514 € p.a. zu rechnen (zwischen 18,8 und 21,4 % der Umsatzanteile „aus der Bahnhofstraße“).</p> <p>Wertverlust der Grundstückseigentümerin: (<i>Die Grundstückseigentümerin</i>) geht für das Grundstück und das Warenhausgebäude in der Bahnhofstraße von einem Verkehrswert (Marktwert) in Höhe von rd. 43 Mio. € aus. (...). Die Immobilie würde durch den Fußgängerfrequenzverlust und den damit verbundenen Umsatzverlust einen deutlichen Wertverlust erleiden, (...) der prozentual dem durch die geplante Fußgängerunterführung zu erwartenden und vorstehend dargestellten Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin entspricht. Erforderlichenfalls könnte der zu erwartende Wertverlust in einer Größenordnung von 6,5 Mio. € und rd. 8,7 Mio € noch durch ein (...) zu erstellendes</p>	<p>Das vorgelegte Rechenexempel, auf das der Einwender ausdrücklich verweist, wurde auf der Grundlage des konkreten Vorgängerentwurfs der MAB erstellt und ist auf die Fortentwickelte Planung nicht übertragbar. Doch selbst, wenn man eine Belastbarkeit der aufgetretenen Zahlen in Betracht zöge, wären diese nicht dazu geeignet, daraus grob wettbewerbsverzerrende oder gar existenzgefährdende Auswirkungen für das Unternehmen abzuleiten:</p> <p>Je nach Ansatzhöhe der befürchteten Frequenzminderung kommt die Berechnung auf einen Umsatzverlust des Warenhauses zwischen 14,1 % und 21,4 % bei Umsatzanteilen, die aus der Bahnhofstraße generiert werden. Nach Aussage des Einwenders liegt der aus der Bahnhofstraße generierte Anteil bei 67 % am Gesamtumsatz. Die Einbußen am Gesamtumsatz des Unternehmens, die aus den zugrunde gelegten Zahlen zur Frequenzminderung zu befürchten wären, liegen demnach zwischen 9,4 % und 14,3 %. Die „Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung des innerstädtischen Einkaufszentrums Sedelhöfe im Oberzentrum Ulm“ der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) vom Januar 2013 sieht bei Umverteilungsquoten von unter 10 % die Schwellenwerte zur Bestandgefährdung generell nicht überschritten. Aufgrund der Lage des Planvorhabens sieht die Studie auch bei Umverteilungsquoten, die diesen Schwellenwert um einige wenige Prozente überschreiten, keine städtebauliche Relevanz und ordnet diese als wettbewerbliche Effekte ein.</p> <p>Die Übertragung eines mutmaßlichen prozentualen Umsatzverlustes durch Frequenzminderung 1:1 auf den Grundstückswert bzw. den Verkehrswert der Immobilie ist spekulativ und wurde zudem nicht auf die durch DC fortentwickelte Planung angepasst. Die Bahnhofstraße ist Teil des Rückgrates der westlichen City und wird durch die Attraktivitätssteigerung im Zusammenhang mit den Maßnahmen im Zusammenhang des CityBahnhof-Projektes und den damit verbundenen erheblichen öffentlichen Investitionen weiter an Bedeutung gewinnen. Im Hinblick darauf sind Wertsteigerungen von Grundstücken/ Immobilien, die von diesen umfassenden Aufwertungen in der Ulmer Innenstadt profitieren, wahrscheinlicher als</p>
---	---

<p>Marktwertgutachten nachgewiesen werden.</p> <p>c) Bestehen von Planungsalternativen</p> <p>a) Planungsalternative „City Tor Ulm“</p> <p>(...) Die Bedenken, die die Verwaltung der Stadt Ulm gegen die Planungsalternative „City Tor Ulm“ erhoben hat, sind im Ergebnis nicht durchgreifend. Zur Begründung wird auf das als Anlage 3 in Ablichtung beigefügte Schreiben (<i>der Mandantin</i>) vom 05.05.2014 verwiesen.</p> <p>b) Weitere Planungsalternativen</p> <p>Nachdem das europaweit ausgeschriebene Vergabeverfahren im April 2012 abgeschlossen (...) war, sind von der Verwaltung der Stadt keine weiteren Planungsalternativen entwickelt oder zumindest untersucht worden, die zu einer gerechten Verteilung der (...) Fußgängerströme zwischen dem Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und dem bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits führen würden. Dies wird von der Stadt Ulm auch selbst eingeräumt, die hierzu folgendes mitgeteilt hat:</p> <p><i>(Zitate aus der Beschlussvorlage GD 087/14, Seiten 13 und 14, siehe im Originalschreiben)</i></p> <p>Die Stadt hat hiermit bestätigt, die Planung der MAB Development Deutschland GmbH aus dem Vergabeverfahren als Grundlage für den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans Sedelhöfe übernommen und im Anschluss daran im Hinblick auf die Zugangssituation zu dem Einkaufsquartier Sedelhöfe keine weiteren Planungsalternativen untersucht zu haben. Tatsächlich bestehen jedoch weitere</p>	<p>das vom Einwender geschilderte Szenario massiver Wertverluste.</p> <p>Der unterbreitete Vorschlag „City-Tor“ Ulm wurde bereits im Rahmen vorangegangener Gemeinderatsentscheidungen etwa zum Thema Straßenbahnlinie 2 oder zur Umgestaltung des Bahnhofplatzes verworfen. Die Lage der ebenerdigen Zugänge vom Hauptbahnhof zur Innenstadt ist bedingt durch die Länge der Straßenbahnhaltestelle auf dem Bahnhofplatz. Fußgängerüberwege sind nur an den beiden Enden der Haltestelle möglich. Ein zentraler, barrierefreier Überweg zwischen Hauptbahnhof und Bahnhofstraße ist nicht möglich, da bei unregelmäßiger Aufstellung von Straßenbahnen und Bussen in beiden Verkehrsrichtungen keine durchgängige Furt gewährleistet werden könnte. Die alternativ untersuchte Verkürzung der Haltestelle bei Einführung eines 2. Bahnsteigs würde zu einer weitgehenden Belegung des Bahnhofplatzes mit verkehrstechnischen Anlagen führen und gestalterische Optionen zur Aufwertung des Platzes ausschließen.</p> <p>Planungsalternativen zur Anbindung Hauptbahnhof-Innenstadt sind im Rahmen des breit angelegten Partizipationsprozesses zum Gesamtprojekt Citybahnhof diskutiert, ausgewertet und schließlich vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 17.04.2012 (GD 133/12) beschlossen worden. Diese Ergebnisse flossen bereits in die Vergabeentscheidung im EU-Ausschreibungsverfahren zu den Sedelhöfen ein.</p> <p>Die Planung von MAB wurde durch den neuen Investor DC maßgeblich weiterentwickelt. Mit der Einführung eines zentralen Platzes am stadtseitigen Ausgang der Bahnhofspassage ist eine zentrale Forderung, die die großen Handelshäuser und deren Interessenvertreter in die Diskussion eingebracht haben, berücksichtigt worden. Planungsalternativen wurden also sehr wohl in allen Projektphasen diskutiert und – wo städtebaulich sinnvoll – berücksichtigt.</p>
---	--

<p>Planungsalternativen zur Gestaltung der Zugangssituation vom HauptbahnhofUlm in die Ulmer Innenstadt, die zu einer gerechten Verteilung der Passantenströme (...) führen würden; aus <u>planerischer</u> Sicht ist es ohne Weiteres möglich, den diesseitigen (...) Einwendungen gegen die geplante Fußgängerführung auf der Ebene -1 und der Ebene 0 Rechnung zu tragen und den Entwurf des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ entsprechend zu ändern.</p> <p>Bestätigt hat die Stadt Ulm damit im Übrigen auch, dass alle (...) städtebaulichen Überlegungen, die unter Einbeziehung des Grundstückes und Gebäudes Bahnhofplatz 7 eine Verbesserung der Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof in Aussicht stellen, aus derzeitiger Sicht keine realistische Option darstellen. Dies gilt auch für den Planungsvorschlag Treppenaufgang Bahnhofspassage (Anlage 9 zu GD 087/14), der außerhalb des Plangebietes eine zusätzliche Fahrtreppe im Bereich des Kanals der „Kleinen Blau“ vorsieht. Tatsächlich ist überhaupt nicht absehbar, ob und gegebenenfalls wann das Objekt Bahnhofplatz 7 für städtebauliche Zwecke zur Verfügung steht.</p> <p><b>B Rechtliche Beurteilung</b></p> <p>Der von der Stadt Ulm aufgestellte Entwurf des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ ist im Hinblick auf die geplante Fußgängerführung vom Hauptbahnhof Ulm in die Ulmer Innenstadt und die geplante Zugangssituation für Fußgänger, die vom Hauptbahnhof oder aus der neuen Tiefgarage durch die Bahnhofspassage kommend in das Einkaufsquartier Sedelhöfe geleitet werden, rechtswidrig und verletzt die Rechte (<i>der Mandanten</i>). Der Beschluss des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ durch den Gemeinderat der Stadt Ulm auf der Grundlage der bisher vorliegenden Planung würde gegen das planungsrechtliche Abwägungsgebot verstoßen. Die Stadt Ulm hat in wesentlichen Punkten der Planung rechtswidrig eine Abwägung nicht durchgeführt bzw. Belange nicht in die Abwägung eingestellt, die nach Lage der Dinge hätte eingestellt werden müssen. Ferner ist die Bedeutung der jeweils betroffenen Belange offensichtlich verkannt worden. Schließlich hat die Stadt Ulm den gebotenen Ausgleich zwischen den betroffenen Belangen fehlerhaft in einer Weise vorgenommen, die zur Gewichtung der einzelnen Belange außer Verhältnis steht. Ein Beschluss des Bebauungsplans unter Verstoß gegen das Abwägungsgebot wird die Rechte</p>	<p>Es ist korrekt, dass Lösungsvorschläge unter Einbeziehung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 der Mitwirkungsbereitschaft der dortigen Erbbauberechtigten bzw. Eigentümer bedürfen. Grundlegende Änderungen im Sinne einer Aufgabe des Bestandsgebäudes Bahnhofplatz 7 und Einbeziehung des Grundstücks in das Projektgebiet sind derzeit in der Tat nicht absehbar. Nichts desto trotz hat die Stadt das städtebauliche Ziel einer verbesserten Anbindung der Bahnhofstraße an den Bahnhofplatz formuliert; sie wird weiter auf dieses Ziel hinwirken und, sobald sich realistische Gelegenheiten zur Umsetzung des Ziels bieten, diese nutzen.</p> <p>Der Vorwurf einer fehlerhaften Abwägung wird zurückgewiesen. Zu den einzelnen Vorwürfen wird im Zuge der nachfolgenden Begründung Stellung genommen.</p>
--	--

<p>(der Mandanten) verletzen. Die (...) Mieterin und Warenhausbetreiberin wird durch einen solchen Beschluss in ihren Rechten aus Artikel 12 Abs. 1 GG verletzt. Dies kann gegebenenfalls zu einer Haftung der Stadt Ulm für die rechtswidrige Planentscheidung entstehenden Schäden (Wertverlust an dem Grundstück und Umsatzrückgänge) führen.</p> <p>I. Anwendbare Rechtsgrundsätze</p> <p>II. Öffentliche und private Belange</p> <p>1. Betroffene private Belange</p> <p>Betroffen und damit in die Abwägung einzustellen sind hier insbesondere die Belange der Wirtschaft gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB. Davon umfasst sind nicht nur die Belange der Wirtschaft in ihrer Gesamtheit, sondern auch die privaten wirtschaftlichen Belange einzelner Gewerbetreibender.</p> <p>a) (...)</p> <p>b) Eine unzulässige Beeinflussung der Marktverhältnisse durch die beabsichtigte Bauleitplanung ist bezogen auf die fußläufige Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof Ulm und der Ulmer Innenstadt und als 1a-Lage der Stadt Ulm, Gegenstand der Einwendung unserer Mandanten. Die derzeitige Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Innenstadt gestaltet sich dahingehend, dass für die Fußgänger, welche die Bahnhofspassage am Rolltreppen- oder Treppenende verlassen, eine komplette Sichtbeziehung in die Bahnhofstraße besteht. Zugleich besteht damit eine direkte Wegebeziehung zur Bahnhofstraße und schließlich zum Münsterplatz. Durch die geplante Fußgängerführung (...) werden auf der Ebene 0 die Sichtbeziehungen von der Bahnhofspassage (Rolltreppenende) und damit auch die direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße vollständig abgeschnitten. Stattdessen wird eine völlig neue Sicht- und Wegebeziehung hergestellt, die nahezu vollständig auf die direkt in die Sedelhöfe führende Gasse des Einkaufsquartiers Sedelhöfe ausgerichtet ist. (...)</p> <p>Anhand der Vorentwurfsplanung der Grüntuch Ernst GmbH (...) lässt sich leicht nachvollziehen, dass auf der Grundlage dieser Planung beim Verlassen der Bahnhofspassage über die Rolltreppe tatsächlich kein Blickkontakt in die</p>	<p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>Die Behauptung, die Bauleitplanung führe zu einer unzulässigen Beeinflussung der Marktverhältnisse, entbehrt der Grundlage. Die Darstellung des Einwenders der zukünftigen Situation am Ausgang der Bahnhofspassage und der anschließenden Wegeführung ist schlicht falsch - weder Sicht- noch Wegebeziehungen zur Bahnhofstraße werden künftig abgeschnitten!- und wiederholt lediglich bereits geäußerte Argumente. Hierzu wurde unter Punkt IV. bereits ausführlich geantwortet.</p> <p>Die Vorentwurfsplanung der Grüntuch Ernst GmbH ist nicht mehr Grundlage des von DC fortentwickelten Entwurfs. Die Behauptung, die bisherige Sichtbeziehung von der Bahnhofspassage (Rolltreppenende) in die Bahnhofstraße und damit zugleich auch die direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße würden vollständig abgeschnitten, war bereits für die MAB-basierte Planung falsch und ist es noch mehr für die durch DC fortentwickelte Planung. Selbstverständlich sind ausgehend</p>
--	---

<p>Bahnhofstraße mehr besteht, weil die Rolltreppe wesentlich näher an das Einkaufsquartier Sedelhöfe herangeführt wird und gleichzeitig als Teil des Einkaufsquartiers Sedelhöfe ein an die Bahnhofstraße angrenzender Baukörper entstehen soll, der den Zugang zur Bahnhofstraße deutlich verengt. Die Aufweitung der (...) Treppenanlage in südliche Richtung ändert an dieser Situation entgegen der Behauptung der Stadt Ulm tatsächlich nichts. Denn auch für die Benutzer dieser Treppenanlage bestehen beim Verlassen der Bahnhofspassage tatsächlich keine Sichtbeziehung und keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße. Ursächlich ist wiederum der an der Bahnhofstraße angrenzende Baukörper des Einkaufsquartiers Sedelhöfe.</p> <p>Mithin ist festzustellen, dass die Stadt Ulm die vermeintlich gleichmäßige Berücksichtigung zur Bahnhofstraße und den vermeintlich weiterhin gegebenen Blickkontakt in die Bahnhofstraße auf eine subjektive Sichtweise stützt, der objektiv unrichtige Fakten und Annahmen zugrunde gelegt werden. Auf dieser unzutreffenden Grundlage und damit unter Außerachtlassung der realistischen Gegebenheiten, die durch die geplante Wegeführung geschaffen werden sollen, werden die gezielt zugunsten der Einkaufsquartiers Sedelhöfe geplante Wegeführung und die damit verbundene massive Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße von der Stadt Ulm in Abrede gestellt.</p> <p>Auf der Ebene 0 soll das Einkaufsquartier Sedelhöfe zudem an der dem Hauptbahnhof zugewandten Seite im Übrigen noch einen weiteren Zugang erhalten, der vor dem nördlichen Überweg der neu geplanten ÖPNV-Haltestelle über die Bahnhofsgasse direkt in das Einkaufsquartier Sedelhöfe führt. Dies bedeutet eine zusätzliche Begünstigung des Einkaufsquartiers Sedelhöfe, der ebenfalls eine entsprechende Verstärkung der benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße gegenübersteht.</p> <p>Noch krasser zugunsten des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße gestaltet sich die geplante Fußgängerunterführung auf der Ebene -1. Diejenigen Fußgänger, die vom</p>	<p>von der Treppenanlage sowohl Wege- als auch Sichtbeziehungen zur Bahnhofstraße weiterhin gegeben. Die der Treppenanlage nun gegenüberliegende, geschwungene Raumkante leitet zudem ganz explizit in die Bahnhofstraße über. Zwischen der Treppenanlage und der Bahnhofstraße liegen gerade einmal 25 m. Straßen- und Platzraum gehen bruch- und schwellenlos ineinander über.</p> <p>Der Vorwurf, die Stadt Ulm argumentiere auf unrichtigen Fakten, wird zurückgewiesen. Diese nicht weiter begründete Behauptung ist nicht haltbar.</p> <p>Der Einwander erkennt, dass die Sedelhöfe nicht das ansonsten gängige Konzept geschlossener, introvertierter Einkaufscenter repräsentieren, sondern in ihrer offenen Struktur mit vielfältigen Anknüpfungspunkten zu einem Teil der Stadt werden. Die nördliche Gasse dient also in erster Linie der Durchlässigkeit und einer verbesserten Fußgängeranbindung des Hauptbahnhof bzw. der ÖPNV-Drehscheibe an die nördliche Innenstadt und ist gerade kein isolierter Zugang in die Sedelhöfe!</p> <p>Bei der vorliegenden Planung geht es nicht darum, Fußgänger zu „führen“. Im Gegenteil: den Passanten werden unterschiedliche Möglichkeiten eröffnet, individuell einen Weg durch die Stadt aufzunehmen. Bereits heute flankieren Ladengeschäfte die Bahnhofspassage in Ebene -1. Dies wird auch nach Erneuerung der Passage wieder der Fall sein. Im Unterschied zur bestehenden Situation wird die Passage künftig unter den neu entstehenden Platz am Eingang des Sedelhofquartiers verlängert. Auch in diesem Bereich werden von der Passage aus</p>
---	--

<p>Hauptbahnhof, dem ÖPNV um Hauptbahnhof und aus der neuen Tiefgarage in die Bahnhofspassage kommen (...), werden nach der vorliegenden Planung über eine Verlängerung der Passage direkt in das Untergeschoss und das Zentrum des Einkaufsquartier Sedelhöfe geführt. Auf dieser Ebene besteht keinerlei Durchgangsmöglichkeit zur Bahnhofstraße, so dass dort durch die geplante Art der Fußgängerführung jegliche Verteilung der Fußgängerströme (...) von vorneherein ausscheidet.</p> <p>c) Dies macht deutlich, dass der vorliegende Entwurf (...) bei realistischer Betrachtung auf der Basis zutreffender Fakten und Annahmen eine ausgeprägt einseitige Planung der Wegeführung im Bereich der Bahnhofspassage zugunsten des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und zu Lasten der traditionellen Einkaufslagen der Ulmer Innenstadt (...) vorsieht. Die Fußgängerströme (...) werden nach dieser Planung absolut vorrangig, augenscheinlich gezielt, in das Einkaufsquartier Sedelhöfe gelenkt. Der damit verbundene erhebliche Wettbewerbsvorteil, für das neue Einkaufsquartier (...) liegt auf der Hand. Ebenso offensichtlich ist der andererseits mit dieser Wegeführung verbundene erhebliche Wettbewerbsnachteil für die in der Haupterschließungsachse der Innenstadt ansässigen Einzelhändler (...). Die Befürchtungen (...), dass diese Achse letztlich ihren Status als 1a-Lage der Stadt Ulm einbüßen würde, sind somit nachvollziehbar und augenscheinlich berechtigt. (<i>Verweis auf nachzureichende Studie</i>)</p> <p>Damit begründet und verdeutlicht sich zugleich der Vorwurf gegenüber der Stadt Ulm, dass mit dem Baubeschluss des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes ein Missbrauch des Städtebaurechts als Steuerungsinstrument zur Beeinflussung der Marktverhältnisse (...) verbunden wäre. Dies wäre ein eklatanter Verstoß gegen die Verpflichtung der Stadt Ulm, sich bei der Bauleitplanung wettbewerbsneutral zu verhalten und den Wettbewerbsschutz des</p>	<p>Ladengeschäfte erschlossen. Passanten haben auf ihrem Weg durch die Stadt die freie Wahl, diese Geschäfte zu betreten oder auch nicht. Insoweit unterscheidet sich die Passage nicht von anderen Geschäftsstraßen in der Stadt. Die Sedelhöfe sind gerade kein Einkaufscenter gängigen Musters, in das Passanten eintreten um anschließend über interne Wegesysteme weitergeleitet zu werden. Alle Ladengeschäfte der Sedelhöfe schließen separat an das öffentliche Wegenetz an; eine interne Weiterleitung von einem Geschäft in das nächste findet nicht statt. Diese offene Struktur zeichnet die Sedelhöfe in besonderer Weise aus und war im Übrigen Vorbedingung im Rahmen der Projektausschreibung.</p> <p>Das aufgezeigte Szenario, die Haupterschließungsachse zwischen Hauptbahnhof und Münsterplatz könne infolge der Entwicklung der Sedelhöfe den Status als 1a-Lage einbüßen, zeugt von einer offensichtlichen Fehleinschätzung der Ulmer Verhältnisse. Die Bahnhof- und Hirschstraße sind die Schlagader der City und liegen in der Frequenzmessung bei Städten mit Einwohnerzahlen bis 250.000 Einwohnern bundesweit mit Abstand auf Platz eins. Wie wohl in kaum einer anderen vergleichbaren Stadt bündeln sich Passantenströme derart auf einer Achse. Infolge der Sedelhöfe wird es lediglich an einem der zahlreichen Zuläufe zu dieser Achse Veränderungen geben. Der neue Platz der Sedelhöfe bildet das Gelenk zwischen den beiden gegeneinander verschobenen Achsen der Bahnhofstraße und der Bahnhofspassage. Der Wechsel zwischen den etablierten und den neu hinzukommenden Einkaufslagen ist bruchlos möglich. Die Sedelhöfe sind also gerade dazu entwickelt worden, die bestehende 1a-Lage in Ulm zu erweitern und zu stärken!</p> <p>Die Entwicklung des Projektes Sedelhöfe folgt langfristigen stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen und kann nur insoweit als Beeinflussung der Marktverhältnisse gewertet werden, als damit der Einzelhandelsstandort und die Versorgungsfunktion des Oberzentrums Ulm in toto gestärkt werden soll. Ein wettbewerbsverzerrender Missbrauch des Städtebaurechts ist dadurch in keiner Weise begründet; der Vorwurf wird entschieden zurückgewiesen. Die Argumentation des Einwenders legt vielmehr nahe, dass mit Hilfe des Instruments der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Bebauungsplans eine Veränderung der allgemeinen Wettbewerbssituation verhindert und das Partikularinteresse der Mandatschaft</p>
---	--

<p>ortsansässigen Handels zu wahren. Das Interesse unserer Mandanten an der Erhaltung der vorhandenen Erwerbschancen (...) wird durch derart gravierende Pflichtverletzungen der Stadt Ulm ganz erheblich beeinträchtigt.</p> <p>2. Öffentliche Belange</p> <p>Betroffen ist vorliegend gleichfalls der Belang der Wirtschaft. Die vorstehend bereits erwähnte Verpflichtung der Gemeinde, sich im Rahmen der Bauleitplanung wettbewerbsneutral zu verhalten, liegt selbstverständlich auch im öffentlichen Interesse.</p> <p>(...)</p> <p>Im Falle der Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs werden die in der Bahnhofstraße/Hirschstraße vorhandenen Gewerbebetriebe nachhaltig darin behindert werden, ihren betrieblichen Bestand zu erhalten und die bestehenden Möglichkeiten, um einen konkurrenzfähigen Betrieb zu führen. Als weitere Folgen sind strukturelle Änderungen des Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße in Gestalt von Verkleinerungen oder gar Schließungen von Gewerbebetrieben, Abwanderungen von Händlern zu anderen attraktiveren Standorten etc. zu erwarten. Folglich wird die vorliegende Planung selbstredend nicht der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen dienen; sie wird vielmehr das Gegenteil bewirken, nämlich den Grundstein für eine Arbeitsplatzvernichtung legen.</p> <p>III. Verletzung des Abwägungsgebotes</p> <p>1. Abwägungsgebot und Vorwegbindung der Gemeinde</p> <p>2. Vorwegbindung der Stadt Ulm gegenüber dem Investor</p> <p>Die Stadt behauptet, sie habe ihre planungsrechtlichen Befugnisse durch den Abschluss des Projektvertrages mit der MAB nicht eingeschränkt. Sie sei gegenüber dem Investor insbesondere nicht zur Aufstellung eines Bebauungsplanes und auch nicht zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Daher bestehe keine Bindung durch Vorentscheidung. Der Gemeinderat habe die vorgebrachten Einwände und Stellungnahmen wie in jedem anderen Bebauungsplanverfahren abzuwägen. Dies ist unrichtig.</p>	<p>durchgesetzt werden soll.</p> <p>Wie bereits mehrfach dergestalt gibt die vorliegende Planung keinen Anlass zu der Befürchtung, die Entwicklung der Sedelhöfe könne grob wettbewerbsverzerrende Effekte auslösen. Die überzeichnende und realitätsferne Darstellung des Einwenders der zu befürchtenden Effekte eignet sich nicht für eine sachliche Abwägung. Selbst wenn man die vom Einwender unter Punkt IV.4 angesetzten Zahlen zu Frequenzminderung und Umsatzrückgang ansetzen würde, die aus guten Gründen bezweifelt werden, hätte dies wohl nicht entfernt die hier genannten Effekte.</p> <p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>Grundsätzlich macht das Vergaberecht zwingende Vorgaben zu Anonymität der Bieter und Geheimhaltung der Angebote. Keinesfalls jedoch waren die städtebaulichen Konzepte der Diskussion des Gemeinderats entzogen. Vielmehr erfolgte das Vergabeverfahren auf der Grundlage der vom Gemeinderat beschlossenen städtebaulichen Konzeption. Vor Beschluss der Vergabe an MAB wurden in nicht-öffentlicher Sitzung dem Gemeinderat die unterschiedlichen städtebaulichen Entwürfe der im Verfahren verbliebenen Bieter vorgestellt.</p> <p>Der Gemeinderat der Stadt Ulm war in allen Phasen des Vergabeverfahrens ordnungsgemäß eingebunden und hat sämtliche Vorgaben für das Projekt beschlossen: Der Gemeinderat der Stadt Ulm hat durch Beschluss eines</p>
--	--

<p>a) Da sowohl unseren Mandanten als auch uns der Inhalt des Projektvertrages mit dem Investor nicht bekannt ist, vermögen wir zwar nicht zu beurteilen, ob dieser Vertrag tatsächlich keine der Stadt Ulm verpflichtenden Regelungen im Hinblick auf die Aufstellung eines Bebauungsplans und/oder auf bestimmte Festsetzungen im Bebauungsplan enthält. Selbst wenn man an dieser Stelle die diesbezügliche Darstellung der Stadt Ulm einmal als zutreffend unterstellt, ändert dies aber nichts daran, dass die Stadt Ulm ihre kommunale Planungshoheit durch den Abschluss des Projektvertrages jedenfalls faktisch nicht nur unerheblich eingeschränkt hat.</p> <p>Diese Beurteilung ergibt sich, wenn man die vorstehend dargestellten, von der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätze hier anwendet. Danach führen Vorentscheidungen, welche die Gemeinde vor dem für Abwägungsvorgang und Abwägungsentscheidung entschiedenen Zeitpunkt, also vor dem Abschluss des Planungsverfahrens trifft, im konkreten Fall vielleicht nicht rechtlich, in aller Regel zumindest aber faktisch zu einer erheblichen Bindung der Gemeinde. Die vorvertragliche Bindung gegenüber einem Investor für ein größeres Projekt bereits vor der Aufstellung eines Bebauungsplans hat nämlich regelmäßig zur Folge, dass bei einem Scheitern der Planung auch die vertraglichen Verpflichtungen des Investors entfallen. Es ist nicht ersichtlich, dass dies im vorliegenden Fall anders zu beurteilen wäre. Der sich zwangsläufig daraus ergebende Widerspruch zu den Anforderungen an das Gebot der gerechten Abwägung im Sinne eines umfassenden und ungebundenen Abwägungsvorganges und einer von Bindungen freien Abwägungsentscheidung am Ende des Planungsprozesses liegt auch vorliegend auf der Hand. Es kann hier daher auch keinerlei Rede von einem Verfahren und einer Abwägung wie in jedem anderen Bebauungsplan verfahren sein.</p> <p>b) Entscheidend für diese Beurteilung sind folgende Umstände:</p> <p><i>(wiederholte Beschreibung der Umstände)</i></p> <p>Demzufolge ist festzustellen, dass hier genau die Konstellation gegeben ist, mit der sich das Bundesverwaltungsgericht bereits im</p>	<p>Bewerbermemorandums zu den Sedelhöfen mit Festlegung der Zielsetzungen, Konzeption der Ausschreibung und Ablauf des Verfahrens der Verwaltung den Auftrag erteilt auf dieser Grundlage das Vergabeverfahren durchzuführen. Die Fraktionen des Gemeinderates waren vor, während und nach dem Vergabeverfahren über eine sogenannte politische Arbeitsgruppe fortlaufend über den Stand des Verfahrens, den Inhalt der Bieterangebote und den Projektstand informiert. Der Gemeinderat war in seiner Entscheidungsbefugnis keinesfalls eingeschränkt.</p> <p>Der Projektvertrag enthält gerade keine festen planerischen Bindungen der Stadt Ulm. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung. Dies ist durch eine sogenannte Closing-Regelung im Projektvertrag abgesichert, nach der die in dem Projektvertrag geregelten Verpflichtungen zur baulichen Umsetzung des Projekts erst wirksam werden, wenn genau definierte Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen sind. Gerade dieses vertraglich vorgesehene gestaffelte Wirksamwerden des Projektvertrages und die damit verbundenen genau definierten (vertretbaren) wirtschaftlichen Folgen für beide Vertragspartner bei einem Nichtzustandekommen des Closing verhindern eine vom Einwender thematisierte unzulässige wirtschaftliche oder faktische Vorwegbindung der Stadt Ulm.</p>
--	---

Jahr 1974 eingehend befasst und die vorstehend aufgezeigten Grundsätze entwickelt hat (Aufstellung eines Bebauungsplanes auf der Grundlage des Projektentwurfs eines künftigen Investors nach vorheriger vorvertraglicher Bindung gegenüber dem künftigen Investor).

Der bei einer derartigen Konstellation typischerweise und zwangsläufig entstehende Konflikt zwischen der Effektivität einer Planung mit Hilfe von Vorentscheidungen und den Anforderungen an das Gebot der gerechten Abwägung im Sinne eines umfassenden und ungebundenen Abwägungsvorgangs und einer von Bindungen freien Abwägungsentscheidung ist auch im vorliegenden Fall festzustellen. Ferner ist das damit regelmäßig verbundene Risiko, dass bei einer die Interessen des Investors nachteilig berührenden Abweichung der Bauleitplanung von seinem Projektentwurf auch die vorvertraglichen Verpflichtungen des Investors entfallen und dieser das Projekt womöglich insgesamt aufgibt, hier offenkundig in erheblichem Maße gegeben. Dies ist in aller Deutlichkeit daraus ersichtlich, dass die Vertreter des Investors bereits öffentlich erklärt haben, Änderungen des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs im Hinblick auf den Zuschnitt des Projektes sowie insbesondere hinsichtlich der Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe aus der Bahnhofspassage nicht zuzustimmen. Die Ernsthaftigkeit und hohe Bedeutung dieser Erklärung wird anhand der vom Investor angeführten Begründung erkennbar. Änderungen der vorgenannten Art zu akzeptieren, sieht sich der Investor nach seiner eigenen Darstellung nicht in der Lage, weil Basis der Konzeption sowie Grundlage der Wirtschaftlichkeitsberechnung des Projektes Sedelhöfe das Gesamtgrundstück ist. Etwas anderes kommt aus Sicht des Investors nur dann in Betracht, wenn weitere geeignete Grundstücke – beispielsweise das Grundstück Bahnhofplatz 7 – zur Verfügung stehen würden. Dies wiederum ist nach den eigenen Aussagen der Stadt Ulm gerade nicht der Fall. Dazu hat diese wiederholt eingeräumt:

*(Zitate s. Originalschreiben)*

Eine etwaige Abwägungsentscheidung der Stadt Ulm, die im Hinblick auf den Zuschnitt und/oder die Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe aus der Bahnhofspassage eine Änderung des Bebauungsplanentwurfes zur Folge hätte,

Ausführlich hierzu auch Spannowsky in ZfBR 2010, 429 ff. mit weiteren Nachweisen:

"Die Rechtsprechung erkennt überwiegend an, dass ein Vertrag zur Steuerung eines größeren städtebaulichen Projekts oftmals eine Notwendigkeit darstellt und dass die vertragliche Abstimmung bestimmter Modalitäten, die die Zulässigkeit des zu planenden Projekts betreffen, im Vorfeld der Planung in der Regel nicht als unzulässige Verkürzung des Abwägungsvorgangs angesehen werden kann. Dabei kann nicht geleugnet werden, dass die Abwägung in Bezug auf zu planende Vorhaben durch finanzielle Bindungen (Planungs-, Erschließungs- und Folgekosten) ebenso beeinflusst wird, wie durch Bindungen, welche die Verkaufsflächen oder wie bei einem Einzelhandelsprojekt die Sortimentsstruktur des zu planenden Vorhabens betreffen. Ebenso wie finanzielle Bindungen durch öffentliche Interessen sachlich gerechtfertigt sein können, können auch Bindungen in Bezug auf die Art und das Maß des zu planenden Vorhabens durch öffentliche Interessen gerechtfertigt sein. Es ist insofern nicht zu beanstanden, wenn eine Gemeinde durch eine vertragliche Bindung im Vorfeld der Planung projektbezogene Abwägungsbelange in die nachfolgende planerische Abwägung transportiert und in ihrer Gewichtung verändert, um dadurch Rücksicht auf nachbargemeindliche Belange und Belange der Regionalentwicklung zu nehmen. Denn der Maßstab der städtebaulichen Erforderlichkeit im Sinne von § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB räumt den Gemeinden einen gewissen Beurteilungsspielraum ein, der es erlaubt, die Belange im Vorfeld zu konkretisieren und zu gewichten, die sie ohnehin im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigen müsste, insbesondere in Bezug auf das gemeindliche Abstimmungsgebot. Die Grenze verläuft dort, wo die Gemeinde sich im Vorfeld der Planung zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt verpflichtet oder einen dauerhaften Planungsverzicht erklärt."

<p>würde demnach mit höchster Wahrscheinlichkeit letztlich zu dem Resultat führen, dass das für die Verwirklichung der Projektplanung des Investors erforderliche Baurecht nicht geschaffen werden würde, so dass der Projektvertrag vom 27.07.2012 nach eigener Aussage der Stadt Ulm nicht zur Ausführung käme. Die Projektrealisierung mit diesem Investor wäre damit gescheitert.</p> <p>Dies veranschaulicht, dass der vorgenannte, im Rahmen der Abwägung zu bewältigende Konflikt hier sehr gravierend ist. Mit Rücksicht darauf, dass dieser Konflikt nach den von der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten und vorstehend aufgezeigten Grundsätzen im Zweifel zugunsten einer von Bindungen freien Abwägungsentscheidung zu lösen ist, bleibt dem Gemeinderat keine andere Wahl: Er muss der Beschluss des Bebauungsplans auf der Grundlage des vorliegenden Planentwurfes ablehnen, wenn er dem Gebot der gerechten Abwägung Rechnung tragen und nicht sehenden Auges einen nichtigen Bebauungsplan schaffen will, was auch für den Investor nicht zielführend wäre.</p> <p>c) Als Fazit ist nach alledem festzustellen: Die Behauptung der Stadt Ulm, es gehe hier um ein Verfahren und eine Abwägung wie in jedem anderen Bebauungsplanverfahren, ist aus den vorgenannten Gründen schlicht absurd. Die Tatsache, dass die Stadt Ulm durch den Abschluss des Projektvertrages mit der MAB eine Vorwegbindung begründet und damit zugleich ihre Planungshoheit einschränkt, den abschließenden Vorgang sachwidrig verkürzt sowie die Entscheidungsfreiheit sachwidrig eingeengt hat, ist aus den vorgenannten Gründen unbestreitbar. Die weitere Tatsache, dass vorliegend den Darstellungen der Stadt Ulm eine dem Abwägungsgebot zuwider laufende Vorwegbindung (schädliche Vorwegbindung) gegeben ist, ist offenkundig. Der Versuch der Stadt Ulm, diese Tatsachen mit der Begründung, in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin/ -verkäuferin stünden ihr umfangreiche Einflussmöglichkeiten zur Verfügung, so dass der Bebauungsplan bei Wahrung der städtischen Interessen im klassischen Verfahren durchgeführt werden könne, in Abrede zu stellen, ist offenkundig untauglich.</p> <p>In Anbetracht dessen,</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- dass dem Projektvertrag als Vertragsgrundlage die Projektplanung des Investors zugrunde liegt, die im Hinblick auf den Zuschnitt und/oder die</li></ul>	<p>Der Bebauungsplan hat an wichtigen Stellen aus der erforderlichen Abwägung heraus bis zum Satzungsbeschluss erhebliche Änderungen erfahren. Insbesondere mit der Fortentwicklung der Planung durch DC wurden wesentliche Anregungen aus den vorangegangenen Verfahrensschritten berücksichtigt. Diese inhaltliche Offenheit des Verfahrens widerlegt nach ständiger Rechtsprechung ebenfalls die unzulässige inhaltliche Vorwegbindung.</p> <p>Diese immer wieder von der Rechtsprechung aufgegriffene Abgrenzung zu einer unzulässigen Vorwegbindung findet sich u.a. auch in OVG Lüneburg, Beschluss vom 24. 3. 2009 - 1 MN 267/08:</p> <p>„Es wäre lebensfremd anzunehmen, eine Gemeinde könne einen Logistikpark oder ein ähnliches Großprojekt faktisch bindungs- und risikofrei angehen. Darin liegt immer zugleich ein finanzielles Wagnis, das ohne (auch) unternehmerisches Denken nicht in Grenzen gehalten werden kann. Wollte man bereits das Eingehen eines solchen Risikos für abwägungsschädlich halten, ginge dies nur um den Preis, dass größere gemeindliche Planungen überhaupt nicht mehr möglich wären.“</p> <p>Das vertraglich vorgesehene gestaffelte Wirksamwerden des Projektvertrages und die damit verbundenen genau definierten (vertretbaren) wirtschaftlichen Folgen für beide Vertragspartner bei einem Nichtzustandekommen des Closing verhindern eine vom Einwender thematisierte unzulässige wirtschaftliche oder faktische Vorwegbindung der Stadt Ulm. Dass die Stadt sehr wohl eine gerechte Abwägung vorgenommen hat und</p>
--	---

<p>Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe aus der Bahnhofspassage im Wesentlichen genau dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf entspricht,</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- dass Vertreter des Investors bereits öffentlich erklärt haben, Änderungen des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes im Hinblick auf den Zuschnitt des Projektes sowie insbesondere hinsichtlich der Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe aus der Bahnhofspassage nicht zustimmen, und</li><li>- dass die Stadt Ulm dazu selbst erklärt hat, der Projektvertrag komme nicht zur Durchführung, wenn diese entscheide, da für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen,</li></ul> <p>ist nicht ersichtlich, welche angeblichen (nicht konkretisierten) Einflussmöglichkeiten als Grundstückseigentümerin/ verkäuferin der Stadt Ulm tatsächlich zur Verfügung stehen könnten, um mit dem beabsichtigten Bebauungsplan nicht nur die eigenen städtischen Interessen, sondern auch die Interessen unserer Mandanten als von der Planung Betroffene ohne Verstoß gegen das Gebot der gerechten Abwägung zu wahren.</p> <p>d) Darüber hinaus ist festzustellen, dass die von der Rechtsprechung aufgestellten und vorstehend dargestellten vier Anforderungen, die bei einer Bindung der Abwägung durch Vorentscheidung einzuhalten sind, damit ein auf der Grundlage eines vom künftigen Investor vorgelegten Projektsentwurfs aufgestellter Bebauungsplan überhaupt unbedenklich sein kann, im vorliegenden Fall augenscheinlich nicht erfüllt worden ist.</p> <p>(...)</p> <p>Jedenfalls ist die dritte Voraussetzung hier nicht erfüllt, weil die vorgezogene Entscheidung nicht den Anforderungen genügt, die an sie zu richten wären, wenn sie als Bestandteil des abschließenden Abwägungsvorgangs getroffen würde. Da die vorgenannten drei Voraussetzungen schließlich kumulativ eingehalten werden müssen, ist somit auch diese vierte Anforderung hier nicht erfüllt. Nach der Rechtsprechung kann ein umfassender und ungebundener Abwägungsvorgang und eine von Bindungen freie Abwägungsentscheidung (...) nur erfüllt werden, wenn die Gemeinde die gerechte Abwägung vornimmt, bevor sie vertragliche Bindungen mit einem künftigen Investor eingeht und damit den Abwägungsvorgang</p>	<p>sehr wohl willens und in der Lage ist, von dieser Planungsgrundlage infolge der im Bebauungsplanverfahren diskutierten Belange in begründeten Fällen abzuweichen, hat sie bereits gezeigt: Seit dem Auslegungsbeschluss erfuhr der Bebauungsplanentwurf eine Vielzahl von z.T. grundlegenden Änderungen, die den Anregungen und der öffentlichen Diskussion im Rahmen des Verfahrens geschuldet sind und sowohl öffentliche/städtische Interessen aber eben auch private Belange berücksichtigen. Insgesamt 4 Beteiligungsrunden im Laufe des Bebauungsplanverfahrens zeugen von einer regen Interaktion zwischen Stadt, Investor und Bürgerschaft.</p> <p>Die Stadt stellt die seitens des Einwenders geäußerte Einschränkung des Abwägungsvorgangs infolge vertraglicher Vorwegbindung aus bereits ausführlich dargelegten Gründen in Abrede.</p>
---	--

<p>verkürzt und ihre Entscheidungsfreiheit einschränkt. Die Stadt Ulm hat bei dem Einkaufsquartier Sedelhöfe mit dem künftigen Investor den Projektvertrag abgeschlossen, um sodann auf der Grundlage des vom künftigen Investor vorgelegten Projektentwurfs den vorliegenden Bebauungsplanentwurf aufzustellen. Wegen der mit dieser Vorabentscheidung verbundenen, zumindest faktischen Vorwegbindung hätte die Stadt Ulm folglich den gesamten Abwägungsvorgang (...) sowie die Abwägungsentscheidung ebenfalls in die Phase der Vorabentscheidung vorziehen müssen. Dies hat sie jedoch nach ihrer eigenen Darlegung nicht getan. In der Beschlussvorlage GD 087/14, Seite 49, wird dazu ausgeführt:</p> <p>„Mit dem Aufstellungsbeschluss und dem Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange im Juni 2013 wurden das Bebauungsplanverfahren und damit ein mehrstufiger Abwägungsprozess nach BauGB eingeleitet; dieser ist erst mit dem Satzungsbeschluss abgeschlossen.“</p> <p>Demzufolge ist die Stadt Ulm also erst fast nach einem Jahr nach der erfolgten vertraglichen Vorwegbindung gegenüber dem künftigen Investor in den Abwägungsprozess eingetreten. Vor dem Hintergrund, dass der für Abwägungsvorgang und Abwägungsergebnis entscheidende Zeitpunkt der Abschluss des Planungsverfahrens ist, kann die von der Stadt Ulm bei der Vorwegbindung versäumte gerechte Abwägung nach diesseitiger Auffassung zwar nachgeholt werden. Wie nachstehend noch näher begründet wird, ist aber auch dies jedenfalls bis dato nicht geschehen.</p> <p>3. Fehlerhaftigkeit der Abwägungsentscheidung</p> <p>(...)</p> <p>a) Abwägungsausfall als Abwägungsmangel</p> <p>aa) Rechtliche Grundsätze</p> <p>(...)</p> <p>bb) Abwägungsausfall bei dem Projekt Sedelhöfe</p> <p>Die u.a. in der Beschlussvorlage GD 087/14, hervorgehobenen städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Oberziele der Stadt Ulm bestehen erklärtermaßen darin,</p>	<p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>(Beschreibung)</p>
---	---

<p>mit der Ansiedlung des Einkaufs Quartiers Sedelhöfe nicht nur das betroffene bahnhofsnahe Areal aufzuwerten, sondern zugleich die Attraktivität des Einzelhandelsstandorts Ulm wie auch die bestehenden Einzelhandelslagen in der Ulmer Innenstadt zu stärken.</p> <p>Dabei war und ist sich die Stadt Ulm offensichtlich bewusst, dass einerseits der Bahnhofstraße/Hirschstraße bis hin zum Münsterplatz als Haupterschließungsachse der Innenstadt, die aus der Sicht des Einzelhandels als 1a-Lage zu qualifizieren ist, eine besondere Bedeutung zukommt. Ferner war und ist sich die Stadt Ulm offensichtlich bewusst, dass andererseits die Verbindung vom Hauptbahnhof zu dieser Haupterschließungsachse im Sinne eines Tors zur City gleichfalls besondere Bedeutung hat. Schließlich bestand und besteht bei der Stadt Ulm offenbar das Bewusstsein, dass diese Verbindung, wenn sie funktionieren und den erklärten städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Oberzielen gerecht werden soll, zwingend die Gewährleistung einer Blick- und Wegebeziehung zwischen dem Bahnhofplatz und der Bahnhofstraße in vorzugsweise verbesserter Qualität, zumindest aber in der bisher vorhandenen Qualität erfordert. Dies verdeutlichen insbesondere folgende Äußerungen der Stadt Ulm:</p> <p><i>(Zitat aus Niederschrift über die Verhandlung des Gemeinderats vom 25.04.2012/ §22 sowie 5 Zitate aus Beschlussvorlage GD 087/14 siehe Originalschreiben)</i></p> <p>In dem Bewusstsein der besonderen Bedeutung einer guten und funktionierenden Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof als übergeordnetes städtebauliches Ziel wurde dem Stadtrat in der Sitzung vom 25.04.2012 erläutert:</p> <p><i>(Zitat aus Beschlussvorlage zu GD 157/12 siehe Originalschreiben)</i></p> <p>Vor diesem Hintergrund bleibt festzuhalten, dass die Stadt Ulm den sehr bedeutsamen Aspekt einer notwendigen guten und funktionierenden Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof bei der Ausschreibung des Projekts erkannt hatte.</p> <p>Die ausdrückliche Anforderung an die Bieter, zu gewährleisten, dass eine geänderte Passage möglichst ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und</p>	<p>Es ist korrekt, dass eine gute Anbindung der Bahnhofstraße an den Bahnhofplatz städtebauliches Ziel der Stadtplanung ist. Eine lineare Blick- und Wegebeziehung zwischen Bahnhofstraße und Bahnhofplatz ist aus räumlichen und funktionalen Gesichtspunkten anzustreben. Es ist allerdings falsch – und geht aus den aufgeführten Zitaten nicht hervor –, dass die Funktionalität dieser Verbindung ohne diese direkte Beziehung nicht gegeben sei; der Status quo der vergangenen Jahrzehnte hat dies deutlich gezeigt. Der durch den neuen Investor fortentwickelten Planung gelingt es in ausgezeichnete Weise, die gegeneinander verschobenen Achsen der Bahnhofspassage und der Bahnhofstraße miteinander zu verknüpfen. Sie implementiert im Zentrum der Sedelhöfe einen zentralen Verteilerplatz quasi als ein Scharnier, dessen geschwungene Raumkanten die Bewegungsrichtung von der Passage in die Bahnhofstraße und vice versa nachvollziehen. Dies ist gegenüber der - mittlerweile abgebrochenen - beengten und unübersichtlichen Ausgangssituation ein großer städtebaulicher Gewinn.</p> <p>(Beschreibung)</p> <p>(Beschreibung)</p> <p>Gemäß der zitierten Beschlussvorlage GD 157/12 Seite 3 (Vergabebeschluss) wurde den Bietern die besondere Aufgabe gestellt, ihre Planungen der heutigen Passage anzupassen und zu gewährleisten, dass eine geänderte Planung möglich ist ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahn und Stadt. Hintergrund der Formulierung war die Tatsache, dass zum Zeitpunkt der Ausschreibung und Verhandlung zum Areal Sedelhöfe noch keine Aussagen zur endgültigen Lage der neuen Passage</p>
--	--

Innenstadt vorgesehen wird, ist jedenfalls in dem Angebot der MAB Development Deutschland GmbH nicht erfüllt worden. Auch dies hatte die Stadt Ulm ausweislich der Niederschrift über die Verhandlung des Gemeinderats vom 25.04.2012 (§ 22 Einkaufsviertel Sedelhöfe - Entscheidung über die Vergabe -) seinerzeit erkannt. Ein Ratsmitglied der CDU-Fraktion pries die Projektplanung der MAB Development Deutschland GmbH als „kein Projekt in Insellage“, sondern als solches an, das „hervorragend in die Innenstadt integriert werde“. Er vertrat die Ansicht, die Bahnhofstraße leide nicht darunter, dass man hier ein „intelligentes Scharnier am Eingang“ habe. Diese Beschreibung der Projektplanung, die bei wirtschaftlicher Betrachtung aus dem Blickwinkel des Investors zweifellos ein hervorragendes Erfolgsrezept darstellt, vermochte jedoch nicht darüber hinwegzutäuschen, dass die städtebaulich sehr wichtige Anforderung „geänderte Passage ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ als ausdrücklich übergeordnetes Ziel dabei grundlegend verfehlt worden ist. Ratsmitglieder anderer Fraktionen bemerkten diese Problematik und forderten, diesen Punkt im weiteren Verfahren noch zu lösen. Dies verdeutlichen insbesondere folgende Äußerungen von Ratsmitgliedern der Fraktionen FWG, SPD und GRÜNE, mit denen die Problematik schon damals auf den Punkt gebracht wurde:

*(Zitat aus Beschlussvorlage Niederschrift über die Verhandlung des Gemeinderats vom 25.04.2012, § 22 Einkaufsviertel Sedelhöfe - Entscheidung über die Vergabe, siehe Originalschreiben)*

Gleichwohl stimmten auch die anderen Fraktionen der Vergabe an die MAB Development Deutschland GmbH zu, und zwar offenbar im Vertrauen auf folgendes Verhandlungsergebnis:

*(Zitat aus Niederschrift über die Verhandlung des Gemeinderats vom 25.04.2012, § 22 Einkaufsviertel Sedelhöfe - Entscheidung über die Vergabe, siehe Originalschreiben)*

Eingelöst wurde die vorgenannte Zusicherung in der Folgezeit allerdings nicht. Die Erfüllung der städtebaulich sehr wichtigen Anforderung „geänderte Passage ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ als ausdrücklich übergeordnetes Ziel geriet in der Folgezeit sowohl bei dem Abschluss des

gemacht werden konnten. Die gestellte Aufgabe wurde sowohl von MAB und in noch geeigneterer Weise von DC sehr wohl gelöst:

- Die Planung der Sedelhöfe schließt an die bestehende Bahnhofspassage an.
- Künftige Anpassungen der Passage etwa im Sinne einer Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz sind möglich, ohne dass das Projektgrundstück Sedelhöfe überhaupt tangiert würde.

Von einer Verfehlung übergeordneter Ziele kann also keine Rede sein.

Der Einwander stellt das bereits erwähnte Zitat von der „geänderten Passage ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ in einen falschen Zusammenhang. Liest man die Textpassage in ihrem ursprünglichen Kontext, wird offensichtlich, dass darin allein darauf abgezielt wird, Änderungen/Anpassungen der Passagen auch für die Zukunft zu gewährleisten - zu einem Zeitpunkt, zu dem die Diskussion über die künftige Lage der Passage noch unklar war. Wie bereits dargestellt, erfüllt die vorliegende Planung diese Anforderung.

Über die fehlerhafte Herleitung der Argumente

<p>Projektvertrages mit dem Investor als auch im Bebauungsplanaufstellungsverfahren vollständig aus dem Blick. Die Problematik der ungelösten Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt, die den städtebaurechtlichen Grundsätzen sowie den Belangen/Interessen des bestehenden Einzelhandels in der Ulmer Innenstadt, u. a. unseren Mandanten, eklatant zuwider läuft (Verstöße gegen das Gebot des gegenüber dem ortsansässigen Handel zu wahren Wettbewerbsschutzes und gegen das Verbot des Missbrauchs des Städtebaurechts als Steuerungsinstrument zur Beeinflussung der Marktverhältnisse), findet sich in dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf unverändert wieder. Dies dokumentiert einen schwerwiegenden Abwägungsfehler u.a. im Sinne eines Abwägungsausfalls.</p> <p>Zur Begründung ihrer Auffassung, es läge kein Abwägungsausfall vor, führt die Stadt Ulm an:</p> <p><i>Zitate aus der Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss, GD 087/14, siehe Originalschreiben).</i></p> <p>Diese Argumente vermögen nicht zu überzeugen. Sie werden durch nichts unterlegt und qualifizieren sich als schlichte Behauptungen ins Blaue hinein. Denn die Stadt Ulm hat in dem Bebauungsplanaufstellungsverfahren die Abwägungsbeachtlichkeit und -erheblichkeit der schutzwürdigen Betroffenheiten des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße, die gerade nicht nur geringfügig und in ihrem Eintritt nicht völlig unwahrscheinlich sind, völlig außer Acht gelassen. Den schon sehr frühzeitig, u.a. mit Schreiben vom 22.05.2013, von unseren Mandanten und im Übrigen auch von anderen Betroffenen vorgebrachten Bedenken und Einwendungen ist die Stadt Ulm unter Verkennung ihrer Verpflichtung, die betroffenen privaten Belange sorgfältig zu ermitteln und im Hinblick auf zukünftig betroffene Interessen hinreichende Prognosen zu erstellen bzw. erstellen zu lassen, nicht nachgegangen. Sie hat diese Bedenken und Einwendungen vielmehr schlicht als Spekulationen ohne nachvollziehbare Grundlage abgetan.</p> <p>a) Abwägungsdefizit als Abwägungsmangel</p>	<p>hinaus werden auch die daraus gezogenen Schlüsse in Abrede gestellt: Unabhängig von der städtebaulichen Perspektive etwa einer Durchbindung der Bahnhofstraße auf den Bahnhofplatz ist bereits die vorliegende Wegeverbindung eine gut funktionierende, die Interessen der Stadtplanung und der verschiedenen Handelslagen sorgfältig abwägende Lösung. Der Vorwurf eines missbräuchlichen Einsatzes des Städtebaurechts wird entschieden zurückgewiesen. Ein Abwägungsausfall ist in keiner Weise gegeben.</p> <p>Die Argumentation der Stadt basiert u.a. auf einer gutachterlich verfassten zielgruppenorientierten Standortanalyse, einer gutachterlich verfassten Auswirkungsanalyse, auf einer raumordnerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums Tübingen und nicht zuletzt auf eigenen stadtplanerischen Kompetenzen. Der Abwägungsprozess wurde intensiv und unter Einbeziehung aller abwägungsrelevanten Aspekte geführt. Der Vorwurf einer „Argumentation ins Blaue hinein“ verfehlt vollkommen.</p> <p>Der umgekehrte Fall ist richtig: In der Einwendung vom 22.05.2013, auf die sich der Einwender hier bezieht, wird ein Frequenzverlust in der Bahnhofstraße um deutlich mehr als 50% prognostiziert. Diese nicht weiter belegte und sachlich offensichtlich völlig überzogene Behauptung ist tatsächlich spekulativ. Ungeachtet dessen hat sich die Stadt, wie bereits mehrfach beschrieben, sehr wohl intensiv und frühzeitig mit der Frage auseinandergesetzt, wie das Projekt ins städtische Umfeld integriert und wie der Branchenmix in den Sedelhöfen zusammengesetzt werden muss, um den berechtigten Sorgen des bestehenden Einzelhandels Rechnung zu tragen.</p> <p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p>
--	---

<p>aa) rechtliche Grundsätze</p> <p>(...)</p> <p>bb) Abwägungsdefizit bei dem Projekt Sedelhöfe</p> <p>Unsere Mandanten sind von der Planung Betroffene. Die schutzwürdigen Interessen unserer Mandanten (das Eigentumsrecht der Grundstückseigentümerin und die Rechte am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb der Warenhausbetreiberin) genießen Drittschutz.</p> <p>Die planungsbedingten Beeinträchtigungen der Interessen unserer Mandanten resultieren - wie bereits dargelegt - daraus, dass der vorliegende Entwurf des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ auf der Ebene 0 sowie erst recht auf der Ebene -1 bei realistischer Betrachtung auf der Basis zutreffender Fakten und Annahmen eine ausgeprägt einseitige Planung der Wegeführung im Bereich der Bahnhofspassage zugunsten des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und zu Lasten der traditionellen Einkaufslagen der Ulmer Innenstadt, insbesondere zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße vorsieht. Die Fußgängerströme aus dem Hauptbahnhof, aus dem ÖPNV am Hauptbahnhof und aus der neuen Tiefgarage in die Bahnhofspassage werden nach dieser Planung absolut vorrangig, augenscheinlich gezielt, in das Einkaufsquartier Sedelhöfe gelenkt. Mit dieser Wegeführung sind massive Wettbewerbsnachteile für die in der Bahnhofstraße/Hirschstraße ansässigen Einzelhändler, u.a. für unsere Mandanten, verbunden. Dies wiederum wird gravierende nachteilige Folgen für unsere Mandanten haben (Wertverlust der Grundstückseigentümerin und Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin), welche oben unter Ziffer A. IV.4. im Einzelnen dargestellt sind. Die planungsbedingten Beeinträchtigungen unserer Mandanten stehen mithin in einem adäquat-kausalen Zusammenhang mit der Bauleitplanung. Diese betroffenen Belange/ Interessen unserer Mandanten sind folglich in die Abwägung einzustellen.</p> <p>Das Abwägungsdefizit begründet sich u.a. daraus, dass die Stadt Ulm unrichtige Tatsachen und Annahmen in die Abwägung eingestellt hat. Dies gilt insbesondere für die vermeintlich gleichmäßige Berücksichtigung der Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße</p>	<p>Der Einwender hat diese Argumente bereits mehrfach wiederholt. Von einer erneuten Stellungnahme an dieser Stelle wird daher abgesehen. Die Belange und Interessen des Einwenders als Teil der örtlichen Händlerschaft wurden frühzeitig in die Abwägung eingestellt. Der Vorwurf einer gezielten Umlenkung der Wegeführung in die Sedelhöfe wird zurückgewiesen.</p> <p>Ein Abwägungsdefizit infolge der Einstellung unrichtiger Tatsachen liegt nicht vor, das eingestellte Abwägungsmaterial ist zutreffend. Die Planung berücksichtigt sehr wohl die Bewegungsrichtung in die Bahnhofstraße; ein Blickkontakt zur Bahnhofstraße bleibt, wie ebenfalls bereits mehrfach dargestellt, bestehen.</p>
---	---

<p>und den vermeintlich weiterhin gegebenen Blickkontakt in die Bahnhofstraße. Dabei stützt sich die Stadt Ulm auf eine subjektive Sichtweise, der objektiv unrichtige Fakten und Annahmen zugrunde gelegt werden, was oben unter Ziffer B.II.1.b) bereits näher begründet worden ist. Auf dieser unzutreffenden Grundlage und damit unter Außerachtlassung der realistischen Gegebenheiten, die durch die geplante Wegführung geschaffen werden sollen, wird die gravierende Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße, also auch unserer Mandanten, von der Stadt Ulm in Abrede gestellt. Darin liegt ein Verstoß gegen das Gebot der zutreffenden Ermittlung des Abwägungsmaterials.</p> <p>Soweit die Stadt Ulm argumentiert, die vorliegende Planung sehe am östlichen Ausgang der Bahnhofspassage eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die noch an der engsten Stelle eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweise und sich sowohl in Richtung der Sedelhöfe als auch in Richtung der Bahnhofstraße aufweite, liegt gleichfalls ein Verstoß gegen das Gebot der zutreffenden Ermittlung des Abwägungsmaterials vor. Hier hat die Stadt Ulm eine subjektive Betrachtung und Bewertung angestellt, bei der spezielle Anforderungen an eine einzelhandelsrelevante Verteilung von Passanten, die auf einzelhandelsspezifischen Erfahrungen beruhen, vollständig außer Acht gelassen wurden. Aus der Sicht des Einzelhandels werden diese Anforderungen durch die geplante Fläche nicht erfüllt. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die noch nachzureichende wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen.</p> <p>Weiterhin führt die Stadt Ulm ins Feld, die Sedelhöfe würden Teil der Stadtstruktur. Die als offene Gassen konzipierten inneren Erschließungswege der Sedelhöfe und deren vielfältige Anknüpfungspunkte an das bestehende Wegenetz würden die Besucher der Sedelhöfe bruchlos in die Bahnhofstraße bzw. in die umliegenden Quartiere weiterleiten. Auch hierin liegt ein Verstoß gegen das Gebot der zutreffenden Ermittlung des Abwägungsmaterials. Die Betrachtung und Bewertung der Stadt Ulm widerspricht völlig den Erfahrungen des Einzelhandels, die auch bei diesem Punkt außer Acht gelassen worden sind. Die Erfahrungen des Einzelhandels im Hinblick auf eine</p>	<p>Wie bereits dargestellt, ist die offene und stark vernetzte Struktur der Sedelhöfe darauf ausgerichtet, bestehende Einkaufslagen zu erweitern bzw. zu stärken und somit gerade nicht dazu geeignet, Passantenströme auf Kosten bestehender Lagen abzuleiten. Der Einwender hält der Stadt Ulm eine subjektive Betrachtung des Sachverhalts vor und nimmt für sich in Anspruch, aus der Sicht des Einzelhandels zu sprechen. Richtig ist aber, dass der Einwender sehr subjektiv für einen ganz bestimmten Einzelhandelsstandort in der Bahnhofstraße argumentiert und andere Einzelhandelslagen mit anders gelagerten Interessen, wie etwa das Wengenviertel, ausblendet. Es ist aber gerade die Aufgabe einer umfassenden Abwägung, die Partikularinteressen aller Betroffenen einzustellen. Im Unterschied zur interessengeleiteten Sichtweise des Einwenders hat die Stadt das Abwägungsmaterial sehr wohl zutreffend ermittelt. Auf die Studie der Ostfalia Hochschule wird an gesonderter Stelle in der Beschlussvorlage ausführlich Stellung bezogen.</p> <p>Die Ausführungen des Einwenders beziehen sich auf die nicht mehr zur Debatte stehende Planung von MAB und ist zum aktuellen Verfahrensstand nicht mehr einschlägig. Ungeachtet dessen zeugt die Aussage des Einwenders, geleitete Baustrukturen würden die Kunden abfangen und zum primären Aufenthalt in diesen Räumlichkeiten verleiten, dass das neuartige Konzept der Sedelhöfe offenbar missverstanden wurde. Passanten aus der Bahnhofspassage betreten nicht etwa die Räumlichkeiten eines Einkaufszentrums. Passanten betreten vielmehr öffentliche und faktisch offene Gassen, die an die verschiedenen Bereiche der Ulmer City anknüpfen. Die Sedelhöfe unterscheiden sich in dieser Hinsicht nicht von anderen Einkaufslagen: Den Passanten bleibt die Wahl, ob sie ihren vorgefassten Zielen und Vorhaben folgend den individuell passendsten Weg durch die Stadt nehmen oder etwa eines der Geschäfte, sei es an der Bahnhofstraße oder in den Sedelhöfen, betreten. Auch in diesem Zusammenhang wird der Vorwurf, das Abwägungsmaterial sie nicht zutreffend ermittelt worden, zurückgewiesen. Auf die Studie der Ostfalia Hochschule wird an gesonderter Stelle in der Beschlussvorlage</p>
--	--

<p>einzelhandelsrelevante Erschließung lehren vielmehr, dass geleitete Baustrukturen die Kunden abfangen und zum primären Aufenthalt in diesen Räumlichkeiten verleiten. Berücksichtigt man in diesem Zusammenhang noch, dass mit der geplanten Wegeführung aus der Bahnhofspassage auf der Ebene 0 und erst recht auf der Ebene -1 eine völlig neue Wegebeziehung nahezu ausschließlich zu dem Einkaufsquartier Sedelhöfe geschaffen wird, ist die Kritik, die Sedelhöfe schlucken Passantenströme und verteilen diese lediglich intern weiter, nachvollziehbar und berechtigt. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auch zu diesem Punkt auf die noch nachzureichende wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen.</p> <p>Das weitere Argument der Stadt Ulm, es sei davon auszugehen, dass das geplante Einkaufsquartier Sedelhöfe, am Eingang der Bahnhofstraße quasi in zweiter Reihe gelegen, an der Sogwirkung dieser für die gesamte Innenstadt bedeutsamen Erschließungsachse nichts ändern werde, kann nur als Behauptung ins Blaue hinein gewertet werden. Eine Begründung bleibt die Stadt Ulm schuldig. Es ist auch nicht nachvollziehbar, wie die behauptete Sogwirkung ohne eine gute und funktionierende Verbindung vom Hauptbahnhof zur Bahnhofstraße und in Ansehung der hinzukommenden gezielten Lenkung der Passantenströme in die Sedelhöfe funktionieren soll. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auch zu diesem Punkt auf die vorgenannte Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen.</p> <p>Des Weiteren ist festzuhalten, dass die Stadt Ulm ihrer Verpflichtung zur vollständigen Ermittlung der betroffenen und widerstreitenden Belange nicht nachgekommen ist. Denn schon sehr frühzeitig, u.a. mit Schreiben vom 22.05.2013, von unseren Mandanten vorgebrachten Bedenken und Einwendungen ist die Stadt Ulm nicht nachgegangen. Sie hat diese vielmehr schlicht als Spekulationen ohne nachvollziehbare Grundlage abgetan. Dabei hat sie verkannt, dass es ihr im Rahmen ihrer Ermittlungspflichten obliegt, die betroffenen privaten Belange unserer Mandanten selbst sorgfältig zu ermitteln. Dieser Verpflichtung ist die Stadt Ulm nicht nachgekommen. Ferner hätte die Stadt Ulm hinreichende, plausible und schlüssige</p>	<p>ausführlich Stellung bezogen.</p> <p>Der Einwander fokussiert ausschließlich auf Passanten aus der Bahnhofspassage in Bewegungsrichtung von Westen nach Osten. Selbst, wenn man der Argumentation des Einwenders folgen und erhebliche Rückgänge der Passanten aus diesem einen Zufluss in der Bahnhofstraße in Betracht ziehen würde, wäre dies nicht dazu geeignet, die Sogwirkung der Achse Bahnhofstraße/Hirschstraße infrage zu stellen. Diese Achse wird von zahlreichen Zuläufen entlang des gesamten Innenstadtrings bedient und ist strukturell das Rückgrat der westlichen Innenstadt mit einer hohen Verbindungs-, Sammel- und Verteilerfunktion. Die Straße hat eine attraktive und stabile Einzelhandelsstruktur und im deutschlandweiten Vergleich mit Städten bis 250.000 Einwohner mit Abstand die höchste Passantenfrequenz (Aussage der Ulmer City Marketing e.V.).</p> <p>Der Einwander stellt Zitate in einen falschen Zusammenhang: Der Terminus „Spekulation ohne nachvollziehbare Grundlage“ wurde in einem ganz bestimmten, vorstehend erläuterten und begründeten Kontext verwendet und nicht etwa auf ein Schreiben vom Mai 2013 oder gar auf Einwendungen im Allgemeinen bezogen. Die Stadt hat hinreichende, plausible und schlüssige Prognosen über die Auswirkungen der Bauleitplanung vorgenommen und gutachterlich überprüfen lassen. Daraus ergeben sich keinerlei Hinweise, dass die Planung schädliche städtebauliche Auswirkungen oder gar existenzgefährdende Effekte generieren würde. Die Stadt hat die einzustellenden Belange hierzu vollständig ermittelt. Es ist allerdings nicht Aufgabe der Stadt, anhand irgendwie gearteter Frequenzprognosen, die in Anbetracht der Komplexität von Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehren nicht zu belastbaren Zahlen führen können, Spekulationen Vorschub zu leisten. Aus diesem Grund hat sich die Stadt auch nicht an der Beauftragung der mittlerweile vorgelegten, in ihrer Aussagekraft zweifelhaften Studie der Ostfalia Hochschule beteiligt.</p>
--	---

<p>Prognosen über die zukünftigen Auswirkungen ihrer Bauleitplanung, also auch im Hinblick auf die zukünftig von der Planung betroffenen Interessen unserer Mandanten selbst vornehmen bzw. durch geeignete Sachverständige erstellen lassen müssen. Das heißt, es wäre Sache der Stadt Ulm gewesen, eine gutachterliche Analyse möglicher Veränderungen der Passantenströme in der Ulmer Innenstadt durch den Bau des Einkaufszentrum Sedelhöfe, wie sie im Februar 2014 von der (Mandantin) gemeinsam mit weiteren betroffenen Einzelhändlern und dem Ulmer City Marketing e.V. in Auftrag gegeben worden ist, selbst zu beschaffen. Auch dieser Verpflichtung ist die Stadt Ulm nicht nachgekommen; selbst eine Beteiligung an der vorgenannten Beauftragung hat die Stadt Ulm abgelehnt.</p> <p>Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass das vom Investor in Auftrag gegebene Gutachten der GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH aus November 2012 („Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung des innerstädtischen Einkaufszentrums „Sedelhöfe“ im Oberzentrum Ulm“) in diesem Zusammenhang nicht hilfreich ist. Denn die geplante Fußgängerführung vom Hauptbahnhof Ulm in die Ulmer Innenstadt und die Gestaltung der Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße und der Hirschstraße sind nicht Gegenstand dieser Auswirkungsanalyse. Demgemäß enthält das vorgenannte Gutachten auch keine Aussage zu den schädlichen Auswirkungen, die aus der Veränderung und einseitigen Lenkung der Passantenströme für den bestehenden Einzelhandel in der Ulmer Innenstadt zu erwarten sind.</p> <p>Schließlich ist der Stadt Ulm vorzuhalten, dass sie sich anbietende und ernsthaft in Betracht kommende Planungsalternativen nicht in die Abwägung einbezogen hat. Insbesondere hat sie verkannt, dass tatsächlich weitere Planungsalternativen zur Gestaltung der Zugangssituation vom Hauptbahnhof Ulm in die Ulmer Innenstadt, die zu einer gerechten Verteilung der Passantenströme - und zwar insbesondere der Passanten in bzw. aus der Bahnhofspassage auf den Ebenen -1 und 0 - führen würden, bestehen. Damit hat die Stadt Ulm ihre Verpflichtung, ernsthaft in Betracht kommende Alternativen sachlich, unvoreingenommen und unparteiisch zu prüfen, verletzt. Zugleich hat sie die Pflicht</p>	<p>Die Auswirkungsanalyse der GMA ist auch in diesem Zusammenhang insoweit hilfreich, als darin schädliche städtebauliche Auswirkungen und Umsatzverlagerungen in einem wettbewerbsverzerrenden oder gar existenzgefährdenden Ausmaß ausgeschlossen werden. Die wiederholte Unterstellung einer einseitigen Lenkung der Passantenströme wird auch in diesem Zusammenhang aus bereits vielfach erläuterten Gründen zurückgewiesen.</p> <p>Auch hier wiederholt der Einwender lediglich bereits vorgebrachte Argumente; diese wurden im Abschnitt A IV.5. bereits ausführlich behandelt. Die Annahme, die Stadt habe keine Planungsalternativen in Betracht gezogen, ist falsch. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.</p> <p>(Beschreibung)</p>
---	--

<p>verletzt, die vorgenannte tatsächlich bestehende und in Ansehung der besonderen Bedeutung einer guten und funktionierenden Verbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße objektiv vorzugswürdige Planungsalternative zu erarbeiten.</p> <p>Gemeinsam mit weiteren betroffenen Einzelhändlern in der Bahnhofstraße/Hirschstraße, der Industrie- und Handelskammer Ulm und dem Ulmer City Marketing e.V. hat die (Mandantin) mit Schreiben vom 22.05.2013 (nebst Anlagen 1 - 8) den Vorschlag „City Tor Ulm“ als Planungsalternative für die fußläufige Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof Ulm und der Ulmer Innenstadt vorgelegt. Gegenstand dieser Planungsalternative ist eine Bündelung der vom Hauptbahnhof Ulm kommenden Fußgängerströme auf der Ebene 0 und die Schaffung einer großzügigen Eingangssituation zur Ulmer Innenstadt mit einer Orientierungsfläche, die im Gegensatz zu der vorliegenden Planung den Zwang zu einer bestimmten Wegeführung vermeidet.</p> <p>Diese Planungsalternative wurde in allen Alternativen und Varianten aus „funktionalen“ und „stadtstrukturellen“ Gründen abgelehnt. Die Ablehnung wird darauf gestützt, es seien verkehrstechnische Stellungnahmen eingeholt und städtebauliche Szenarien entwickelt worden, die allerdings nicht offengelegt worden sind. Es kann daher nicht nachvollzogen werden, dass die vorgeschlagene Alternativplanung tatsächlich an der technischen Machbarkeit scheitern soll.</p> <p>Soweit sich die Stadt Ulm auf stadtstrukturelle Gründe berufen hat, greifen diese nicht durch. Dies gilt vor allem für das Argument, die vorgeschlagene Orientierungsfläche könne nicht akzeptiert werden, weil bereits ein großer urbaner Freiraum auf dem Bahnhofsplatz bestünde. Dies ist nicht zutreffend. Zur weiteren Begründung dafür, dass die Ablehnung der Planungsalternative sachlich nicht nachvollziehbar ist, wird auf das als Anlage 3 in Ablichtung beigefügte Schreiben der (Mandantin) vom 05.05.2014 verwiesen.</p> <p>Wie oben unter Ziffer A. 5. b) bereits näher dargestellt und begründet worden ist, hat die</p>	<p>Die Lage der Haltestelle wurde im Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung Bau und Umwelt im Rahmen der Vorbereitung des Realisierungswettbewerbs Bahnhofplatz Ulm am 05.02.2013 (GD 010/13) beschlossen. Die sich daraus ergebenden funktionalen Auswirkungen für die Fußgängerquerung über den Bahnhofplatz wurden in der Stellungnahme zum Vorschlag „City Tor Ulm“ nachvollziehbar erläutert. Zusätzlich zu den beschriebenen, barrierefreien Furten an beiden Enden der Haltestellen kann nach neueren Erkenntnissen wohl eine zusätzliche, nicht barrierefreie Querungsmöglichkeit im Bereich der Mittelzone der Haltestelle in Aussicht gestellt werden.</p> <p>Mit der Überarbeitung der Planung durch den neuen Investor DC wurde am westlichen Ausgang der Bahnhofspassage eine Platz geschaffen, die sich nach Süden zur Bahnhofstraße hin öffnet. Der Forderung des Einwenders nach einer Orientierungsfläche wurde mittlerweile also entsprochen.</p> <p>Auch hier wiederholt der Einwender lediglich bereits vorgebrachte Argumente; diese wurden im Abschnitt A IV.5.b bereits ausführlich behandelt. Die Annahme, die Stadt habe keine Planungsalternativen in Betracht gezogen, ist falsch. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.</p>
--	---

<p>Stadt Ulm nach eigener Bestätigung die Planung des Investors aus dem Vergabeverfahren als Grundlage für den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ übernommen und im Anschluss daran im Hinblick auf die Zugangssituation zu dem Einkaufsquartier Sedelhöfe keine weiteren Planungsalternativen untersucht. Tatsächlich bestehen jedoch weitere Planungsalternativen zur Gestaltung der Zugangssituation vom Hauptbahnhof Ulm in die Ulmer Innenstadt, die zu einer gerechten Verteilung der Passantenströme - und zwar insbesondere der Passanten in bzw. aus der Bahnhofspassage auf den Ebenen -1 und 0 - führen würden; aus <u>planerischer</u> Sicht ist es ohne Weiteres möglich, den diesseitigen - bereits mit Schreiben der (<i>Mandantin</i>) vom 22.11.2013 detailliert mitgeteilten - Einwendungen gegen die geplante Fußgängerführung auf der Ebene -1 und der Ebene 0 Rechnung zu tragen und den Entwurf des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ entsprechend zu ändern.</p> <p>Bestätigt hat die Stadt Ulm damit im Übrigen auch, dass alle in der Beschlussvorlage vom 19.02.2014 (GD 087/14) und der Begründung des Bebauungsplanentwurfes in der Fassung vom 20.02.2014 geäußerten städtebaulichen Überlegungen, die unter Einbeziehung des Grundstückes und Gebäudes Bahnhofplatz 7 eine Verbesserung der Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof in Aussicht stellen, aus derzeitiger Sicht keine realistische Option darstellen. Dies gilt auch für den Planungsvorschlag Treppenaufgang Bahnhofspassage (Anlage 9 zu GD 087/14), der außerhalb des Plangebietes eine zusätzliche Fahrtreppe im Bereich des Kanals der „Kleinen Blau“ vorsieht. Tatsächlich ist überhaupt nicht absehbar, ob und gegebenenfalls wann das Objekt Bahnhofplatz 7 für städtebauliche Zwecke zur Verfügung stehen könnte.</p> <p>c) Abwägungsfehleinschätzung als Abwägungsmangel</p> <p>aa) Rechtliche Grundsätze</p> <p>(...)</p> <p>bb) Abwägungsfehleinschätzung bei dem Projekt Sedelhöfe</p> <p>Im Hinblick auf die vorstehend als Abwägungsmangel im Sinne eines Abwägungsdefizits angesprochenen Punkte liegt jeweils zugleich auch ein Abwägungsmangel im Sinne einer</p>	<p>Auch hier wiederholt der Einwender lediglich bereits vorgebrachte Argumente; diese wurden im Abschnitt A IV. bereits ausführlich behandelt. Die außerhalb des Geltungsbereichs dargestellte Fahrtreppe ist eine Absichtserklärung in Hinblick auf einen derzeit nicht absehbaren Zeitpunkt in der Zukunft. Diese zusätzliche Fahrtreppe ist dabei keineswegs ausschlaggebend für eine angemessene Erschließung der Bahnhofspassage; diese ist über die festgesetzte Treppenanlage innerhalb des Geltungsbereichs bereits in ausreichender Weise gesichert. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.</p> <p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>Wie vorstehend dargelegt wurden weder das Abwägungsmaterial fehlerhaft zusammengestellt bzw. der Abwägung unrichtige Tatsachen und Annahmen zugrunde gelegt, noch wurden Sachverhalte und Belange unvollständig ermittelt oder ernsthaft in Betracht kommende Alternativen ignoriert. Die Gewichtung der Belange erfolgte sachlich und unvoreingenommen.</p>
--	--

<p>Abwägungsfehleinschätzung vor.</p> <p>Wenn schon das Abwägungsmaterial fehlerhaft zusammengestellt worden ist, weil unrichtige Tatsachen und Annahmen zugrunde gelegt, Sachverhalte und Belange nicht vollständig ermittelt und in die Abwägung eingestellt sowie sich anbietende und ernsthaft in Betracht kommende Alternativen nicht einbezogen worden sind, kann dies - wie hier - nur dazu führen, dass die jeweiligen Belange auch nicht objektiv zutreffend in ihrer Bedeutung berücksichtigt werden. Infolgedessen ist auch die anschließende Gewichtung der Belange natürlich nicht objektiv zutreffend erfolgt.</p> <p>d) Abwägungsdisproportionalität als Abwägungsmangel</p> <p>aa) Rechtliche Grundsätze</p> <p>(...)</p> <p>bb) Abwägungsdisproportionalität bei dem Projekt Sedelhöfe</p> <p>Die Stadt Ulm vertritt die Auffassung, die vorliegende Planung erreiche durchaus einen Interessenausgleich zwischen dem neuen Projekt und den Anliegern an der Bahnhofstraße. Zur Begründung führt sie an:</p> <p>Der östliche Aufgang/Ausgang der Passage leite gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächere sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen würden. Die Blickbeziehung vom Treppenaufgang in die Bahnhofstraße bleibe sehr wohl erhalten. Die weiter nach Osten gerückte Treppenanlage würde den Blickwinkel in Richtung Bahnhofstraße deutlich aufweiten. Dies sei eine wesentliche Verbesserung gegenüber der hinter das Gebäude Bahnhofstraße 7 zurückversetzten Treppenanlage im Bestand. Die geplante zusätzliche Rolltreppe an der Südseite des Treppenaufgangs würde die Situation noch weiter verbessern. Gegenüber dem aktuellen Zustand würde der Zugang vom Bahnhof zur Innenstadt wesentlich verbessert durch eine neue Gasse, die den Bahnhofsplatz mit oberirdischer Fußgängerquerung mit der Bahnhofstraße verbindet und durch neue weiter östlich gelegene Fahrtreppen und eine sich fächerförmig zur Bahnhofstraße öffnende Treppenanlage.</p>	<p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>Die Beschreibung bezieht sich auf das MAB-basierte Projekt. Dieses ist nicht mehr Gegenstand des Verfahrens.</p> <p>Auch hier wiederholt der Einwender lediglich bereits vorgebrachte Argumente; diese wurden im Abschnitt A IV. bereits ausführlich behandelt. Ein Verstoß gegen die gebotene Wettbewerbsneutralität liegt nicht vor.</p>
--	--

<p>Wie vorstehend bereits näher begründet worden ist, sind diese Behauptungen sämtlich nicht zutreffend. Eine Verbesserung der bestehenden Situation ist im Hinblick auf die Belange/Interessen unserer Mandanten nicht feststellbar. Im Gegenteil, durch die vorliegende Planung wird das Einkaufsquartier Sedelhöfe ungerechtfertigt und zu Lasten unserer Mandanten übermäßig begünstigt (Verstoß gegen das Gebot der Wettbewerbsneutralität der Bauleitplanung). Daher liegt auf der Hand, dass die vorgenannten Aspekte tatsächlich keinen Interessenausgleich zugunsten unserer Mandanten darstellen können.</p> <p>Weiterhin argumentiert die Stadt Ulm, die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiere sich dabei an altstadt-typischen Querschnitten. Eine Zurücknahme der Gebäudekanten auf das ursprüngliche Maß werde in diesem neuen städtebaulichen Kontext abgelehnt.</p> <p>Angesichts der besonderen Bedeutung, welche eine gute Verbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße als städtebauliches und stadtentwicklungspolitisches Oberziel einerseits und zur Wahrung des Wettbewerbsschutzes des ortansässigen Handels in der wichtigen Achse Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits hat, ist bei objektiver Gewichtung keine Rechtfertigung dafür ersichtlich, diese Belange hinter die von der Stadt Ulm genannten gestalterischen Aspekte zurückzusetzen. Schließlich können die altstadt-typischen Querschnitte im gesamten Bereich des Einkaufsquartiers Sedelhöfe erhalten bleiben. Lediglich die in der Ebene 0 erforderliche Orientierungsfläche muss erweitert werden, um tatsächlich die notwendige Verteilerfunktion zu erhalten. Warum eine Zurücknahme der Gebäudekanten auf das ursprüngliche Maß in diesem neuen städtebaulichen Kontext aus städtebaulicher Sicht nicht vertretbar sein sollte, erläutert die Stadt Ulm nicht und ist auch nicht ersichtlich. Tatsächlich geht es der Stadt auch in diesem Punkt doch wohl darum, die Interessen des Investors nicht zu berühren, damit dieser nicht von dem Projekt abspringt.</p> <p>Als angeblichen Ausgleich zugunsten der Belange unserer Mandanten will die Stadt Ulm insbesondere ihre erklärte Absicht, das Grundstück bzw. Gebäude Bahnhofstraße 7 in die spätere endgültige Ausgestaltung der Verbindung zwischen Bahnhof und</p>	<p>(Beschreibung/Zitierung)</p> <p>Die Beschreibung bezieht sich auf das MAB-basierte Projekt. Dieses ist nicht mehr Gegenstand des Verfahrens. Der Forderung nach einer großzügigen Orientierungsfläche vor dem östlichen Ausgang der Passage wurde im Zuge der Projektfortentwicklung durch den neuen Investor nachgekommen.</p> <p>(Beschreibung/Zitierung)</p>
---	--

<p>Bahnhofstraße einzubeziehen, verstanden wissen. Sie stützt sich dabei auf Folgendes:</p> <p>Weitere Verbesserungen könnten nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden, weil die Achse Hauptbahnhof - Bahnhofstraße durch dieses Gebäude verlaufe. Dieses Schlüsselgrundstück befinde sich im Privateigentum und stehe trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt derzeit nicht zur Verfügung. Städtebauliches Ziel bleibe aber nach wie vor die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald sich neue Handlungsspielräume ergäben. Die gewünschte axiale Beziehung Hauptbahnhof - Bahnhofstraße lasse sich also nicht im Zuge des Projekts Sedelhöfe realisieren, sondern müsse verschoben werden, bis die Immobilie Bahnhofstraße 7 zur Disposition stehe. Dazu hat die Stadt Ulm einen 3-Stufen-Plan entwickelt, wonach schrittweise weitere Verbesserungen der Zugangssituation angestrebt werden sollen:</p> <p><i>Zitat aus der Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss, GD 087/14, siehe Originalschreiben).</i></p> <p>Dieser 3-Stufen-Plan kann schon deshalb keinen Ausgleich zugunsten der Interessen unserer Mandanten darstellen, weil die Stadt Ulm an anderer Stelle eindeutig klargestellt hat: „Das Gebäude Bahnhofplatz 7 kann auf absehbare Zeit weder angekauft noch verändert werden“ (Beschlussvorlage GD 087/14, S.56). Das heißt, es ist völlig offen, ob diese angestrebte Verbesserung der Zugangssituation überhaupt jemals realisiert werden kann und wann dies ggf. in Betracht kommt. Eine derartige Lösung ist für unsere Mandanten wie auch den sonstigen betroffenen Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße absolut unzumutbar. Denn, selbst wenn es der Stadt Ulm nach Jahren gelingen sollte, das Grundstück zu erwerben und die erklärten Absichten auch nicht aus anderen Gründen unmöglich geworden sein sollten, sind die gravierenden Schädigungen des Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße inzwischen aber eingetreten, und zwar mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit unumkehrbar.</p> <p>Im Übrigen stellt dieser Lösungsvorschlag einen eklatanten Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung dar. Danach ist es</p>	<p>Es ist korrekt, dass Lösungsvorschläge unter Einbeziehung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 der Mitwirkungsbereitschaft der dortigen Erbbauberechtigten bzw. Eigentümer bedürfen. Grundlegende Änderungen im Sinne einer Aufgabe des Bestandsgebäudes und Einbeziehung des Grundstücks in das Projektgebiet sind derzeit in der Tat nicht absehbar. Nichts desto trotz hat die Stadt das städtebauliche Ziel einer verbesserten Anbindung der Bahnhofstraße an den Bahnhofplatz formuliert; sie wird weiter auf dieses Ziel hinwirken und, sobald sich realistische Gelegenheiten zur Umsetzung des Ziels bieten, diese nutzen. Der Status quo der vergangenen Jahrzehnte hat zudem gezeigt, dass auch der bestehende Versatz zwischen Bahnhofspassage und Bahnhofstraße sehr wohl eine funktionstüchtige Verbindung herstellt. Das Neubauprojekt wirkt hier zusätzlich als Scharnier, welches den Ort wesentlich aufwertet und die Verbindungswege räumlich besser definiert. Insofern gibt es keine grundsätzliche Abhängigkeit vom Erwerb des Grundstücks Bahnhofplatz 7, um hier grundlegende strukturelle und funktionale Verbesserungen zu erzielen.</p> <p>In Anbetracht dessen werden also nicht, wie vom Einwender vermutet, etwa neue Problemlagen geschaffen; vielmehr wird ein problematisches, über die Jahre vernachlässigtes Quartier von Grund auf erneuert – mit positiver Ausstrahlung auf die angrenzenden Stadtfelder. Ein Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung liegt nicht vor.</p> <p>Die Beschreibung bezieht sich auf das MAB-basierte Projekt. Dieses ist nicht mehr Gegenstand des Verfahrens. Die Vermutung, Passanten würden gezielt in die Sedelhöfe geführt und zu einem ganz wesentlichen Teil</p>
--	--

<p>der Stadt Ulm gerade untersagt, durch ihre Planung neue Problemlagen zu schaffen, die weder im Plan selbst gelöst sind, noch sich durch andere, in jeder Hinsicht völlig ungewisse spätere Regelungen lösen lassen. Denn das Erfordernis, dass andere Lösungen außerhalb des Bebauungsplans nur dann zulässig sind, wenn die entsprechende Lösung auch tatsächlich möglich und sichergestellt ist, ist hier nach eigener Aussage der Stadt Ulm gerade nicht erfüllt.</p> <p>Auch die weitere Argumentation der Stadt Ulm greift als angeblicher Ausgleich der Interessen unserer Mandanten nicht durch. Insbesondere trifft nicht zu, dass die Besucher der Sedelhöfe angeblich bruchlos in die umliegenden Quartiere weitergeleitet werden würden. Wie oben bereits begründet worden ist, werden die durch die Planung gezielte in das Einkaufsquartier Sedelhöfe gelenkten Passantenströme dort zu einem ganz wesentlichen Teil lediglich intern verteilt. Keineswegs kann es vor diesem Hintergrund gar als selbstverständlich angesehen werden, dass sich die Passanten vom Bahnhof kommend angeblich unterschiedliche Wege auf ihrem Weg durch die Stadt suchen sollen. Für einen geringen Teil der Passanten mag dies zutreffen, jedoch nicht für die Fußgängerströme aus der Bahnhofspassage, aus dem ÖPNV am Bahnhof und aus der neuen Tiefgarage. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auch zu diesem Punkt auf die noch nachzureichende wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen.</p> <p>Gleichfalls unzutreffend ist die Meinung der Stadt Ulm:</p> <p><i>Zitat aus der Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss, GD 087/14, siehe Originalschreiben).</i></p> <p>Auch dies bedeutet tatsächlich keinen Interessenausgleich zugunsten unserer Mandanten. Dabei wird nämlich verkannt, dass diese Annahme den Erfahrungen und Erkenntnissen des Einzelhandels völlig zuwider laufen. Eine Verbindung zur Innenstadt besteht über sechs Ausgänge lediglich formal. Maßgeblich ist aber, dass hier an diesen Ausgängen eindeutige Sicht- und Wegeachsen in ausreichender Breite fehlen. Aus einzelhandelstechnischer Sicht ist nicht die Anzahl der Durchgänge relevant, sondern deren Lage, Sichtbarkeit, Dominanz und damit deren Attraktivität für die Passanten. Einzelhandelskunden folgen nicht</p>	<p>intern verteilt, ist haltlos. Bereits die Wortwahl („in die Sedelhöfe“, „intern verteilt“) offenbart, dass der Einwender von grundlegend falschen Vorstellungen ausgeht. Die Sedelhöfe sind gerade kein geschlossenes Einkaufszentrum, in welches die Besucher hinein gehen und weiterverteilt werden. Die Gassen durch die Sedelhöfe sind offen und finden ihre Fortsetzung in den bestehenden Straßen und Wegen. Wie in anderen Einkaufsquartieren werden von diesen öffentlichen Gassen aus einzelne, voneinander unabhängige Geschäfte erschlossen. Eine interne Weiterverteilung ist somit ausgeschlossen. Die vorgesehene Nutzungsmischung und Differenzierung der Baukörper/Fassaden wird zusätzlich dazu beitragen, dass vielmehr der Eindruck eines neuen Stadtquartiers als der eines Einkaufszentrums entstehen wird. Zur Studie der Ostfalia Hochschule wird an gesonderter Stelle in dieser Beschlussvorlage geantwortet.</p> <p>Die Beschreibung bezieht sich auf das MAB-basierte Projekt. Dieses ist nicht mehr Gegenstand des Verfahrens. Ungeachtet dessen ist anzumerken, dass erfolgreicher Städtebau nicht zuvorderst den verhaltenspsychologischen Annahmen des Einzelhandels folgen kann, sondern vor allem auf strukturellen, funktionalen und gestalterischen Überlegungen gründet. Die Argumentation des Einwenders ist nicht dazu geeignet, eine Bevorteilung der Sedelhöfe zu konstruieren: In dieser Logik wären die Sedelhöfe mit den verhältnismäßig schmalen Zugängen und Gassen gegenüber der linearen, breiten und mit großzügigen Zuläufen vernetzten Bahnhofstraße deutlich im Nachteil. Im Übrigen geht es an der Realität vorbei zu glauben, die Besucher der Innenstadt würden quasi willenlos vorgezeichneten Mustern folgen. Ziel der Stadtplanung muss sein, Möglichkeiten zu eröffnen und nicht Wege vorzuzeichnen.</p> <p>Der Einwender fokussiert sich ausschließlich auf einen einzigen Zulauf in die Bahnhofstraße und beschränkt seine Argumentation auf lediglich eine Bewegungsrichtung. Dies ist eine bewusste Verkürzung des Sachverhalts. Die Argumentation wird nicht stichhaltiger, indem</p>
--	---

<p>vielfachen, sondern gut erkennbaren Wegeangeboten, die den vorgenannten Qualitätsanforderungen genügen. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auch zu diesem Punkt auf die noch nachzureichende wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen.</p> <p>Verfehlt ist schließlich auch der Einwand, erhebliche Fußgängerströme kämen vom Münsterplatz in die Bahnhofstraße. In dieser Bewegungsrichtung seien die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt, sondern eher im Nachteil gegenüber der Bahnhofstraße. Die Parkhäuser Deutschhaus und Fischerviertel sowie das Parkhaus am Rathaus würden darüber hinaus weitere Passantenströme zur Bahnhofstraße und Hirschstraße erzeugen. Dieses Argument liegt schlicht neben der Sache, weil es hier nicht um die genannten Passantenströme geht, sondern um diejenigen aus dem Bereich der Bahnhofspassage.</p> <p>Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Stadt Ulm die widerstreitenden betroffenen Belange bislang keineswegs in einer dem Verhältnismäßigkeitsprinzip entsprechenden Weise miteinander zum Ausgleich gebracht. Vielmehr besteht eine klare Begünstigung der Belange des Investors, hinter dessen Interessen die Belange/Interessen unserer Mandanten und der sonstigen Einzelhändler in der Bahnhofstraße/Hirschstraße ohne sachliche Rechtfertigung und ohne Interessenausgleich zurückgesetzt werden.</p> <p>1. Erheblichkeit der Abwägungsmängel</p> <p>Die im vorliegenden Fall bestehenden Abwägungsmängel sind nicht etwa nur unerheblich, sondern von erheblichem Gewicht. Die städtebaulich sehr wichtige Anforderung „geänderte Passage ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ als übergeordnetes Ziel der Stadtentwicklungspolitik, auf deren Einhaltung die Bieter bei der Ausschreibung eigens besonders hingewiesen worden sind, ist mit dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf grundlegend verfehlt worden.</p> <p>Die negativen Auswirkungen der ungelösten Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt, insbesondere der durch die Planung deutlich verschlechterten Verbindung zur Haupterschließungssachse Bahnhofstraße/Hirschstraße sind gravierend.</p>	<p>bestimmte Umstände schlicht ausgeblendet werden.</p> <p>Die Vorwürfe werden zurückgewiesen. Die betroffenen Belange wurden sehr wohl nach dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit in die Abwägung eingestellt und sachlich begründet. Eine einseitige Begünstigung ist nicht gegeben.</p> <p>Der Vorwurf einer mangelhaften Abwägung wird zurückgewiesen. Die nebenstehenden Argumente wurden bereits im Abschnitt B III 3. a) bb) entkräftet.</p> <p>Die Planung löst keine negativen Auswirkungen auf die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt aus. Die nebenstehenden Argumente wurden bereits in verschiedenen Abschnitten, etwa unter Kapitel A IV entkräftet. Zur Studie der Ostfalia Hochschule wird an gesonderter Stelle in dieser Beschlussvorlage geantwortet.</p>
---	--

<p>Darüber hinaus wirkt sich die geplante neue Wegeführung im Bereich der Bahnhofspassage, mit der die Fußgängerströme aus dem Hauptbahnhof, aus dem ÖPNV am Hauptbahnhof und aus der neuen Tiefgarage absolut vorrangig und gezielt in das Einkaufsquartier Sedelhöfe gelenkt werden, massiv zum Nachteil der in der Bahnhofstraße/Hirschstraße ansässigen Einzelhändler aus. Wegen der diesbezüglichen Einzelheiten wird auf die noch nachzureichende wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen. Auf der Grundlage des derzeitigen Bearbeitungsstandes der vorgenannten Studie, der unseren Mandanten von Herrn Prof. Dr. Jenne vorab mündlich mitgeteilt worden ist, sowie aufgrund allgemeiner Daten zu Passantenfrequenzveränderungen im Zuge neu angesiedelter Einkaufszentren in verschiedenen Städten Deutschlands ist davon auszugehen, dass unsere Mandanten bei einer Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes massive Nachteile (Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin und Wertverlust der Grundstückseigentümerin) erleiden werden. Wegen der diesbezüglichen Einzelheiten wird auf die obigen Darlegungen unter Ziffer A. IV. 4. verwiesen.</p> <p>2. Ergebnis: Rechtswidrigkeit des Bebauungsplanentwurfes</p> <p>Der Entwurf des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ verstößt auf der Grundlage der bisher vorliegenden Planung aus den vorgenannten Gründen in vielfacher Hinsicht und in erheblicher Weise gegen das in § 1 Abs. 7 BauGB normierte Gebot der gerechten Abwägung (zentrales Gebot rechtsstaatlicher Planung). Er ist daher rechtswidrig.</p> <p>3. Schadensersatzansprüche wegen Rechtswidrigkeit des Bebauungsplans</p> <p>Für den Fall, dass der Rat der Stadt Ulm den Bebauungsplan „Sedelhöfe“ auf der Grundlage der bisher vorliegenden Planung beschließen würde, wäre dieser wegen Verstoßes gegen das Gebot der gerechten Abwägung rechtsunwirksam. Für unsere Mandanten besteht die Möglichkeit, in diesem Fall die Rechtsunwirksamkeit des Bebauungsplanes im Wege eines Normenkontrollverfahrens gemäß § 47 VwGO durch den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg feststellen zu lassen. Dies kann ggf. Schadensersatzansprüche</p>	<p>Ein Verstoß gegen das Gebot der gerechten Abwägung liegt aus den vorgenannten Gründen nicht vor. An der Rechtmäßigkeit des Bebauungsplans besteht kein Zweifel.</p> <p>Das Szenario der Rechtsunwirksamkeit entbehrt einer realen Grundlage; das Gebot der gerechten Abwägung wurde nicht verletzt.</p>
--	--

<p>unserer Mandanten gegenüber der Stadt Ulm in beachtlicher Höhe wegen der erheblichen mit der Planung verbundenen wirtschaftlichen Nachteile (Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin und Wertverlust der Grundstückseigentümerin) nach sich ziehen. Andererseits drohen in diesem Fall ggf. auch Schadensersatzansprüche gegenüber der Stadt Ulm von Seiten des Investors. Für diesen kann auf der Grundlage eines unwirksamen Bebauungsplanes kein wirksames Baurecht geschaffen werden. Die auf dieser Seite ggf. entstehenden Schäden dürften enorm sein, gleichgültig, ob der Investor im Falle der Durchführung eines Normenkontrollverfahrens die Realisierung des Projekts zurückstellt oder ob er das Projekt zunächst weiterführt und nach dem Abschluss des Normenkontrollverfahrens entsprechend dem Verfahrensergebnis ändert.</p> <p>C. Zusammenfassung</p> <p>I. Der Beschluss des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ durch den Rat der Stadt Ulm auf der Grundlage der bisher vorliegenden Planung würde gegen das Abwägungsgebot verstoßen und wäre rechtswidrig. Der Bebauungsplan (Satzung) wäre in diesem Fall rechtsunwirksam.</p> <p>II. Die Rechtsunwirksamkeit des Bebauungsplanes kann auf Antrag unserer Mandanten in einem Normenkontrollverfahren gemäß § 47 VwGO durch den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg festgestellt werden. Gegebenenfalls könnte dies auch Schadensersatzansprüche gegenüber der Stadt Ulm zur Folge haben.</p> <p>III. Der Beschluss des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ auf der Grundlage der bisher vorliegenden Planung wäre hinsichtlich der Lenkung der Passantenströme vom Hauptbahnhof in die Innenstadt abwägungsfehlerfrei, wenn sich die Stadt Ulm wettbewerbsneutral verhalten würde, und die Passantenströme - wie eingangs beantragt - fair auf das geplante Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits verteilt werden würden. Auf diese Weise würden die widerstreitenden öffentlichen und privaten Belange zu einem gerechten Ausgleich gebracht werden.</p> <p>Anlage 3 zu Einwender 6:</p>	<p>Ein Verstoß gegen das Abwägungsgebot liegt nicht vor. Das Szenario der Rechtsunwirksamkeit entbehrt einer realen Grundlage.</p> <p>Der geschilderte Rechtsweg steht in jedem Bebauungsplanverfahren offen. Eine begründete Annahme, der Bebauungsplan könne sich in einer gerichtliche Überprüfung als rechtsunwirksam erweisen, liegt nicht vor.</p> <p>Die Planung verursacht keinen unzulässigen Eingriff in den Wettbewerb. Das Projekt ist städtebaulich begründet, das Gebot der Wettbewerbseutralität ist nicht verletzt. Widerstreitende öffentliche und private Belange wurden in die Abwägung eingestellt und zu einem gerechten Ausgleich gebracht.</p> <p>Der Abschnitt 1 Vorschlag „City Tor Ulm“ erläutert erneut die Vorschläge, die Einzelhändler der Stadt Ulm unter dem Namen „City Tor Ulm“ zur Diskussion gestellt und im Zuge der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung in dieses Verfahren eingebracht haben. Zu diesen Vorschlägen wurde bereits weiter oben in dieser Einwendungsschrift ausführlich Stellung bezogen.</p>
---	---

<p><u>Schreiben vom 05.05.2014</u></p> <p>1. Vorschlag „City Tor Ulm“</p> <p>2. Beschlussvorlage der Stadt Ulm, GD 198/13 vom 30.05.2013</p> <p>2.1 Verbindung Hauptbahnhof – Bahnhofstraße /Zentrale Querung ÖPNV und MIV</p> <p>In der Beschlussvorlage GD 198/13 stellt man bei der Beurteilung der drei Planungsalternativen „Verbindung Hauptbahnhof – Bahnhofstraße“ vor allem das Thema möglicher verkehrstechnischer Konflikte in den Vordergrund, die anhand vorhandener Regelwerke und Vorschriften und Gutachten berücksichtigt werden müssen. Auf einen Vorschlag zur Erarbeitung weiterer, verkehrskonformer Quellenalternativen oder auf einen Hinweis zur Notwendigkeit einer in diesem Falle zumindest erforderlichen, „gerechten Teilung“ der zentral ankommenden Passantenströme wird leider verzichtet.</p> <p>2.2 Veränderung von Positionen und Ausrichtung der Treppenanlage</p> <p>Der Hinweis in der Beschlussvorlage, dass man „eine Verbreiterung des Treppenaufgangs prüfe“, ist naheliegend, da – wie bereits oben beschrieben – privatrechtliche Bindungen zu beachten sind. Insgesamt bleibt aber unklar, was eine „spätere Lösung mit Bahnhofplatz 7“ vor dem Hintergrund der dann bereits geschaffenen Baulichkeiten bedeutet. Man sollte in Erfahrung bringen, welche Inhalte die Stadt Ulm bei einer realisierten Sedelhofbebauung unter einer späteren „Planung“ vorsehen will. Mit Akzeptanz der im Vorschlag „City Tor Ulm“ dargestellten Problematik ist es falsch, die privatrechtlichen Bedingungen zum Grund undeutlicher Terminaussage und unklarer, eventuell später umzusetzender Planungsinhalte zu machen. Auftrag an die Stadt Ulm muss vielmehr sein, eine Alternativplanung ohne Einbeziehung der privatrechtlichen Bindungen des Gebäudes</p>	<p>Das Kriterium der funktionalen Umsetzbarkeit ist Grundvoraussetzung für die Planung. Insofern musste die Untersuchung der verkehrstechnischen Konflikte den weitergehenden Überlegungen vorangestellt werden. Der Gemeinderat hat sich per Beschluss eindeutig für die Alternative mit zwei ÖPNV-Bahnsteigen auf dem Bahnhofplatz ausgesprochen. Damit sind funktionale Grenzen gesetzt, die bei der Beurteilung von Alternativlösungen zu beachten sind. Das Thema der Passantenströme wurde seither im Rahmen dieser Grenzen intensiv diskutiert und im Bebauungsplanverfahren vielfach behandelt.</p> <p>Die Maßnahmen für eine verbesserte Anbindung der Bahnhofstraße an die Bahnhofspassage wurden bereits dargelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Der Treppenaufgang aus der Bahnhofspassage wurde an den südlichen Rand des Projektgebiets unmittelbar an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 gelegt.</li><li>– Im Zentrum der Sedelhöfe am Ausgang der Bahnhofspassage wird ein Platz angelegt, der Verteilerfunktion hat und Möglichkeit zur Orientierung bietet. Der Platz öffnet sich nach Süden großzügig zur Bahnhofstraße.</li><li>– Die dem Passagenaufgang gegenüberliegenden Fassaden leiten mit ihren Rundungen in die Bahnhofstraße über.</li><li>– Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken. Verlässliche Terminaussagen oder konkrete Alternativplanungen sind nicht möglich, da die Stadt hier nicht alleiniger Akteur ist, sondern auf die Mitwirkungsbereitschaft Dritter angewiesen ist.</li></ul> <p>Die Beschlussvorlage GD 198/13 basierte auf der ursprünglichen, mittlerweile verworfenen Planung von MAB. Sowohl das Basement als auch die Situation auf der Ebene 0 hat sich im Zuge der Fortentwicklung durch DC wesentlich verändert.</p>
---	---

<p>„Bahnhofplatz 7“ voranzutreiben.</p> <p>2.3 Offene Stellungnahmen</p> <p>Die Beschlussvorlage GD 198/13 bleibt Antworten zu weiteren Aussagen des Vorschlags „City Tor Ulm“ schuldig. Damit sind die nach meiner Einschätzung wichtigsten Ansatzpunkte für planerische Veränderungen in der GD 198/13 unberücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Anbindung von Basementzugängen Sedelhöfe auf Ankunftsebene -1</li></ul>	<p>Bereits in der Diskussion um das ursprüngliche MAB-Projekt wurde mit den Einzelhändlern in der Bahnhof-/ Hirschstraße und deren Interessenvertretern intensiv um einen Interessenausgleich hinsichtlich der Lage, Größe und Qualität der Treppenanlage am Ausgang der Bahnhofspassage gerungen. Der dabei erzielte Kompromiss wurde schließlich im ursprünglichen Bebauungsplanentwurf verankert. Die diesbezüglichen Festsetzungen wurden mit geringfügigen, entwurfsbedingten Modifikationen in den nun fortentwickelten Bebauungsplanentwurf übernommen. Eine Differenzierung zwischen Geh- und Fahrtreppen nimmt der aktuelle Bebauungsplanentwurf, wie im Übrigen auch der MAB-basierte Entwurf, nicht vor; dies wird in einem städtebaulichen Vertrag zwischen Stadt und Investor festgelegt. Mit der festgesetzten, zwingend herzustellenden Treppenanlage bleibt die günstige Anbindung der Bahnhofstraße an die Bahnhofspassage planungsrechtlich also gesichert. Darüber hinaus wird im vorliegenden Bebauungsplanentwurf die Möglichkeit eröffnet, auch außerhalb der Baufelder Erschließungsanlagen zur Anbindung der Ebene -1 sowie Lichtöffnungen herzustellen. Mit dieser Ergänzung soll den erweiterten gestalterischen Möglichkeiten, die der fortentwickelte Entwurf bietet, Raum gegeben werden. Das Untergeschoss der Sedelhöfe schließt künftig niveaugleich an die Bahnhofspassage an und verlängert diese unter den neu entstehenden Platz. Über die Funktion einer Unterführung hinaus dient die Passage der Erschließung der flankierenden Ladenlokale. Die Passage ist quasi die Erweiterung des öffentlichen Stadtraums in die Ebene -1. Folglich gibt es keine interne Weiterleitung von Passanten zwischen den Ladenlokalen der Sedelhöfe.</p> <p>In der durch DC fortentwickelten Planung führen alle Treppen- und Aufzugsanlagen aus der Passage auf den zentralen Verteilerplatz. Somit werden alle Passanten aus der Passage auf ihrem Weg in die Innenstadt über diesen Platz geführt. Dort laufen die Straßen und Gassen des Quartiers zusammen und führen weiter in die Innenstadt. Eine alternative Wegeführung auf Ebene -1 gibt es nicht.</p> <p>Die im Bebauungsplan festgesetzte Treppenanlage verlängert die Bahnhofspassage achsial auf den neuen Platz. Die Treppe befindet sich am südlichen Rand des Projektgebiets am Übergang zur Bahnhofstraße. Der neue Platz öffnet sich</p>
--	--



<p>Einzelhandel der Stadt Ulm nicht akzeptabel wäre. Erfahrungsgemäß haben sich Kundenströme dann bereits verlagert und zu einer nachhaltigen Veränderung des Kundenverhaltens geführt. Richtig wird von Seiten der Stadt Ulm betont, dass die Stadtstruktur an dieser Stelle eine (wörtlich) „gewünschte axiale Beziehung Hauptbahnhof – Bahnhofstraße“ benötigt. Dadurch wird deutlich, dass der Stadt Ulm die Bedeutung dieser „Achse“ ebenso bekannt ist wie deren Fehlen nach Umsetzung der vorliegenden Planung. Auf Seite 51 wird beschrieben, (wörtlich), „dass das konkret anstehende Projekt Sedelhöfe die gewünschte axiale Beziehung nicht behindert“. Es heißt weiter, (wörtlich) „dieses städtebauliche Ziel bleibt durch die vorliegende Planung unberührt“. Es handelt sich mit dieser Aussage um eine unbelegte, subjektive Darstellung.</p> <p>– (Seite 51) Die von Seiten der Stadt genannten, zu beachtenden und planerisch zu berücksichtigenden Vorschriften zur Haltestellensituation Friedrich-Ebert-Straße sind richtig. Die vielfältigen Vorgaben zu Bahnsteiglängen, behindertengerechten Rampenausführungen und Übergangslängen sind aus anderen Fällen bekannt (s. auch oben unter Punkt 1.4)</p> <p>Die im weiteren angeführte Aussage, dass der Vorschlag auch aus (wörtlich) „stadtstrukturellen Gründen“ abzulehnen sei, ist nicht nachvollziehbar. Dass als Grund für diese Ablehnung ausgerechnet ein (wörtlich) „großer urbaner Freiraum auf dem Bahnhofplatz“ bestünde, ist nicht zutreffend. Es geht – wie bereits mehrfach gesagt – nicht um die Herstellung eines großen städtischen Platzes allein. Es geht um einen städtischen Orientierungsraum, der dem ankommenden Passanten die gleichberechtigte Wahl des von ihm einzuschlagenden Weges in die Stadt erlaubt.</p> <p>Umgekehrt kann man sogar sagen, dass Übergänge von der ÖPNV-Drehscheibe Richtung Bahnhofstraße verzichtbar wären, wenn es einen großen Bahnhofplatz in diesem Sinne tatsächlich gäbe. Das ist bei der vorliegenden Planung der Sedelhöfe leider nicht der Fall.</p>	<p>Die Stadt hat jüngst einen Realisierungswettbewerb durchgeführt mit dem Ziel, den Platz grundlegend aufzuwerten. Der Entwurf des Wettbewerbsiegers lässt bereits gut erkennen, dass der Bahnhofplatz künftig tatsächlich die Funktion eines großzügigen Entrées in die Innenstadt erfüllen kann. Die Sedelhöfe sind in diesem Kontext zu bewerten. Zudem wird mit dem durch den neuen Investor fortentwickelten Konzept im Zentrum der Sedelhöfe ein kleiner Stadtplatz geschaffen, der zugleich Orientierungsraum für Passanten am Ausgang der Bahnhofspassage ist. Den Forderungen des Einwenders wurde insoweit entsprochen.</p> <p>Die Sedelhöfe sind bereits Teil der kleinteilig strukturierten City. Hier geht es darum, attraktive Gassen und Raumfolgen zu schaffen, die sich in die Eigenart der innerstädtischen Umgebung einfügen, die Vernetzung der Wegebeziehungen fördern und Orientierung schaffen. Dies leistet der vorliegende Entwurf mit klaren, den Bestand ergänzenden Blockkanten und einer offenen Erschließung in besonderer Weise.</p> <p>Gerade durch die für Ulmer Nebenlagen typische Kleinteiligkeit der öffentlichen Räume innerhalb des Projektgebiets wird die Vorrangstellung der wesentlich breiteren und linearen Achse Bahnhof-/Hirschstraße unterstrichen.</p> <p>Die Einwände beziehen sich auf die mittlerweile verworfene Vorgängerplanung. Diese wurde zwischenzeitlich maßgeblich fortentwickelt. Ungeachtet dessen scheint der Einwander davon auszugehen, dass der typische Besucher die Innenstadt ohne Ortskenntnis betritt. In Anbetracht etwa des</p>
---	--

<p>Ebenfalls nicht nachvollziehbar ist die auf Seite 51 unten aufgeführte Behauptung einer (wörtlich) „Vorrangstellung der Bahnhofstraße als Hauptzugang in die Innenstadt“. Hier scheint die Realität ins Gegenteil verkehrt zu sein. Auch hierbei handelt es sich um eine nicht nachvollziehbare und in keinem Argument belegte Aussage.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- In den Ausführungen auf Seite 52 (oben) wird dargestellt, dass die Sedelhöfe (wörtlich) „an sechs Stellen an die angrenzenden Stadtfelder anknüpfen und Passanten in die bestehenden Einkaufslagen übergeleitet werden“. Dieser Aussage muss man aus einzelhandelstechnischer Sicht deutlich widersprechen. Eine Verbindung besteht hier nur aus formaler Sicht. Eine Anbindung in einer für den Einzelhandel wirksamen Art ist dies nicht. Hier fehlen eindeutige Sicht- und Wegeachsen in ausreichender Breite. Nicht die Anzahl von Durchgängen ist hier wichtig, sondern deren Lage, Sichtbarkeit, Dominanz und damit Attraktivität für den Passanten. Der angebliche Beleg einer „sechsfachen Anbindung“ ist gleichzeitig deren Leugnung. Einzelhandelskunden folgen nicht vielfachen, sondern einfachen, gut erkennbaren Wegeangeboten. Im Weiteren mag diese allen Einzelhändlern bekannte Tatsache auch von der Studie von Prof. Jenne belegt werden.</li><li>- Die auf Seite 52 (oben) dargestellte „weitere Rolltreppe“ als (wörtlich) „Ausgleich“ zum Frequenzverlust ist als Unterstützung für die ansonsten an dieser Stelle verlagerte Frequenz unwahrscheinlich und bleibt insofern ebenfalls eine unbelegte Behauptung. Eine frequenztechnische Bewertung oder Begründung für diese Aussage muss von Seiten der Stadt nachvollziehbar dargestellt werden.</li><li>- Gleiches gilt für die auf Seite 52 (Mitte) dargelegte Aussage, (wörtlich) „Die Blickbeziehung vom Treppenaufgang in die Bahnhofstraße bleibt sehr wohl erhalten“. Auch hierzu ist zu wiederholen,</li></ul>	<p>hohen Anteils an Tagespendlern ist diese Annahme nicht zutreffend. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass ein Großteil der Besucher die Stadt vom Bahnhof kommend mit konkretem Vorhaben und festem Ziel betritt. Die intensive Vernetzung der Sedelhöfe mit den umliegenden Stadtfeldern eröffnet jedem Besucher die Möglichkeit, den individuell geeigneten Weg durch die Stadt zu wählen. Ziel ist also vielmehr die Vernetzung von Stadtfeldern als die Kanalisierung von Besucherströmen. Eine Stadtplanung, die sich der „einzelhandelstechnischen“ Sichtweise folgend vorwiegend auf Sicht- und Wegeachsen mit dem Ziel der interessengesteuerten Kundenführung stützt, würde das Gebot der Abwägung öffentlicher und privater Belange grob missachten. Auf die Studie der Ostfalia Hochschule wird an gesonderter Stelle Bezug genommen.</p> <p>Die Einwände beziehen sich auf die mittlerweile verworfene Vorgängerplanung. Die Erschließungssituation hat sich nach erfolgter Fortentwicklung des Projekts durch den neuen Investor weiter verbessert. Die vorliegende Planung schafft, wie bereits mehrfach dargelegt, einen Ausgleich zwischen neuen und bestehenden Geschäftslagen, indem die öffentlichen Räume innerhalb des Projektgebiets eng mit den bestehenden Gassen und Straßen verknüpft sind und bruchlos ineinander übergehen.</p> <p>Die Einwände beziehen sich auf die mittlerweile verworfene Vorgängerplanung. Diese wurde zwischenzeitlich maßgeblich fortentwickelt. Noch mehr als zuvor bleibt mit der nun vorliegenden Planung der Blickkontakt vom Ausgang der Bahnhofspassage in die Bahnhofstraße gewährleistet! Zwischen dem Ausgang der Treppenanlage und der Bahnhofstraße liegen gerade einmal 15-20 m Entfernung! Insbesondere vom avisierten südlichen Rolltreppenaufgang ist ein Blick längs in die Bahnhofstraße gegeben. Auch von allen anderen Bereichen des Platzes am Ausgang der Passage ist die Bahnhofstraße nach wie vor präsent. Lediglich wird der Blickwinkel in die Bahnhofstraße je nach Position des Betrachters steiler und der einzusehende Bereich kleiner. Die Fokussierung des Einwenders auf frequenztechnische Wirksamkeit mag aus den individuellen Interessen heraus verständlich sein, wird dem städtebaulichen Anspruch an das Projekt aber nicht gerecht.</p>
--	--

<p>dass architektonische Sichtbeziehungen nicht automatisch auch frequenztechnisch wirksam sind. Auch in diesem Fall handelt es sich um eine Aussage, die im Sinne einzelhandelsrelevanter Notwendigkeiten nicht weiter belegt ist und so lange argumentativ unwirksam bleibt. Auch in diesem Fall mag die Tatsache von der Studie von Prof. Jenne belegt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bei der auf Seite 52 (unteres Drittel) angegebenen (wörtlich) „großzügig zur Bahnhofstraße geöffneten Treppenanlage“ handelt es sich um eine weitere subjektive Aussage ohne nachvollziehbaren Beleg. Von der Stadt darzustellen wäre, was diese Treppenanlage im Sinne bekannter Einzelhandelsanforderungen großzügig sein lässt.</li><li>- (Seite 53 oben) Hier wird dargestellt, dass zur Beurteilung der Vorschläge „City Tor Ulm“ „verkehrstechnische Stellungnahmen“ eingeholt und städtebauliche Szenarien“ entwickelt wurden. Sofern es sich bei den verkehrstechnischen Stellungnahmen nicht um Erläuterungen zur Gestaltung der Bahnhaltstellen handelt, sollte man um die Übergabe dieser Stellungnahmen bitten. Auch die Einsichtnahme in die erwähnten „städtebaulichen Szenarien“ wäre von Interesse. Voraussetzung für eine Bedeutung dieser Szenarien müsste allerdings sein, dass einzelhandelstechnische Aspekte ausreichend Berücksichtigung gefunden haben. Ein Vergleich dieser „städtebaulichen Szenarien“ mit der Studie von Prof. Jenne sollte von Interesse sein und zu aussagefähigen Ergebnissen führen.</li><li>- Auf Seite 71 (ganz unten) wird dargestellt, dass eine Maßgabe der Stadt Ulm sei, dass beim Projekt Sedelhöfe (wörtlich) „übergeordnete Ziele der Stadtplanung nicht behindert werden“. Es wäre durch die Stadt Ulm zu präzisieren, welche</li></ul>	<p>Die Einwände beziehen sich auf die mittlerweile verworfene Vorgängerplanung. Diese wurde zwischenzeitlich maßgeblich fortentwickelt. Der Ausgang festgesetzten Treppenanlage befindet sich prominent an der südöstlichen Gebäudeecke des Hauses MK1 – und damit in größtmöglicher Nähe zur Bahnhofstraße. Durch diese exponierte Ecklage öffnet sich der Blick in Richtung der Bahnhofstraße, wogegen der Blick nach Norden ins Zentrum die Sedelhöfe zunächst durch die Erdgeschossbebauung an der Nordflanke der Treppenanlage verstellt ist.</p> <p>Bei dem Terminus „verkehrstechnische Stellungnahmen“ handelt es sich tatsächlich um die bereits dargelegten Aussagen der SWU zu den Rahmenbedingungen infolge der Straßenbahnplanung. Die „städtebaulichen Szenarien“ wurden im Zusammenhang mit der zitierten Stellungnahme zum Vorschlag „City Tor Ulm“ erläutert. Städtebauliche Szenarien unter Einbeziehung des privaten Objektes Bahnhofplatz 7 sind spekulativ und angesichts unzureichender Entwicklungsperspektiven und Rahmenbedingungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht für einen öffentlichen Diskurs geeignet.</p> <p>Die übergeordneten städtebaulichen Ziele stehen im Zusammenhang mit dem breit angelegten Stadtentwicklungsprojekt citybahnhof ulm. Dieses Projekt wurde in allen Phasen intensiv kommuniziert und öffentlich diskutiert. Dieser Informations- und Dialogprozess wird auch künftig zu jedem weiteren Meilenstein fortgesetzt. Für das Projekt wurde eigens eine Webseite eingerichtet. Unter <a href="http://www.citybahnhofulm.de">www.citybahnhofulm.de</a> sind umfangreiche Informationen abrufbar.</p> <p>Die Einschätzung, die Verbindung verkehrstechnischer und einzelhandelstechnischer Anforderungen sei nicht gelungen, wird ausdrücklich zurückgewiesen. Im Gegenteil: Es zeichnet den vorliegenden Entwurf in besonderer Weise aus, dass unter Berücksichtigung der komplexen verkehrstechnischen Anforderungen durch MIV und ÖPNV vielfältige Verbindungen zwischen Bahnhofplatz und Ulmer City geschaffen</p>
---	---

<p>„übergordneten städtebaulichen Ziele“ hier gesetzt wurden und insbesondere, ob – und wenn ja warum – diese Ziele einzelhandelstechnischen Belangen übergeordnet wurden.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Weiter in der gleichen Passage Seite 71 (ganz unten) wird ausgesagt, dass (wörtlich) „das Projekt Sedelhöfe von Beginn an eng in das Gesamtprojekt City-Bahnhof eingegliert und auf die übergeordneten Ziele abgestimmt wurde“, Auch hierzu wäre interessant, diese „übergordneten Ziele“ zu kennen. Hier ist insbesondere von Interesse, warum eine Verbindung verkehrstechnischer und einzelhandelstechnischer Anforderung nicht gelungen ist und ob und an welchen Stellen die Bauplanung der Sedelhöfe mit übergeordneten Zielen der Citybahnhofsplanung korrespondiert.</li><li>– Das auf Seite 72 (2. Passage) dargestellte (wörtlich) „zentrale Planungsziel einer durchgehenden Wegeverbindung auf Ebene -1“ ist vor dem Hintergrund der oben beschriebenen verkehrs- und sicherheitstechnischen Voraussetzungen nachvollziehbar und widerspricht dem Vorschlag „City Tor Ulm“ nicht, wenn eine direkte Centererschließung im Basement ersetzt wird durch eine Erschließung über den mehrfach beschriebenen Verteilerplatz auf „Ebene 0“, der eine gleichberechtigte Verbindung zu allen Teilen der Ulmer Innenstadt ermöglicht.</li><li>– Die auf Seite 73 (unteres Drittel) – (wörtlich) „ im Proketvertrag ausgehandelte Lösung einer Verbindung Bahnhof – Fußgängerzone mit mindestens der heutigen Qualität sowie verbesserter Sichtbarkeit von der Bahnhofstraße aus“ ist ausdrücklich zu begrüßen und wird in diesem Sinne auch von den Verfassern der Initiative „City Tor Ulm“ eingefordert. Den Beleg über die Erfüllung dieses „projektvertraglichen Ziels“ hat die Stadt indes noch zu erbringen.</li><li>– Auf Seite 73 (ganz unten) wird das</li></ul>	<p>werden konnten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Eine Fußgängerpassage, die in weiteren Baubchnitten bis ins Dichterviertel fortgesetzt werden soll,</li><li>– zwei neue, barrierefreie Fußgängerüberwege an den Enden der Bahnsteige,</li><li>– ein zusätzlicher (nicht barrierefreier) Überweg etwa in Mitte der Bahnsteige.</li></ul> <p>All diese Verbindungen finden auf der Innenstadtseite ihre Fortsetzung und leiten in die verschiedenen Bereiche der Ulmer City weiter.</p> <p>Wie etwa der Begriff „Centererschließung“ nahelegt, gründet der Einwender seiner Kritik auf unzutreffenden Voraussetzungen: Bei den Sedelhöfen handelt es sich eben gerade nicht um ein konventionelles Einkaufcenter, sondern um ein offenes, gemischt genutztes Stadtquartier mit Einzelhandelschwerpunkt. Auch im Basement betritt man nicht etwa eine in sich geschlossene Einheit, sondern kann – ohne auch nur ein Geschäft zu betreten – über die Treppenanlage und den vorgelagerten Orientierungsraum seinen Weg etwa in die Bahnhofstraße, die Sedelhofgasse oder zur Keltergasse fortsetzen. Eine interne Weiterleitung von Kunden zwischen den einzelnen Geschäften gibt es nicht.</p> <p>(Wiederholung)</p> <p>Die Einwände beziehen sich auf die mittlerweile verworfene Vorgängerplanung. Diese wurde zwischenzeitlich maßgeblich fortentwickelt. Das Erschließungssystem der Sedelhöfe besteht aus einem Platz mit zulaufenden Gassen und Straßen; es unterscheidet sich in dieser Hinsicht nicht von anderen Quartieren in der Ulmer Innenstadt. Es geht hier gerade nicht um „geleitete Baustrukturen“ im Sinne einer Kanalisierung von Kundenströmen oder das Betreten von „Räumlichkeiten“. Vielmehr führt das Erschließungssystem der Sedelhöfe Wege aus den umliegenden Stadtfeldern im Quartier fort und verknüpft diese miteinander. Der Passant hat somit die Freiheit, sich für einen individuell geeigneten Weg in die Innenstadt</p>
---	--

<p>Missverständnis der Stadt Ulm zur Qualität einzelhandelsrelevanter Erschließung noch einmal sehr deutlich. Hier werden (wörtlich) die „inneren Erschließungswege (der Sedelhöfe) als Teil der Stadtstruktur angesehen, mit der die Besucher in die umgebende Stadtstruktur weitergeleitet werden“. Diese Annahme widerspricht vollständig den Erfahrungen des Einzelhandels, nachdem solche „geleiteten“ Baustrukturen im Gegenteil den Kunden abfangen und zum primären Aufenthalt in diesen Räumlichkeiten verleiten. Diesem Prinzip entspricht die Planung jeder erfolgreichen Einzelhandelsimmobilie. Inakzeptabel ist allerdings, eine solche Struktur als Bauprinzip an den Beginn eines allgemeinen Stadteingangs zu setzen.</p> <p>– Auf Seite 74 (1. Drittel) spricht die Stadt Ulm davon, dass (wörtlich) „die Planung am östlichen Ausgang der Bahnhofstraße auf Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vorsieht“. Allerdings wird die Qualität dieser Fläche nicht als einzelhandelsrelevante Verteilung betrachtet und ebensowenig bewertet. Auch hierbei handelt es sich wiederum um eine subjektive Betrachtung, die allgemein städtebauliche Bewertungen vor einzelhandelswirksame Erfahrungen stellt und daher nach Erfahrung der Initiatoren des Vorschlags „City Tor Ulm“ schädlichen Einfluss auf die weitere Einzelhandelslandschaft der Stadt Ulm haben wird. Auch in diesem Fall mag diese Ansicht von der Studie von Herrn Prof. Jenne belegt werden.</p>	<p>zu entscheiden. Der Beziehung zur Bahnhofstraße wird mit der vorliegenden stadträumlichen Konzeption in besonderer Weise Rechnung getragen.</p> <p>Die Einwände beziehen sich auf die mittlerweile verworfenene Vorgängerplanung. Diese wurde zwischenzeitlich maßgeblich fortentwickelt. Mittlerweile wurde die Platzfläche am Ausgang der Bahnhofpassage wesentlich vergrößert und die Übersichtlichkeit verbessert. Ungeachtet dessen bleibt festzuhalten, dass gemäß § 1 Abs. 7 des Baugesetzbuches bei der Aufstellung der Bauleitplanung öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind. Die Belange des Einzelhandels sind dabei ein wichtiger Belang, der bereits sehr früh in die Diskussion eingestellt wurde (s. z.B. Standort- und Auswirkungsanalysen). Die intensive Diskussion um den Zugang zur Bahnhofstraße und daraus resultierenden Nachbesserungen zeigen, dass gerade die Belange der Händler an der Bahnhofstraße in den Abwägungsprozess eingestellt wurden. Würde sich die Stadt aber die einzelhandelswirksamen Erfahrungen, zumal aus der Sicht von Einzelhändlern aus einer ganz bestimmten Einzelhandelslage, zu Eigen machen und einseitig vor die städtebauliche Bewertungen stellen, könnte ihr zurecht ein Abwägungsdefizit bzw. eine Abwägungsdisproportionalität im Bauverfahren vorgeworfen werden.</p>
<p><u>Einwender 7, Schreiben vom 28.05.2014</u> (Anlage 6.10)</p> <p>A. Zusammenfassung</p> <p>(...)</p> <p>B. Sachverhalt</p> <p>I. Verfahren</p> <p>1. Vergabeverfahren</p> <p>a. Die Stadt Ulm verfolgt das Ziel, die Innenstadt von Ulm durch die Errichtung eines Einkaufsquartiers in den „Sedelhöfen“ aufzuwerten. Hierzu erwarb sie von den</p>	<p>(wörtliche Wiederholung der Argumente aus der unter Punkte 7.2 vorgelegten Einwendungsschrift)</p> <p>(Beschreibung)</p>

<p>bisherigen Eigentümern die zur Durchführung des Projekts „Sedelhöfe“ erforderlichen Grundstücke und führte für das Projekt ein europaweites Vergabeverfahren durch. Aus dem Vergabeverfahren ging die MAB Development Deutschland GmbH (nachstehend: die „MAB GmbH“) zusammen mit dem Architekturbüro „Grüntuch Ernst Architekten“ als Siegerin hervor. Im April 2012 vergab die Stadt Ulm das Projekt „Sedelhöfe“ an die MAB GmbH und schloss mit ihr einen Projektvertrag.</p> <p>b. An dem Vergabeverfahren war der Gemeinderat nur punktuell beteiligt. Er hat ein – offenbar nicht öffentliches – Memorandum beschlossen, welches die städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen beschreibt. Das Verfahren selbst betrieb eine Projektleitungsgruppe, die auch die Auswahlentscheidung eigenständig traf. Der Gemeinderat war lediglich über eine politische Arbeitsgruppe aus Vertretern der Fraktion in das Verfahren eingebunden. Diese Arbeitsgruppe wurde zu den wesentlichen Verfahrensschritten einberufen und informiert, entschied aber offenbar nicht. (Beschlussvorlage zu Vergabe vom 25.04.2012, GD 157/12)</p> <p>c. Die Vergabeentscheidung selbst traf zwar der Gemeinderat. Grundlage dafür war aber lediglich die Präsentation des Siegers, offenbar mündlich in der Sitzung. Eine Begründung dafür, warum MAB GmbH aus dem Vergabeverfahren als Siegerin hervorgegangen ist, insbesondere eine Darstellung der Bewertungsmatrix, befindet sich in der öffentlich zugänglichen Beschlussvorlage zur Vergabeentscheidung nicht. Diese Entscheidung konnte der Gemeinderat mithin nicht einmal nachvollziehen. Der Inhalt des Projektvertrags ist nicht veröffentlicht und offenbar auch dem Gemeinderat nicht bekannt.</p> <p>2. Bebauungsplanverfahren</p> <p>a. Mit Gemeinderatsbeschluss vom 19. Dezember 2012 erklärte die Stadt Ulm das Areal „Sedelhöfe“ förmlich zum „Sanierungsgebiet Sedelhöfe“. In der Sitzung des Fachbereichsausschusses „Stadtentwicklung, Bau und Umwelt“ am 25. Juni 2013 wurde die Aufstellung des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ beschlossen. Im November 2013 fand die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung statt.</p>	<p>Die Darstellung des Sachverhalts ist nicht korrekt. Im Rahmen des Berichts über das EU-Ausschreibungsverfahren wurden dem Gemeinderat in der Sitzung vom 25.04.2012 (GD 156/12) alle Bieter, die den Voraussetzungen des Verfahrens entsprachen haben, umfassend und inklusive einer detaillierten Bewertungsmatrix zur Kenntnisnahme und Beratung vorgelegt. Die anschließende Vergabeentscheidung des Gemeinderats (GD 157/12) erging nach Abwägung und in Kenntnis der konkurrierenden Angebote.</p> <p>Die Darstellung des Sachverhalts ist nicht korrekt (s.o.). Der Projektvertrag enthält vertrauliche Inhalte, die aus vergaberechtlichen Gründen nicht veröffentlicht werden können. Alle wesentlichen Inhalte des Projektvertrags sind dem Gemeinderat bekannt.</p> <p>(Beschreibung)</p> <p>(Beschreibung)</p>
---	--

<p>b. Am 8. April 2014 beschloss der Gemeinderat, den Bebauungsplanentwurf und die örtlichen Bauvorschriften nebst Begründung mit Stand vom 20. Februar 2014 öffentlich auszulegen. In der Beschlussvorlage vom 19. Februar 2014 (GD 87/14) setzt sich die Verwaltung ausführlich mit den im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Einwendungen auseinander.</p>	
<p>3. Raumordnungsverfahren</p> <p>Das RP Tübingen entschied mit Schreiben vom 23. Oktober 2013, von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abzusehen. Weder das Kongruenzgebot noch das Beeinträchtigungsverbot noch das Integrationsgebot seien verletzt:</p>	<p><i>(Zusammenfassung der raumordnerischen Entscheidung des RP Tübingen)</i></p>
<p>a. Das Kongruenzverbot sei verletzt, wenn über 30% des Kaufkraftzuflusses von außerhalb des Verflechtungsbereiches stammen. Nach der GMA-Studie kämen 90% bis maximal 95% des Umsatzes aus dem betroffenen Verflechtungsbereich, der Region Donau-Iller. Ein Verstoß gegen das Kongruenzverbot liege daher nicht vor.</p>	<p><i>(Zusammenfassung der raumordnerischen Entscheidung des RP Tübingen)</i></p>
<p>b. Das Beeinträchtigungsverbot schütze die Funktionsfähigkeit der Stadt- und Ortskerne und die verbrauchernahe Versorgung der Standortgemeinde. Eine Beeinträchtigung könne in der Regel ausgeschlossen werden, wenn das Vorhaben – wie vorliegend – im Stadtkern errichtet werde. Auch in diesem Fall könne aber eine Beeinträchtigung vorliegen, wenn wegen zu erwartender Umsatzverluste Geschäftsaufgaben drohen. Anhaltwert dafür sei ein Umsatzverlust bei zentren- oder nahversorgungsrelevanten Sortimenten von ca. 10%, im Übrigen 20%. Diese Werte würden zwar für die Sortimentsbereiche Bekleidung, Schuhe/Lederwaren und Elektrowaren überschritten. Aufgrund der Lage des Vorhabens in der Innenstadt hätten die Überschreitungen aber keine städtebauliche Relevanz. Das Beeinträchtigungsverbot sei daher nicht verletzt, da es nicht vor Konkurrenz schütze, sondern nur vor negativen städtebaulichen Auswirkungen.</p>	<p><i>(Zusammenfassung der raumordnerischen Entscheidung des RP Tübingen)</i></p>
<p>c. Das Integrationsgebot sei nicht verletzt, da sich das Vorhaben zentral in der Ulmer Innenstadt gut integriert befinde.</p>	
<p>II. Zugang zur Bahnhofstraße 1. Bisherige Diskussion</p>	<p>In der vorliegenden Planung befindet sich der östliche Ausgang aus der Unterführung bereits unmittelbar an der Grundstücksgrenze</p>

<p>(...)</p> <p>d. In der Beschlussvorlage heißt es dazu, städtebauliches Ziel bleibe die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald die bislang gescheiterten Bemühungen erfolgreich seien, mit dem Eigentümer des Grundstückes Bahnhofstraße 7 eine Einigung zu finden. Zukünftig solle der östliche Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert werden. Diese Planungen seien aber unabhängig von dem Bebauungsplan „Sedelhöfe“, da sie Flächen südlich der Grenze des Bebauungsplangebiets betreffen.</p> <p>e. Ausführungen zur ebenerdigen Erschließung der „Sedelhöfe“ erfolgen in der Begründung nicht.</p> <p>2. Festsetzungen im Bebauungsplan</p> <p>Insgesamt verbleibt es im Ergebnis dabei, dass auf der Ebene -1 der Bahnhofspassage die Passantenströme unmittelbar in die „Sedelhöfe“ gelenkt werden. An welcher Stelle die Rolltreppe zwischen der Ebene -1 und der Ebene 0 (südlich oder nördlich) errichtet wird, wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Nach den Planungen ist diese so ausgerichtet, dass die Passanten ebenfalls in die „Sedelhöfe“ geleitet werden. Lediglich eine Treppe muss am südlichen Rand des Bebauungsplans errichtet werden. Ob die Rolltreppe außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans realisiert wird, ist unsicher, da sie vom Bebauungsplan nicht umfasst wird. Die im Bebauungsplan festgesetzten Treppen lassen damit – entgegen der Auffassung der Stadt – keinen Sichtkontakt mehr in die Bahnhofstraße zu.</p> <p>3. Weiterhin einseitige Steuerung des Passantenstroms</p> <p>(...)</p> <p>II. Abwägung des Plankonzepts</p> <p>Die Begründung erläutert an keiner Stelle, warum der Bebauungsplan in der vorgelegten Form beschlossen werden soll. Hierzu wird an vielen Stellen allein auf die prämierte Planungskonzeption Bezug genommen. So wird zur Begründung der geplanten Neugestaltung des Plangebiets, des Maßes der baulichen Nutzung und der Bauweise allein auf die prämierte Planungskonzeption verwiesen. Mit Alternativen setzt sich weder die Begründung</p>	<p>Bahnhofplatz 7. Gemäß Bebauungsplan ist an dieser Stelle zwingend eine Treppenanlage herzustellen. Die Lage dieser Treppe ist von künftigen Entwicklungen auf dem Grundstück Bahnhofplatz 7 unabhängig.</p> <p>Unter den Punkten 5 und 6.4 der Begründung wird die ebenerdige Erschließung der Sedelhöfe sehr wohl erläutert.</p> <p>Die Planung hat mitnichten das Ziel, Passantenströme in die eine oder andere Richtung zu lenken, sondern reflektiert vielmehr die dezidierte stadtplanerische Absicht, ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier mit bestehenden Strukturen und Wegeverbindungen im innerstädtischen Kontext zu verflechten. Den Passanten werden unterschiedliche Möglichkeiten eröffnet, individuell einen Weg durch die Stadt aufzunehmen. Der im Zuge der Fortentwicklung geschaffene Platz bietet noch mehr Raum für Orientierung und individuelle Bewegungsfreiheit. Passanten aus der Bahnhofspassage enden nicht etwa in einem Center, sondern können - ohne auch nur ein Geschäft zu betreten - ihren Weg durch den öffentlichen Stadtraum fortsetzen.</p> <p>Wie bereits dargelegt, wurde die Prüfung von Planungsalternativen zunächst allgemein im Zuge des CityBahnhof-Projektes und schließlich ganz konkret im Rahmen des EU-Ausschreibungsverfahrens durchgeführt. Der Gemeinderat wurde, wie zu Beginn dieser Stellungnahme ausgeführt, über die Planungsalternativen eingehend informiert.</p>
--	--

<p>auseinander noch hatte der Gemeinderat je die Chance, Alternativplanungen in seinen Überlegungen einzubeziehen (siehe oben zum Vergleichsverfahren).</p> <p>IV. Festsetzung von Verkehrsflächen</p> <p>1. Die Gassen innerhalb des Bebauungsplans werden als Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Nach der Begründung soll damit und durch eine entsprechende dingliche Sicherung gewährleistet werden, dass diese Flächen für die Öffentlichkeit jederzeit zugänglich sind. Offenbar sollen diese Flächen auch an den Investor verkauft werden.</p> <p>2. Damit wird die in der Begründung des Bebauungsplans angeführt zukünftige Umplanungen der Bahnstufunterführung aber erschwert, wenn nicht gar unmöglich gemacht. Jedenfalls der Anschluss der Bahnstufunterführung an die Bahnstufstraße muss in öffentlicher Hand verbleiben und als öffentlich Verkehrsfläche festgesetzt werden, um geplante Neugestaltungen umsetzen zu können.</p> <p>V. Keine Abwägungen mit früherer Bebauung</p> <p>Eine Auseinandersetzung mit der früheren Bebauung findet nicht statt. Dies liegt offenbar darin begründet, dass die Stadt sämtliche Grundstücke aufgekauft und die bestehenden Gebäude abgerissen hat, ohne dass die neue Planung bereits feststand. Nicht berücksichtigt wurde, dass die abgerissene Tiefgarage Parkraum für die Innenstadt entfallen lässt, der durch die neue Tiefgarage, die weitestgehend für die Wohnungen und Gewerberäume bestimmt ist, nicht ausgeglichen wird. Bereits der Abriss der Sedelhofgarage hat zu einem spürbaren Frequenz- und Umsatzrückgang in den angestammten Geschäftslagen geführt. Auf Basis des Jahres 2012 betrug z.B. der Verlust an Kunden in dem Geschäft (Name) in der Bahnhofstraße 15%, der Umsatzverlust 7,5%.</p>	<p>Im Zuge der Überarbeitung des Bebauungsplanentwurfs zur zweiten erneuten Auslegung wurden anstelle der Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit nun öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerzone) festgesetzt. Infolge dieser öffentlichen Widmung befinden sich die Hoheitsrechte für die Erschließungsflächen innerhalb des Projektgebiets also weiterhin in öffentlicher Hand. Lediglich die Treppenanlage innerhalb des Baufeldes MK1 muss nach wie vor durch Gehrechte gesichert werden.</p> <p>Mit der Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerzone) ist nebenstehende Kritik hinfällig.</p> <p>Die intensive Auseinandersetzung mit der vernachlässigten und städtebaulich weit hinter den Ulmer Standards zurückgebliebenen Situation rund um die Sedelhofgasse war überhaupt der Anlass dafür, eine Neuentwicklung des Quartiers aktiv voranzutreiben. Die diesbezügliche Unterstellung des Einwenders ist nicht nachzuvollziehen. Allein innerhalb der Sedelhöfe werden bis zu 750 Einstellplätze in einer öffentlich zugänglichen Tiefgarage hergestellt. Parallel dazu wird unter dem Bahnhofplatz eine städtische Tiefgarage mit ca. 520 Einstellplätzen errichtet. Zudem soll das Parkhaus Deutschhaus um ein weiteres Parkgeschoss erhöht werden. Nach einer – sowohl im Gemeinderat als auch in der Öffentlichkeit - über Monate intensiv geführten Debatte über die Parkraumentwicklung in der westlichen Innenstadt läuft der Vorwurf der mangelnden Auseinandersetzung mit diesem Thema ins Leere. Den Umsatzverlust eines Geschäftes an der Bahnhofstraße einseitig der Schließung einer benachbarten öffentlichen Tiefgarage zuzuschreiben, erscheint in Anbetracht mehrerer öffentlicher Parkhäuser in kurzer Entfernung und einer exzellenten Bus- und Bahnanbindung fragwürdig.</p>
--	--

<p>VI. Betroffenheit unserer Mandanten</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Die (<i>Name einer Einzelhandelsgesellschaft</i>) betreibt in ihrer Zweigniederlassung in der Bahnhofstraße in Ulm ein großflächiges Modehaus.</li><li>2. Die (<i>Name einer Einzelhandelsgesellschaft</i>) betreibt in ihrer Filiale in der Bahnhofstraße (...) in Ulm ein Einzelhandelsgeschäft. Die (<i>Name einer Einzelhandelsgesellschaft</i>) ist als Erbbauberechtigte auch Eigentümer des Gebäudes in der Bahnhofstraße in Ulm.</li><li>3. Die (<i>Name einer Eigentümergesellschaft</i>) ist Eigentümerin des Grundstückes in der Bahnhofstraße in Ulm und Erbbaurechtsgeberin der (<i>Name der Einzelhandelsgesellschaft unter Punkt 2</i>).</li><li>4. (...)</li></ol> <p>C. Rechtliche Würdigung</p> <ol style="list-style-type: none"><li>I. Abwägungsgebot</li></ol> <p>(...)</p> <ol style="list-style-type: none"><li>II. Keine Abwägungsbereitschaft</li></ol> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Vorwegnahme der Abwägung im Vergabeverfahren</li></ol> <p>Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ fehlt es bereits an der Bereitschaft der Stadt Ulm, die notwendigen Abwägungen im Hinblick auf das Planungskonzept vorzunehmen und dabei die Belange unserer Mandanten einzustellen. Denn der Inhalt des Bebauungsplans und die dafür erforderliche Abwägung wurden bereits im Rahmen des Vergabeverfahrens und der Auswahl des Angebots der MAB GmbH weitgehend vorweggenommen. Entsprechend verweist der Bebauungsplan im Hinblick auf die Planungskonzeption und viele weitere Festsetzungen lediglich darauf, dass diese dem ausgewählten (prämierten) Planungskonzept der MAB GmbH entsprechen. Daran ändert auch der Hinweis der Stadt nichts, die Stadt habe sich im Projektvertrag nicht zur Aufstellung eines Bebauungsplans verpflichtet und sei daher frei in ihrer Entscheidung. Bei der Vorwegnahme der Abwägung geht es nicht darum, ob die Stadt noch von der Konzeption abweichen kann, sondern allein darum ob sie die Abwägung für oder gegen ein Konzept im</p>	<p>Zunächst ist festzuhalten, dass entgegen der Darstellung des Einwenders nicht etwa die Verwaltung eine Entscheidung im Rahmen des Vergabeverfahrens getroffen hat, sondern vielmehr der Gemeinderat per Vergabebeschluss sich für ein bestimmtes Planungskonzept ausgesprochen hat. Der Projektvertrag enthält gerade keine festen planerischen Bindungen der Stadt Ulm. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung. Dies ist durch eine sogenannte Closing-Regelung im Projektvertrag abgesichert, nach der die in dem Projektvertrag geregelten Verpflichtungen zur baulichen Umsetzung des Projekts erst wirksam werden, wenn genau definierte Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen sind. Gerade dieses vertraglich vorgesehene gestaffelte Wirksamwerden des Projektvertrages und die damit verbundenen genau definierten (vertretbaren)</p>
---	--

<p>Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans vornimmt oder sich für diese Abwägung auf eine frühere Entscheidung beruft. Letzteres ist der Fall. Mit der Vergabe des Projektvertrags an die MAB GmbH hat sich die Stadt für die Umsetzung deren Konzepts entschieden und sich dabei auf die Abwägungsentscheidung der Verwaltung im Rahmen des Vergabeverfahrens gestützt.</p>	<p>wirtschaftlichen Folgen für beide Vertragspartner bei einem Nichtzustandekommen des Closing, verhindern eine vom Einwender thematisierte unzulässige wirtschaftliche oder faktische Vorwegbindung der Stadt Ulm. Allein der Umstand, dass der Bebauungsplanentwurf insgesamt viermal öffentlich auslag und Einwände aus der Bürgerschaft zu umfangreichen Planänderungen geführt haben, zeigt, dass von einer Vorwegbindung der Stadt nicht die Rede sein kann.</p>
<p>2. Voraussetzung für eine Vorwegnahme nicht erfüllt</p> <p>Eine solche Vorwegnahme der Abwägung ist nur unter strengen Voraussetzungen zulässig. Das Bundesverwaltungsgericht stellt in dem bereits angeführten Urteil zwar fest, dass die Vorstellung, die Bauleitplanung müsse frei von jeder Bindung erfolgen, lebensfremd sei. Eine – daher hinzunehmende – Vorwegbindung sei aber nur unter drei Voraussetzungen zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– „Erstens muss die Vorwegnahme der Entscheidung als Vorwegnahme – auch unter dem Gesichtspunkt des dadurch belasteten Anregungsverfahrens – sachlich gerechtfertigt sein.</li><li>– Zweitens muss bei der Vorwegnahme die planungsrechtliche Zuständigkeitsordnung gewahrt bleiben, d.h., es muss, soweit die Planung dem Gemeinderat obliegt, dessen Mitwirkung an den Vorentscheidungen in einer Weise gesichert werden, die es gestattet, die Vorentscheidungen (auch) dem Rat zuzurechnen.</li><li>– Drittens endlich darf die vorgezogene Entscheidung – und auch dies insbesondere unter Beachtung gerade ihrer planerischen Auswirkung – nicht inhaltlich zu beanstanden sein.“</li></ul> <p>BVerwG, a.a.O., Rn. 49.</p>	<p>Die Rechtsprechung erkennt überwiegend an, dass ein Vertrag zur Steuerung eines größeren städtebaulichen Projekts oftmals eine Notwendigkeit darstellt und dass die vertragliche Abstimmung bestimmter Modalitäten, die die Zulässigkeit des zu planenden Projekts betreffen, im Vorfeld der Planung in der Regel nicht als unzulässige Verkürzung des Abwägungsvorgangs angesehen werden kann. Dabei kann nicht geleugnet werden, dass die Abwägung in Bezug auf zu planende Vorhaben durch finanzielle Bindungen (Planungs-, Erschließungs- und Folgekosten) ebenso beeinflusst wird, wie durch Bindungen, welche die Verkaufsflächen oder wie bei einem Einzelhandelsprojekt die Sortimentsstruktur des zu planenden Vorhabens betreffen. Ebenso wie finanzielle Bindungen durch öffentliche Interessen sachlich gerechtfertigt sein können, können auch Bindungen in Bezug auf die Art und das Maß des zu planenden Vorhabens durch öffentliche Interessen gerechtfertigt sein. Es ist insofern nicht zu beanstanden, wenn eine Gemeinde durch eine vertragliche Bindung im Vorfeld der Planung projektbezogene Abwägungsbelange in die nachfolgende planerische Abwägung transportiert und in ihrer Gewichtung verändert, um dadurch Rücksicht auf nachbargemeindliche Belange und Belange der Regionalentwicklung zu nehmen. Denn der Maßstab der städtebaulichen Erforderlichkeit im Sinne von § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB räumt den Gemeinden einen gewissen Beurteilungsspielraum ein, der es erlaubt, die Belange im Vorfeld zu konkretisieren und zu gewichten, die sie ohnehin im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigen müsste, insbesondere in Bezug auf das gemeindliche Abstimmungsgebot. Die Grenze verläuft dort, wo die Gemeinde sich im Vorfeld der Planung zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt verpflichtet oder einen dauerhaften Planungsverzicht erklärt. (vgl. hierzu Spannowsky in ZfBR 2010, 429 ff. mit</p>

<p>a. Eine sachliche Rechtfertigung der Vorverlagerung der Abwägungsentscheidung über die planerische Konzeption (und damit auch die Ausgestaltung der Anbindung an die Bahnhofstraße) mag vorliegend aufgrund des durchgeführten Vergabeverfahrens noch gegeben sein. Obgleich ein Vergabeverfahren europarechtlich nicht erforderlich gewesen wäre,</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– ein Grundstücksverkauf ist auch bei einer Bauverpflichtung mit Rücktrittsrecht grundsätzlich vergabefrei, EuGH, Urteil vom 25.3.2010 – C – 451/08, steht es der Stadt frei, ein solches Vergabeverfahren durchzuführen.</li></ul> <p>b. Die zweite Voraussetzung des BVerwG ist aber nicht erfüllt: Der Gemeinderat als für die Planung zuständiges Gremium war in das Vergabeverfahren und insbesondere in die Abwägungsentscheidung nicht ausreichend eingebunden. Der Gemeinderat hat zwar durch ein Memorandum die Ziele der Planung offenbar noch mitfestgelegt. Eine Beurteilung der verschiedenen eingegangenen Angebote und Planungskonzepte erfolgte aber lediglich durch die Verwaltung. Der Gemeinderat hat nur förmlich über die Vergabe beschlossen, ihm wurde aber lediglich der Sieger aufgrund der von der Verwaltung getroffenen Abwägungsentscheidung vorgestellt. Eine eigene Bewertung oder gar einen Vergleich mehrerer Konzeptionen hat der Gemeinderat</p>	<p>weiteren Nachweisen).</p> <p>Die Kriterien die den Verdacht einer Vorwegnahme begründen würden, sind im vorliegenden Falle also nicht gegeben. Ungeachtet dieser Frage wären aber auch die vom Einwender aufgeführten strengen Voraussetzungen für eine Vorwegnahme durchaus erfüllt:</p> <p>Zur Beauftragung eines privaten Investors mit der Umsetzung des städtebaulichen Projekts Sedelhöfe war zwingend ein europaweites Ausschreibungsverfahren nach den Vorgaben der §§ 97 ff. GWB vorzunehmen, da letztlich die Vergabe eines Bauauftrages i. S. d. § 99 Abs. 3 GWB erfolgte. Das Projekt Sedelhöfe stellt eben keine reine Grundstücksvergabe dar. Der sogenannte "Ahlhorner-Beschluss" des OLG Düsseldorf vom 13.06.2007, wonach die Veräußerung eines Grundstückes durch die Öffentliche Hand dann eine ausschreibungspflichtige Vergabe ist, wenn "zugleich Vorgaben in Bezug auf die ausschließlich private Bebauung des Grundstückes gemacht werden, insbesondere eine Bauverpflichtung vereinbart wird" sowie das Urteil des EuGH vom 25.03.2010 (Rs C-451/08) regeln die Frage, in welchen Fällen Grundstücksveräußerungen öffentlicher Stellen die Anwendung des europäischen Vergaberechts bedingen. Bei der Realisierung des Projekts Sedelhöfe erfolgt eine Veräußerung kommunaler Grundstücke in Verbindung mit einer durch Vertragsstrafen abgesicherten Bauverpflichtung gemäß den städtebaulichen Vorgaben der Stadt Ulm. Die Stadt Ulm hat also auch ein wirtschaftliches Interesse an der Realisierung der Sedelhöfe.</p> <p>Der Gemeinderat der Stadt Ulm war in allen Phasen des Vergabeverfahrens ordnungsgemäß eingebunden und hat sämtliche Vorgaben für das Projekt beschlossen: Der Gemeinderat der Stadt Ulm hat durch Beschluss eines Bewerbermemorandums zu den Sedelhöfen mit Festlegung der Zielsetzungen, Konzeption der Ausschreibung und Ablauf des Verfahrens der Verwaltung den Auftrag erteilt auf dieser Grundlage das Vergabeverfahren durchzuführen. Die Fraktionen des Gemeinderates waren vor, während und nach dem Vergabeverfahren über eine sogenannte politische Arbeitsgruppe fortlaufend über den Stand des Verfahrens, den Inhalt der Bieterangebote und den Projektstand informiert. Der Gemeinderat war in seiner Entscheidungsbefugnis keinesfalls eingeschränkt. Grundsätzlich macht das</p>
---	---

<p>mithin weder vorgenommen noch die Entscheidungen der Verwaltung insoweit auch nur nachvollzogen. Der Gemeinderat war also entgegen der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht an der vorweggenommenen Abwägungsentscheidung beteiligt, sondern hat die von der Verwaltung getroffene Entscheidung ohne Kenntnis der Alternative lediglich im Nachhinein gebilligt.</p> <p>c. Dieses Vorgehen ist auch nicht durch vergaberechtliche Zwänge gerechtfertigt. Da das europäische Vergaberecht nicht anwendbar war, stand es der Stadt frei, ein Vergabeverfahren in einer anderen Form, etwa auch unter Beteiligung der Öffentlichkeit, durchzuführen. Selbst bei Anwendbarkeit des europäischen Vergaberechts kann der Gemeinderat auch an der Abwägungsentscheidung und damit an der Bewertung der Angebote mitwirken. Der in der Beschlussvorlage zur Vergabeentscheidung des Geheimverfahrens angeführte Grundsatz des Geheimwettbewerbs schließt ein solches Vorgehen nicht aus. So kann der Gemeinderat in nicht öffentlicher Sitzung beraten. Um den Geheimwettbewerb darüber hinaus sicherzustellen, kann der Gemeinderat auch eine anonymisierte Zusammenfassung und Wertung der Angebote zur Grundlage seiner Entscheidung machen. Dieses ist im Hinblick auf das Vergaberecht nicht nur möglich, sondern aufgrund der Vorgaben der Gemeindeordnung auch zwingend geboten. Jedenfalls aber hätte der Gemeinderat in dem Moment beteiligt werden können, indem von (mehreren) Bietern nach den Verhandlungen das letztverbindliche Angebot vorgelegt wurde. Der Grundsatz des Geheimwettbewerbs, d.h., dass die Bieter sich nicht untereinander kennen dürfen, endet mit Öffnung der Angebote. Dabei dürfen die Bieter zugegen sein, § 14 EG VOB/A bzw. § 22 Abs. 2 VOB/A i.V.m. § 14 VBOB/A.</p> <p>3. Ergebnis Im Rahmen des Bebauungsplans kann sich die Stadt mithin nicht auf einen Abwägungsvorgang im Rahmen des Vergabeverfahrens beziehen. Trotzdem dient der Bebauungsplan (allein) zur Umsetzung</p>	<p>Vergaberecht zwingende Vorgaben zu Anonymität der Bieter und Geheimhaltung der Angebote. Keinesfalls jedoch waren die städtebaulichen Konzepte der Diskussion des Gemeinderats entzogen. Vielmehr erfolgte das Vergabeverfahren auf der Grundlage der vom Gemeinderat beschlossenen städtebaulichen Konzeption. Vor Beschluss der Vergabe an MAB wurden in nicht-öffentlicher Sitzung dem Gemeinderat die unterschiedlichen städtebaulichen Entwürfe der im Verfahren verbliebenen Bieter vorgestellt. Gleiches gilt für den Eintritt des neuen Investors DC in den Projektvertrag.</p> <p>Die Darstellung des Sachverhalts ist nicht korrekt (s. Stellungnahmen zu vorstehenden Punkten a. und b.).</p> <p>Der Sachverhalt einer Vorwegbindung liegt aus den dargelegten Gründen nicht vor. Dies wird bereits aus der Tatsache deutlich, dass infolge des öffentlichen Diskurses sowie privater Anregungen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Bebauungsplanaufstellung einschneidende Änderungen vorgenommen wurden. Diese inhaltliche Offenheit widerlegt nach ständiger Rechtsprechung ebenfalls die unzulässige</p>
--	--

<p>der Plankonzeption der MAB GmbH. Damit ist eine unzulässige Vorwegbindung gegeben. Die Stadt ist damit bereits nicht abwägungsbereit. Ein Bebauungsplan kann auf der Grundlage der Konzeption der MAB GmbH abwägungsfehlerfrei ohne erneute Abwägung der Plankonzeption gar nicht erfolgen. Darüber hinaus ergibt sich aus der Vergabe an die MAB GmbH und dem daraufhin abgeschlossenen Projektvertrag zusammen mit dem offenbar vereinbarten Verkauf der Grundstücke eine faktische Verpflichtung der Stadt, einen Bebauungsplan aufzustellen. Dies stellt einen Verstoß gegen § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB dar, der nicht nur die Nichtigkeit der Verträge zu Folge haben kann, sondern unmittelbar zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans führt. Gierke, in Brügelmann, BauGB, Loseblatt, Stand 10/2013, § 1 Rz. 214</p>	<p>inhaltliche Vorwegbindung. Diese immer wieder von der Rechtsprechung aufgegriffene Abgrenzung zu einer unzulässigen Vorwegbindung findet sich u.a. auch in OVG Lüneburg, Beschluss vom 24. 3. 2009 - 1 MN 267/08: <i>„Es wäre lebensfremd anzunehmen, eine Gemeinde könne einen Logistikpark oder ein ähnliches Großprojekt faktisch bindungs- und risikofrei angehen. Darin liegt immer zugleich ein finanzielles Wagnis, das ohne (auch) unternehmerisches Denken nicht in Grenzen gehalten werden kann. Wollte man bereits das Eingehen eines solchen Risikos für abwägungsschädlich halten, ginge dies nur um Preis, dass größere gemeindliche Planungen überhaupt nicht mehr möglich wären.“</i></p>
<p>II. Abwägungsdefizit  (...)</p>	
<p>IV. Aspekt der Raumordnung  Es fehlen jedenfalls ausreichende Nachweise, die eine Verletzung des Kongruenzgebots und des Beeinträchtigungsverbotes ausschließen:</p>	
<p>2. Kongruenzgebot  Die Einschätzung des RP Tübingen, auf die sich auch die Begründung zum Bebauungsplan stützt, gründet auf dem Gutachten der GMA. Dieses Gutachten erscheint aber inhaltlich nicht nachvollziehbar, insbesondere erhält es keine ausreichende Herleitung der zugrunde gelegten Zahlen. Es kann daher eine raumordnungsrechtliche Einordnung nicht stützen. Es ist ein nachvollziehbares Gutachten im Auftrag der Stadt einzuholen, das sämtliche Aspekte objektiv und nachvollziehbar beleuchtet. Dabei dürfte sich zeigen, dass die vorhandene Kaufkraft nicht ausreicht, auch noch das erweiterte Angebot nachzufragen – zumal in Zeiten des Internethandels.</p>	<p>Die Behauptung, das Gutachten der GMA könne eine raumordnungsrechtliche Grundlage nicht stützen, entbehrt einer nachvollziehbaren Grundlage. Das Regierungspräsidium Tübingen hat in seiner Funktion als höhere Raumordnungsbehörde das Gutachten anerkannt; es gibt keine Veranlassung, an der Aussagekraft und der Verlässlichkeit des Gutachtens bzw. an der Urteilsfähigkeit des Regierungspräsidiums zu zweifeln.</p>
<p>3. Beeinträchtigungsgebot  Das Beeinträchtigungsgebot ist entgegen den Ausführungen des RP Tübingen und der Begründung des Bebauungsplans verletzt. So kommt das RP Tübingen in seiner selbst</p>	<p>Grundlage für die Beurteilung der Raumverträglichkeit eines Vorhabens ist die Beurteilung durch die verantwortliche Raumordnungsbehörde. Das Regierungspräsidium Tübingen wurde sehr frühzeitig in die Projektentwicklung einbezogen. Nach eingehender Prüfung der Sachlage hat das Regierungspräsidium in seiner Entscheidung festgestellt, dass die zu erwartenden Umverteilungseffekte gegenüber den innerstädtischen Anbietern in einzelnen Sortimentsbereichen zwar über dem</p>

<p>auf Grundlage der Zahlen der GMA dazu, dass die Umsatzverlagerungen zu einem signifikanten Umsatzrückgang in der Ulmer Innenstadt führen. Da die Studie der GMA die Zahlen über den Kaufkraftzufluss weder begründet noch offenlegt, ist mit einer wesentlich höheren Umsatzverlagerung zu rechnen. Denn bei richtiger Interpretation des Gutachtens des Customer Research wird der Kaufkraftzufluss in die Innenstadt durch das Vorhaben marginal sein. Die Umsätze der „Sedelhöfe“ werden mithin auf Kosten der übrigen Innenstadt gehen.</p> <p>Entgegen den Ausführungen des RP Tübingen ergibt sich aus diesen Umsatzverlagerungen eine erhebliche städtebauliche Relevanz:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Die Umsatzrückgänge werden sich nicht gleichmäßig auf die übrige Innenstadt verteilen. Vielmehr wird insbesondere die Bahnhofstraße wegen der Umleitung des Passantenstroms in die „Sedelhöfe“ erheblich stärker betroffen sein.</li><li>– Die Konzentration von Verkaufsflächen auf einer vergleichsweise geringen Grundfläche führt zwingend dazu, dass die weitläufigere Innenstadt in einer vergleichsweise größeren Fläche beeinträchtigt wird. Würde die – auch in der Ulmer Innenstadt begrenzte – Kaufkraft allein auf Einkaufszentren verteilt, so würde die Innenstadt im Übrigen und damit großflächig veröden.</li><li>– Bereits die „Sedelhöfe“ werden in städtebaulich relevanter Weise andere Bereiche der Innenstadt insbesondere die Bahnhofstraße, beeinträchtigen. Nach den vom RP Tübingen zugrunde gelegten Anhaltswerten wird es zu Geschäftsschließungen kommen.</li></ul>	<p>Schwellenwert für Umsatzverluste liegen, diese aufgrund der Lage des Projektes in der Innenstadt aber keine städtebauliche Relevanz aufweisen. Ausschlaggebend für die Beurteilung der Beeinträchtigung im raumordnerischen Sinne ist eben diese städtebauliche Relevanz; ein irgendwie gearteter Konkurrenzschutz ist ausdrücklich nicht Gegenstand der raumordnerischen Prüfung. Die Spekulationen des Einwenders über wesentlich höhere Umsatzverlagerungen sind spekulativ und entbehren einer stichhaltigen Begründung.</p> <p>Wie bereits mehrfach ausgeführt, wurden in den Entwurf städtebauliche Prinzipien implantiert, die eine einseitige Lenkung der Passanten gerade verhindern und Synergieeffekte zwischen den neuen und den etablierten Einkaufslagen befördern sollen.</p> <p>Bei den Sedelhöfen handelt es sich um ein integriertes, innerstädtisches Projekt. Eine Konzentration der Verkaufsflächen in der Innenstadt ist Ziel der Raumordnung. Der Kunde muss sich also nicht entscheiden, ob er entweder das Einkaufszentrum oder die Innenstadt ansteuert, sondern kann, zumal bei den kurzen Distanzen in der Ulmer Innenstadt, selbstverständlich zwischen den Einkaufslagen wechseln. Die Konzeption des offenen Einkaufsquartiers befördert diese Mechanismen zusätzlich. Der vergleichsweise moderate Verkaufszuwachs von ca. 15 % der innerstädtischen Verkaufsflächen ist nicht dazu geeignet, das Szenario einer großflächigen Verödung der Innenstadt zu begründen.</p> <p>Das Regierungspräsidium Tübingen kommt in seiner raumordnerischen Beurteilung zum gegenteiligen Schluss: Danach kann die Realisierung eines innerstädtischen Einkaufszentrums in der Ulmer Innenstadt grundsätzlich zu einer Funktionsstärkung des gesamten Handelsstandorts „Innenstadt Ulm“ führen. Die Studien der GMA sowie der Customer Research 42 GmbH untermauern diese Einschätzung.</p> <p>Die nicht weiter begründete Aussage, mit den Vorhaben ginge eine Abwertung ganzer Straßenzüge einher, ist eine grob verzerrende Darstellung der Sachlage.</p>
---	---

<p>– Es ist städtebaulich nicht sinnvoll, die Aufwertung eines Straßenzuges durch entsprechende Abwertung anderer Straßenzüge zu erreichen und damit Probleme nicht zu lösen, sondern zu verlagern.</p> <p>Es ist mithin verfehlt, ohne nähere Prüfung davon auszugehen, dass die Auswirkungen der „Sedelhöfe“ auf die übrige Innenstadt keine raumordnungsrechtliche oder städtebauliche Relevanz hätten. Jedenfalls aber wäre die Stadt gefordert gewesen, die Auswirkungen innerhalb der Innenstadt differenziert zu untersuchen. Es muss nicht nur aus politischen Gründen ausgeschlossen werden, dass dem Sanierungsgebiet „Sedelhöfe“ durch Fehlplanungen der Stadt Sanierungsgebiete an anderer Stelle folgen.</p> <p>V.Schlussfolgerung</p> <p>Die dargelegten Abwägungsdefizite sind abzustellen. Eine Abwägung der Gesamtkonzeption, möglichst unter Einbeziehung von Alternativen, ist nachzuholen. Im Hinblick auf den Passantenstrom bedarf es insbesondere folgender Änderung:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Die zusätzlichen Rolltreppen von der Bahnofsunterführung auf Straßenhöhe an der südlichen Grenze des Bebauungsplans müssen bis 2016 realisiert werden. Die Wegführung in die „Sedelhöfe“ und die Bahnhofstraße ist – unter Berücksichtigung des typischen Passantenverhaltens – gleichwertig auszugestalten. Beides ist im Rahmen des Bebauungsplans oder anderweitig vor Beschluss des Bebauungsplans verbindlich festzulegen.</li><li>2. Der Ausgang der nördlichen Rolltreppe muss auf der West-Ost-Achse auf der bestehenden Höhe verbleiben und darf nicht nach Osten verschoben werden. Die Sichtachse zur Bahnhofstraße ist auf diese Weise beizubehalten. Der „Orientierungsplatz“ ist – unter Berücksichtigung des typischen Passantenverhaltens – so auszugestalten, dass beide Wege als gleichwertig erkannt werden.</li><li>3. Der Ausgang zur Bahnhofstraße ist in voller Breite zu erhalten. Dies bedeutet, dass die Gebäudeecke am südlichen Ausgang der</li></ol>	<p>Die Auswirkungen des Projekts auf die Innenstadt wurden mehrfach gutachterlich untersucht. Die raumordnerische Beurteilung kommt hier zu einem eindeutigen Ergebnis: Von dem Projekt gehen keine Auswirkungen aus, die den Zielen der Raumordnung entgegenstehen. Hinzu kommt, dass die städtebauliche Disposition des Projektes wie wohl kaum ein anderes Einzelhandelsprojekt in Deutschland die strukturelle und funktionale Eigenart der näheren Umgebung aufnimmt und bestehende Einkaufslagen im Umfeld einbindet. Die Sedelhöfe sind somit Teil der Innestadtentwicklung und nicht etwa ein isoliertes Einkaufszentrum.</p> <p>Abwägungsdefizite liegen nicht vor. Alternativen sind seit Projektbeginn 2007 eingehend in den unterschiedlichsten Gremien und in den verschiedensten Maßstäben untersucht und diskutiert worden.</p> <p>Eine Realisierung der zusätzlichen Rolltreppe außerhalb des Projektgebiets bis 2016 kann nicht verbindlich zugesagt werden, da die Stadt hier auf die Mitwirkungsbereitschaft der Grundstückseigentümer angewiesen ist. Die Wegführung ist darauf ausgerichtet, die Sedelhöfe im Sinne einer Ergänzung des Stadtquartiers und im Sinne der Wahlfreiheit des Weges an bestehende Wegebeziehungen anzuknüpfen. Mit der Fortentwicklung des Entwurfs durch den neuen Investor DC wurden weitere Verbesserungen erreicht; diese wurde in in den Bebauungsplan aufgenommen.</p> <p>Die Treppenanlage wird in das Baufeld MK 1 integriert; infolgedessen wird der Ausgang der Treppe um wenige Meter weiter nach Osten verlegt. Entgegen der Einschätzung des Einwenders erhöht dies die Präsenz der Treppenanlage im öffentlichen Raum und befördert die Orientierung auf dem Weg zwischen Hauptbahnhof und Bahnhofstraße.</p> <p>Das Gebäude an der Ecke zur Bahnhofstraße hat eine wichtige stadträumliche Funktion, indem es die Verbindung von der Bahnhofstraße zur Bahnhofspassage herstellt und dabei zugleich die vorrangige Raumkante der Bahnhofstraße in Richtung Bahnhofplatz verlängert. Die markante Rundung des Eckgebäudes bildet quasi ein Gelenk zwischen den gegeneinander verschobenen Achsen der Bahnhofspassage und der</p>
---	--

<p>„Sedelhöfe“ oberirdisch auf der ehemaligen Baulinie verbleiben muss.</p> <p><u>Schreiben vom 26. Juni 2014</u></p> <p>Mit seinem ergänzenden Schreiben vom 26. Juni 2014 überreicht der Einwender als Anlage die Studie der Ostfalia Hochschule, Prof. Dr. Arnd Jenne, mit Hinweis auf die darin prognostizierten Frequenzverluste und die darin enthaltenen Vorschläge, wie diese Verluste gemindert werden könnten.</p>	<p>Bahnhofstraße. Der Übergang wurde im Zuge der Überplanung durch den neuen InvestorDC nochmals verbreitert, so dass an der engsten Stelle immer noch 12 m Durchgangsbreite zur Verfügung stehen. Dies entspricht nahezu der Ausgangssituation.</p> <p>Zur Studie der Ostfalia Hochschule, Prof. Dr. Arnd Jenne, wird in dieser Beschlussvorlage gesondert ausführlich Stellung bezogen.</p>
--	---

## 8. Zweite erneute Auslegung

Die erste erneute Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. die fortschreitende Projektentwicklung führten zu Erkenntnissen, die weitere Änderungen/Anpassungen des Bebauungsplans unausweichlich machten. Diese Änderungen berühren z.T. Grundzüge der Planung; gem. § 4a Abs.3 BauGB musste der Bebauungsplan damit ein zweites Mal erneut ausgelegt werden. Das Gesetz eröffnet die Möglichkeit, die Möglichkeiten zur Stellungnahme auf die geänderten oder ergänzten Teile zu beschränken sowie die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme angemessen zu verkürzen. Von beiden Regelungen wurde Gebrauch gemacht: die Dauer der Offenlage wurde auf 14 Tage verkürzt, die Möglichkeit zur Stellungnahme auf folgende Änderungen beschränkt:

- Zeichnerischer Teil: Vergrößerung des Geltungsbereichs um Grundstück Bahnhofstr. 18
- Zeichnerischer Teil: Öffentliche Widmung der Verkehrsflächen auf Ebene 0
- Zeichnerischer Teil: Erweiterung des Baufelds MK 1 um ca. 1,30 m nach Nordosten
- Zeichnerischer Teil: Erweiterung der zulässigen Gebäudetiefe für den Wohnungsbau um ca. 1,5 m zum Innenhof
- Zeichnerischer Teil: Verbreiterung des Ein-/ Ausfahrtbereichs Tiefgarage/Anlieferung an der Keltergasse um 3,00 m
- Zeichnerischer Teil: Verringerung der Tiefgaragenfläche in der Sedelhofgasse
- Textteil, Punkt 1.2.2.1.: Erhöhung der Technikaufbauten von 2,50 m auf 3,50m
- Textteil, Punkt 1.4.5. und 1.4.6.: Planungsrechtliche Sicherung der Verkaufs-, Gewerbe- und Erschließungsflächen auf der Ebene -1
- Textteil, Punkt 1.4.7.: Sicherung des Vordachs Bahnhofstraße 16
- Textteil, Punkt 1.6.: Anpassung der Geh- und Fahrrechte
- Textteil, Punkt 1.7.: Anpassung des Schallschutzgutachtens
- Textteil, Punkt 2.1.2.: Dachgestaltung
- Textteil, Punkt 2.2.: Abstandsflächen.

### 8.1. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Zuge der zweiten erneuten Auslegung

Parallel zur zweiten erneuten Auslegung des Bebauungsplans wurden folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt:

- Deutsche Telekom
  - Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm (EBU)
  - Fernwärme Ulm GmbH (FUG)
  - Handwerkskammer Ulm
  - Industrie und Handelskammer Ulm
  - Landratsamt Alb-Donau-Kreis – Kreisgesundheit
  - Nachbarschaftsverband Ulm
  - Polizeidirektion Ulm
  - Regierungspräsidium Tübingen - Ref. 26 Denkmalpflege
  - Regierungspräsidium Tübingen - Ref. 21 Raumordnung
  - Regierungspräsidium Stuttgart - Landesamt für Denkmalpflege (Grabungen)
  - Regierungspräsidium Tübingen – Abt. Umwelt, Ref. 53/1 – Landesbetrieb Gewässer
  - Regierungspräsidium Freiburg - Landesamt für Geologie und Bergbau
  - Regionalverband Donau – Iller
  - Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH
  - SUB V Umweltrecht und Gewerbeaufsicht
- Folgende Anregungen/Einwände wurden vorgebracht:

Anregungen/Einwände:	Stellungnahme der Verwaltung:
<p><u>RP Freiburg – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Schreiben vom 02.11.2015</u> (s. Anlage 7.1)</p> <p>„(...)“</p> <p>Anlässlich der zweiten erneuten Offenlage des o.g. Bebauungsplanes wird auf die früheren Stellungnahmen (Az. 2511 // 13-09864 vom 20.11.2013 und Az. 2511 // 15-04545 vom 09.06.15) zur Planung verwiesen.</p> <p>Die dortigen Ausführungen, insbesondere die geotechnischen Hinweise und Anregungen, die bislang noch keinen Eingang in die Planunterlagen fanden, gelten sinngemäß auch weiterhin für die modifizierte Planung.“</p>	<p>In der Stellungnahme vom 20.11.2013 wurde im Falle einer geplanten Versickerung des Oberflächenwassers die Erstellung einer objektbezogenen Baugrunduntersuchung bzw. eines Versickerungsgutachtens empfohlen. Die Stellungnahme vom 09.06.2015 verweist auf dieses frühere Schreiben.</p> <p>Die Stellungnahme wurde zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung an den Grundstückseigentümer bzw. an die Bauherrschaft weitergeleitet.</p>
<p><u>RP Tübingen Ref. 21 (Raumordnung), Schreiben vom 03.11.2015</u> (s. Anlage 7.2)</p> <p>„I. Belange der Raumordnung“</p> <p>Da der vorliegende Bebauungsplan die Ausweisung eines Kerngebietes vorsieht, dort sortimentsbezogene Verkaufsflächengrößen bauplanungsrechtlich jedoch nicht zulässig sind, wurde die Festlegung sortimentspezifischer Verkaufsflächenobergrenzen noch in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der Stadt Ulm und dem Regierungspräsidium Tübingen zu gesichert. Die in der Begründung zum Bebauungsplan vom 30.09.2015 auf Seite 4 genannten Verkaufsflächenobergrenzen entsprechen den in dem öffentlich-rechtlichen Vertrag vereinbarten Verkaufsflächenobergrenzen. Raumordnungsrechtlich bestehen daher keine Bedenken gegen den Bebauungsplan.“</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>SUB/V Umweltrecht und Gewerbeaufsicht Schreiben vom 05.11.2015</u> (s. Anlage 7.3)</p> <p>„SUB V nimmt zu dem Entwurf wie folgt Stellung:</p> <p>Wasserrecht:</p> <p>Die Tiefgarage wird voraussichtlich in das Grundwasser einbinden. Eine dauerhafte</p>	<p>Die Stellungnahme wird an den Bauherrn zur Berücksichtigung im Zuge der fortschreitenden Projektentwicklung weitergeleitet. Bezüglich</p>

<p>Grundwasserhaltung wird nicht zugelassen. Der Gebäudekomplex ist daher dicht und auftriebssicher herzustellen.</p> <p>Im Plangebiet befinden sich Pumpensümpfe bzw. Brunnen aus der Zeit der ehemaligen Sedelhof-Tiefgarage, die ggf. verschlossen werden müssen. Die Verschließung ist mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen.</p> <p>Für eine bauzeitliche Wasserhaltung ist rechtzeitig vorab die erforderliche Erlaubnis bei der Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht der Stadt Ulm zu beantragen.</p> <p>Aus den Aufgabenbereichen Bodenschutz und Arbeitsschutz werden keine Einwendungen gegen den Bebauungsplan erhoben.</p> <p>Hinweis:</p> <p>Im Plangebiet sind der unteren Bodenschutzbehörde folgende Altstandorte, die mit A = Ausscheiden bewertet sind, bekannt:</p> <p>AS Altstandort Sedelhöfe 14 (00286)  AS Altstandort Sedelhöfe 12, 14 + 18 (00237)  AS Altstandort Sedelhöfe 19 (03145)“</p>	<p>der Grundwasserhaltung befinden sich Investor und Stadt bereits in enger Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde.</p>
<p><u>Regionalverband Donau-Iller,</u>  <u>Schreiben vom 09.11.2015</u>  (s. Anlage 7.4)</p> <p>„Die regionalplanerisch relevanten Auswirkungen bemessen sich insbesondere an den zulässigen Verkaufsflächen des Gesamtprojekts „Sedelhöfe“. Diese sind gegenüber der ersten erneuten Auslegung unverändert geblieben. Daher werden aus Sicht des Regionalverbands Donau-Iller weiterhin keine Einwände erhoben.“</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm,</u>  <u>Schreiben vom 11.11.2015</u>  (s. Anlage 7.5)</p> <p>„Abwasserwirtschaft (Abt. I):</p> <p>Ergänzung Bebauungsplan unter Punkt 6.9:  Als aufzunehmende Ergänzung bitten wir folgende Passage unter o. Punkt der Begründung zum Bebauungsplan einzupflegen:  „Das anfallende Niederschlagswasser ist getrennt von Schmutzwasser in die stillgelegte kleine Blau einzuleiten.“</p> <p>Weitergehende Anmerkungen:</p> <p>Hier verweisen wir auf unser Schreiben vom 10.06.2015, welches weiterhin Bestand hat.  Ergänzend ist zu beachten, dass die stillgelegte</p>	<p>Die Ableitung von Niederschlagswasser ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens sondern des Baugenehmigungsverfahrens. Die Information wird an den Bauherrn zur Berücksichtigung im Zuge der weiteren Projektentwicklung weitergeleitet.</p> <p>Das Schreiben vom 10.06.2015 wird unter Punkt 7.1 dieser Beschlussvorlage behandelt;</p>

<p>Kleine Blau zur Ableitung von Oberflächenwasser (Verkehrs- und Dachwässer) als Regenwasserkanal dauerhaft zu erhalten ist. Vor der Einleitung von Oberflächenwasser aus Verkehrsflächen ist eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich.</p> <p>Abfallwirtschaft:</p> <p>Im Bebauungsplan ist ein unterirdischer Containerstandort für Altglas (analog „Wein Hof“ sichtbar) mit 3 Edelstahlsäulen vorzusehen. Systemmaße: 1,2 x 1,2 m je Schacht, Tiefe 1,9 m.“</p>	<p>siehe dort. Hinsichtlich der Funktion der Kleinen Blau zur Ableitung von Oberflächenwasser befinden sich Stadt und Investor bereits in Absimmung mit den Entsorgungsbetrieben.</p> <p>Das Projektgebiet ist nahezu vollständig unterbaut. Die Erdüberdeckung auf den Untergeschossdecken ist wesentlich geringer als die geforderte Tiefe von 1,90 m. Die Einrichtung von Unterflurcontainern ist im Projektgebiet daher nicht möglich.</p>
<p><u>RP Stuttgart Ref. 83.2 - Denkmalkunde,</u> <u>Schreiben vom 13.11.2015</u> (s. Anlage 7.6)</p> <p>„(...)</p> <p>1. Bau- und Kunstdenkmalpflege:</p> <p>In Bezug auf das o. g. Planverfahren trägt die Bau- und Kunstdenkmalpflege keine Anregungen oder Bedenken vor.</p> <p>2. Archäologische Denkmalpflege:</p> <p>zum o.g. Verfahren nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>1.) Darstellung des Schutzgutes</p> <p>Das Areal befindet sich innerhalb der spätmittelalterlichen Stadt, das heute nahezu vollständig überbaut und in großen Teilen tiefgründig durch moderne Unterkellerung, Leitungstrassen usw. gestört ist. Darüber hinaus wurde das Areal "Bahnhofsstraße 18" in die Planung integriert, für das keine Planunterlagen der bestehenden Unterkellerung vorliegen. Dort wo keine modernen tiefgründigen Bodeneingriffe im Zuge der Nachkriegsbebauung erfolgt sind, ist mit den Fundamentresten der Vorkriegsbebauung sowie möglicher älterer Bauungsreste des Spätmittelalters und der Neuzeit, aber auch mit Spuren der früh- und hochmittelalterlichen Besiedlung wie Grubenhäusern und Pfostenbauten zu rechnen. Insbesondere in den nordwestlichen Randbereichen ist trotz der bereits zweigeschossigen modernen Unterkellerung noch im Bereich der spätmittelalterlichen/ frühneuzeitlichen Befestigung zum Befestigungsgraben bis in eine Tiefe von 7 m unter heutigen Oberfläche Mauerwerk der Stadtmauer und der in den</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(Beschreibung des Sachverhalts)</p>

1530er Jahren nach Plänen von Albrecht Dürer und 1581 durch Johann del Monte ausgebauten Eckbastei zu erwarten (Nr. 35). Stadtauswärts schloss sich direkt der mächtige reichsstädtische Befestigungsgraben an. Soweit im Vorfeld möglich wurden entsprechend der Vereinbarung vom 23.04.2012 mit der Stadt Ulm archäologische Restflächen im Vorfeld untersucht. Es muss aber davon ausgegangen werden, dass Teile der archäologischen Kulturdenkmale noch partiell unter dem gegenwärtigen Bodenbelag der Sedelhofgasse sowie unter den Kellern der Gebäude "Bahnhofsplatz 4-6" erhalten sind. Bei den dargestellten Siedlungsspuren und Befestigungswerken handelt es sich um Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG. Durch die archäologische Untersuchung können ggf. weitere Kosten für den Vorhabenträger entstehen. Wir bitten um nachrichtliche Übernahme in die Planunterlagen.

*(erläuternde Graphik s. Originalschreiben, Anlage 7.6)*

## 2.) Darlegung der konservatorischen Zielsetzung, weiteres Vorgehen

An der Erhaltung der ausgewiesenen archäologischen Kulturdenkmale besteht grundsätzlich ein öffentliches Interesse. In der Vereinbarung mit der Stadt Ulm vom 23.04.2012 wurde festgelegt, dass die entsprechenden Bereiche, in denen noch mit erhaltenen Kulturdenkmälern zu rechnen ist, baubegleitend eine Dokumentation zu erfolgen hat. Für die Dokumentation insbesondere der Befestigung ist der hierfür notwendige Zeitraum zur Verfügung zu stellen.

Um allseitige Planungssicherheit zu gewährleisten und spätere Bauverzögerungen zu vermeiden, sollte frühzeitig das Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart (LAD) in die Planungen der Bauabläufe eingebunden werden, um entsprechende Zeiträume sicherzustellen, da die Lage der Befestigung bekannt ist. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass im Falle notwendiger Rettungsgrabungen durch das LAD die Bergung und Dokumentation der Kulturdenkmale ggf. mehrere Wochen in Anspruch nehmen kann. Nicht enthalten waren in der Vereinbarung die Flächen "Bahnhofsstraße 18" sowie der nördlich anschließende Blauverlauf. Das LAD benötigt zur Beurteilung der Erhaltungsbedingungen älterer Bebauungsstrukturen Pläne der aktuellen Unterkellerung, um feststellen zu können, ob eine archäologische

Die Regelungen des genannten Vertrags haben weiterhin Gültigkeit.

Das Landesamt für Denkmalpflege wurde bereits kontaktiert; es wird im Zuge der weiteren Projektentwicklung rechtzeitig in die Bauabläufe eingebunden. Pläne der aktuellen Unterkellerung des Hauses Bahnhofstraße 18 gingen dem Landesamt für Denkmalpflege zwischenzeitlich zu.

<p>Rettungsgrabung im Vorfeld der Maßnahme nach Abriß des Gebäudes notwendig wird.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die Einhaltung der Bestimmungen der §§ 20 und 27 DSchG verwiesen. Sollten bei der Durchführung der Maßnahme archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, sind gemäß § 20 DSchG Denkmalbehörde(n) oder Gemeinde umgehend zu benachrichtigen. Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen, etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, bzw. auffällige Erdverfärbungen) sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde oder das Regierungspräsidium Stuttgart (Referat 84.2) mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (§ 27 DSchG) wird hingewiesen. Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist zumindest mit kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen.</p> <p>(...) Wir bitten, diese Hinweise in die Planunterlagen einzufügen.“</p>	<p>Der Hinweis auf die Bestimmungen der §§ 20 und 27 des Denkmalschutzgesetzes wurde in den Bebauungsplan aufgenommen und an den Projektentwickler zur Kenntnisnahme weitergeleitet.</p>
<p><u>Deutsche Telekom, Schreiben vom 18.11.2015 (s. Anlage 7.7)</u></p> <p>„(...)</p> <p>Zu der oben genannten Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Unsere Stellungnahme vom 26.05.2015 gilt unverändert weiter. Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass wir uns in Abstimmung mit dem zuständigen Architekturbüro befinden.</p> <p>(...)“</p>	<p>Stellungnahme zum Schreiben vom 26.05.2015 siehe Punkt 7.1 dieser Beschlussvorlage (Anlage 5.1).</p>
<p><u>Stadtwerke Ulm/ Neu-Ulm GmbH und Fernwärme Ulm GmbH, Schreiben vom 18.11.2015 (s. Anlage 7.8)</u></p> <p>„Von Seiten der FUG und der Stadtwerke wurde die zweite erneute Auslegung des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ auf eigene Belange untersucht.</p> <p>Durch die Unterbaurechte zur Sicherung der unterirdischen Anlagen, wie Verkaufs- und Gewerbeflächen, Erschließungsflächen, Tiefgarage etc., die der Investor erhalten soll, ist auch der vorhandene Netzleitungsbestand der FUG, Stadt und Stadtwerke betroffen. Aktuell ist</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und zur Berücksichtigung bei den weiteren Planungsschritten an den Investor weitergeleitet.</p>

<p>davon auszugehen, dass die bestehenden Netzleitungen aus diesen Bereichen verlegt werden müssen. Die entstehenden Kosten zur Entfernung und Sicherung dieser Netzleitungen sind vom Investor zu tragen.</p> <p>Um frühestmögliche Einbeziehung der FUG und der Stadtwerke in weitere Abläufe möchten wir hiermit bitten.“</p>	<p>Die FUG und die SWU sind im Rahmen der koordinierten Leitungsplanung bereits intensiv in die vorbereitenden Planungsschritte (Baufeldfreimachung, Verbau) eingebunden.</p>
--	---

## 8.2. Beteiligung der Öffentlichkeit im Zuge der zweiten erneuten Auslegung

Die zweite erneute Beteiligung der Öffentlichkeit wurde gemäß § 4a Abs. 3 BauGB vom 30.10.2015 bis einschließlich 13.11.2015 durchgeführt. Nachfolgende Anregungen / Einwände wurden vorgebracht und wie folgt behandelt:

Anregungen/Einwände:	Stellungnahme der Verwaltung:
<p data-bbox="274 331 762 398"><u>Einwender 1, Schreiben vom 10.11.2015</u> (s. Anlage 8.1)</p> <p data-bbox="274 427 839 730">„In dem vorbezeichneten Verfahren, in dem wir bekanntlich (<i>Name eines Handelshauses an der Bahnhofstraße</i>) vertreten, nehmen wir Bezug auf die (...) Verfahrensvollmachten und machen im Auftrag der Mandanten gemäß §§ 4 a Abs. 3, 3 Abs. 2 BauGB Einwendungen gegen den beabsichtigten Beschluss des Bebauungsplans "Sedelhöfe", geänderte Planung in der Fassung vom 30.09.2015 geltend.(...)</p> <p data-bbox="274 763 767 819">Namens und in Vollmacht der Mandanten beantragen wir,</p> <p data-bbox="274 853 839 1312">den Entwurf des Bebauungsplanes "Sedelhöfe", geänderte Planung mit dem Stand 30.09.2015 (Bebauungsplan Nr. 110.5/100) zu ändern und die Zugangssituation vom Hauptbahnhof Ulm in die Ulmer Innenstadt unter gerechter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange – gegeneinander und untereinander – so zu gestalten, dass eine gerechte Verteilung der Passantenströme – und zwar insbesondere der Passanten in bzw. aus der Bahnhofspassage auf den Ebenen -1 und 0 – auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits erreicht wird.</p> <p data-bbox="274 1346 839 2069">Das Ziel dieser Planungsänderung muss darin bestehen, die massive Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße durch die geplante, das Einkaufsquartier Sedelhöfe einseitig begünstigende Fußgängerführung zu vermeiden, und den Eintritt unzumutbarer wirtschaftlicher Nachteile, die mit dieser Art der Fußgängerführung für die betroffenen Einzelhändler und Grundstückseigentümer verbunden waren, zu verhindern. Zur Begründung der Einwendungen der Mandanten und des vorstehenden Antrages wird, zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen zunächst auf die Darlegungen der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst Anlagen, in der ergänzenden Stellungnahme vom 18.06.2014 nebst Anlage (Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften (Hochschule Braunschweig/Wolfenbüttel) vom 16.06.2014) sowie in der Einwendungsschrift vom 30.06.2015 nebst Anlage (nachfolgend in ihrer Gesamtheit auch „bisherige Einwendungsschriften“ genannt) zu</p>	<p data-bbox="860 824 1414 947">Eine gerechte Abwägung öffentlicher und privater Belange gegen- und untereinander ist erfolgt. Eine weitere Planänderung ist daher nicht notwendig.</p> <p data-bbox="860 1283 1414 1798">Der Einwender hat zu allen vorangegangenen Verfahrensschritten umfangreiche Einwendungsschriften vorgelegt; diese werden in der vorliegenden Beschlussvorlage unter Punkt 7.2 bzw. 7.3 aufgeführt (vgl. Anlagen 6.4 und 6.9). Die Verwaltung hat dort zu allen Belangen und zu den beigefügten Anlagen ausführlich Stellung genommen. Soweit im Folgenden keine inhaltlich neuen Sachverhalte angeführt werden, wird auf die dortigen Stellungnahmen verwiesen. Im Übrigen ignoriert der Einwender in seiner Schrift die ausdrückliche Beschränkung der zweiten erneuten Auslegung auf die im Bebauungsplan geänderten Sachverhalte und wiederholt im Wesentlichen die bereits bekannte Kritik.</p>

<p>verweisen. In Ergänzung dazu ist Folgendes auszuführen:</p> <p>(...)</p> <p><b>1. A. Sachverhalt</b></p> <p><b>2. I. Ausgangssituation</b></p> <p>Im Hinblick auf die Ausgangssituation (Örtlichkeit und Plangebiet sowie Betroffenheit der Mandanten) wird auf die Ausführungen in der Einwendungsschrift vom 27.05.2014 verwiesen.</p> <p><b>3. II. Einkaufsquartier Sedelhöfe</b></p> <p><b>4. 1. Entwicklung des Projektes</b></p> <p><b>5.</b></p> <p>Zur Entwicklung des Einkaufsquartiers Sedelhöfe wird zunächst auf die Ausführungen in der bisherigen Einwendungsschriften verwiesen. Ergänzend dazu ist Folgendes auszuführen:</p> <p>Nach dem Ausstieg des früheren Investors MAB Development Deutschland GmbH, auf dessen Planung der ursprüngliche Bebauungsplanentwurf "Sedelhöfe" basierte, hatte der neue Investor (DC Commercial und DC Values) das planerische Konzept des früheren Investors in Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro msm meyer, schmitz-morkramer zunächst zu dem Planungsstand 13.04.2015 weiterentwickelt (Gegenstand der (ersten) erneuten öffentlichen Auslegung). Im Anschluss daran erfolgte eine weitere Fortentwicklung dieser Planung, Stand 30.09.2015, die erneut zu Änderungen des Vorhabens führte, welche die Grundzüge der Planung berühren.</p> <p>Geplant ist nun ein Einkaufsquartier auf vier unterschiedlichen Baufeldern (MK 1 bis MK 4) mit jeweils eigenständigen Gebäuden. Dabei soll das Baufeld MK 1 (Haus 1) um ca. 1,30 m nach Nordosten erweitert werden. Im südlichen Bereich soll das Baufeld MK 4 durch Einbeziehung des Grundstücks Bahnhofstraße 18 in das Plangebiet erweitert werden. Die Gebäude in unterschiedlicher Höhe und mit unterschiedlicher Fassadengestaltung sollen sich um einen großzügigen, zentralen Platzbereich gruppieren, von dem aus die Ladengeschäfte erschlossen werden sollen. Die Sedelhofgasse soll in ihrer bestehenden Lage erhalten und direkt auf den neuen Platz geführt</p>	<p>(vgl. Punkt 7.3 in dieser Beschlussvorlage, Anlage 6.9)</p> <p>(vgl. Punkt 7.2 und 7.3 dieser Beschlussvorlage, Anlagen 6.4 und 6.9)</p> <p>(Beschreibung)</p> <p>(Beschreibung)</p>
---	---

<p>werden. Die oberirdische Verbindung zwischen dem Bahnhofsvorplatz und dem zentralen Platzbereich soll durch den Übergangsbereich zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 2 geschaffen werden. Durch einen relativ engen Übergangsbereich zwischen dem Baufeld MK 4 und dem Gebäude Bahnhofstraße 7 soll die Verbindung des zentralen Platzes mit der Bahnhofstraße geschaffen werden. Ferner soll der zentrale Platz im Norden durch einen Übergangsbereich zwischen den Baufeldern MK 2 und MK 3 an die Keltergasse angebunden werden. Der zentrale Platz und die weiteren vorgenannten Flächen innerhalb des Plangebietes sollen auf der Ebene 0 als öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerbereich) gewidmet werden.</p>	<p>(Beschreibung)</p>
<p>Die Bahnhofspassage soll nach Osten in das Quartier hinein bis unter den zentralen Platz verlängert werden. Von dort sollen die Einzelhandelsgeschäfte des Einkaufsquartiers auf der Ebene -1 erschlossen werden. Die Anbindung der Bahnhofspassage an den zentralen Platz soll über eine Treppenanlage als Auf- und Abgang zwischen den Ebenen -1 und 0 erfolgen. Die zwingend vorgegebene Treppenanlage zur Verbindung der Geschossebenen liegt im südlichen Bereich des Baufeldes MK 1, für den auf den Ebenen -1 und 0 jeweils Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt werden sollen.</p>	<p>(Beschreibung)</p>
<p>Neben den Flächen für den Einzelhandel (ca. 18.000 qm Verkaufsfläche vorwiegend auf den Ebenen -1, 0 und +1) sind darüber liegend Flächen für Gastronomie, Dienstleistungseinrichtungen und Büros sowie für ca. 100 Wohnungen ab dem 2. OG vorgesehen. Die notwendigen Stellplätze sollen in einer Tiefgarage mit bis zu 750 Einstellplätzen untergebracht werden.</p>	<p>wortgleiche Wiederholung (vgl. Punkt 7.2 in dieser Beschlussvorlage, Anlage 6.4)</p>
<p><b>6. 2. Notariell beurkundeter Projektvertrag</b></p>	
<p>7. Im Hinblick auf den notariell beurkundeten Projektvertrag, der zwischen der Stadt Ulm und dem früheren Investor mit Datum vom 27.07.2012 geschlossen worden ist, wird zunächst auf die Ausführungen in den bisherigen Einwendungsschriften verwiesen. Ergänzend dazu ist Folgendes auszuführen:</p>	<p>Der Projektvertrag mit Datum vom 27.07.2012 hat Bestand und ist weiterhin die Rechtsgrundlage für die Projektentwicklung. In der Begründung lag in Bezug auf das Datum ein Tippfehler vor.</p> <p>(Beschreibung)</p>
<p>Mit Rücksicht auf den Hinweis unter Ziffer 3. (a. E.) der Begründung des geänderten Bebauungsplanentwurfes vom 30.09.2015 (Anlage 4 zur Beschlussvorlage GD 341/15) ist</p>	

<p>nach wie vor davon auszugehen, dass der vorgenannte Projektvertrag noch Bestand hat und grundsätzlich auch weiterhin die Rechtsgrundlage für die weitere Projektentwicklung ist. Soweit in dem vorgenannten Hinweis der Begründung von einem Projektvertrag vom 27.11.2012 die Rede ist, dürfte es sich um einen Schreibfehler handeln.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass die für die Bauerrichtung des Einkaufsquartiers Sedelhöfe benötigten Grundstücke, die derzeit im Eigentum der Stadt Ulm stehen, von der SPV 11 GmbH, deren Anteile nun von dem neuen Investor gehalten werden, vollständig erworben werden sollen. Dies ergibt sich aus den Darstellungen unter Ziffer 2. Abs. 1 a. E., Ziffer 3. letzter Absatz, Ziffer 5. Abs. 3 S. 3 sowie Ziffer 6.4 Abs. 2 der Begründung des Bebauungsplanentwurfes vom 30.09.2015, die mit der Angabe im Auslegungsbeschluss vom 20.10.2015 (vgl. dort die Kurzfassung der Begründung, Abs. 1 a. E.) übereinstimmen. Dazu passt auch die Darstellung in der Beschlussvorlage der Stadt Ulm vom 30.09.2015 (Ziffer 6.3 b) Abs. 2):</p> <p><i>„Im Falle einer Übereinkunft zwischen Stadt und Investor, dass die öffentlich gewidmeten Erschließungsflächen auch eigentumsrechtlich wieder an die Stadt zurückgehen, erhält der Investor zur Sicherung der unterirdischen Anlagen (Verkaufsflächen, Erschließungsflächen, Tiefgarage usw.) ggf. umfassende Unterbaurechte.“</i></p> <p>Die im Widerspruch dazu stehende Aussage unter Ziffer 5. Abs. 3 S. 4 der Begründung, wonach der Platz und die Gassen innerhalb des Plangebietes im Eigentum der Stadt bleiben sollen, dürfte hingegen unrichtig sein.</p> <p>Ferner ist davon auszugehen, dass diesem Projektvertrag im Hinblick auf den Zuschnitt und die Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe im Wesentlichen dieselbe Planung zugrunde liegt, die nunmehr in der fortentwickelten Fassung, Stand 30.09.2015, auch Gegenstand des geänderten Bebauungsplanentwurfes "Sedelhöfe" geworden ist. Es handelt sich hierbei um die von dem neuen Investor fortentwickelte Planung der msm meyer schmitz-morkramer gmbh, die Grundlage für die Beschlussvorlage</p>	<p>Die Aussage unter Ziffer 5. Abs. 3 S. 4 der Begründung, wonach der Platz und die Gassen innerhalb des Plangebietes im Eigentum der Stadt bleiben sollen, ist insoweit nicht ganz präzise, als die Grundstücke innerhalb des Projektgebietes zunächst an den Investor veräußert und die öffentlichen Verkehrsflächen nach Fertigstellung der Anlagen an die Stadt rückübertragen werden sollen. Die Formulierung wird in der Begründung zum Bebauungsplan entsprechend präzisiert.</p> <p>(Beschreibung)</p> <p>(Beschreibung)</p>
--	--

der Stadt Ulm vom 30.09.2015 zur Aufstellung des geänderten Bebauungsplanes (GD 341/15) geworden ist und im Wesentlichen der zu der zweiten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes beigefügten Anlage 2 dieser Beschlussvorlage (Planungsstand 30.09.2015) entspricht.

Nach diesem fortentwickelten Bebauungsplanentwurf ist für die Anbindung der Bahnhofspassage an den zentralen Platz des Einkaufsquartiers Sedelhöfe, also zur Verbindung der Ebenen -1 und 0, gemäß den zeichnerischen Festsetzungen in Anlage 2 der Beschlussvorlage (GD 341/15), Ziffer 1.6.3 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes (Anlage 3 zu GD 341/15) und Ziffer 6.4 der Begründung (Anlage 4 zu GD 341/15) nach wie vor lediglich ein mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegter Treppenauf- und -abgang (ohne Fahrtreppe und ohne Aufzug) innerhalb des Baufeldes MK 1 als zwingend herzustellen vorgegeben. Die genaue Breite und Qualität dieser Treppenanlage bleibt im Bebauungsplanentwurf offen und soll in einem städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt und dem Investor festgelegt werden. Durch die Gehrechte am Ausgang der Passage und die Treppenanlage soll "eine angemessene Erschließung der Bahnhofspassage" gesichert werden. Weitere verbindliche Vorgaben über das Ob, Wo und Wie der Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 enthält der Bebauungsplanentwurf vom 30.09.2015 – ebenso wie schon die Planung mit Stand 13.04.2015 nicht. Vielmehr wird unter Ziffer 6.3 Abs. 3 der Begründung ausgeführt:

*"Die heutige Passage wird auf Ebene -1 nach Osten ins Quartier verlängert. Daraus erwachsen neue Möglichkeiten, über die festgesetzte Treppenanlage hinaus weitere attraktive Verbindungen zwischen der Ebene -1 (Bahnhofspassage) und der Ebene 0 (Platzfläche) zu schaffen. Um eine räumliche Verknüpfung zwischen der Ebene -1 (Bahnhofspassage) und der Ebene 0 zu ermöglichen, sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen daher (zusätzliche) Erschließungsanlagen und Lichtöffnungen zulässig. Die verlängerte Passage wird infolge eines erweiterten Einzelhandelsangebots auf Ebene -1 erheblich an Attraktivität gewinnen. Die geplante Aufwertung der Ebene -1 wird ermöglicht, indem unter den öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb der Baugrenzen Verkaufsflächen und Erschließungsanlagen sowie Keller- und Lager räume zugelassen werden. Eine genaue Festlegung der Erschließungsbauwerke, der Lichtöffnungen*

(Zitat)

Stadt und Investor haben vereinbart, einen städtebaulichen Vertrag zu schließen, in dem u.a. die Erschließungssituation weiter präzisiert wird. Es gibt keinerlei Anlass, am Zustandekommen eines solchen Vertrages zu zweifeln. Unabhängig davon schafft bereits der Bebauungsplan die Grundlage für eine Treppenanlage in direkter Linie zur Bahnhofspassage; dem städtebaulichen Belang einer geeigneten Anbindung der Bahnhofspassage an die Innenstadt wurde damit Rechnung getragen. Der Bebauungsplan eröffnet darüber hinaus lediglich die Möglichkeit für weitere Öffnungen bzw. Erschließungsanlagen an anderer Stelle

<p><i>und unterirdischen Verkaufsflächen wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt und dem Investor getroffen."</i></p> <p>Das heißt, das Ob, Wo und Wie der Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 lässt auch der Bebauungsplanentwurf Stand 30.09.2015 ausdrücklich offen und schafft insoweit nur Möglichkeiten, die ggf. außerhalb des Bebauungsplanverfahrens durch einen städtebaulichen Vertrag mit dem neuen Investor festgelegt werden sollen. Ein solcher städtebaulicher Vertrag ist beabsichtigt. Ob er tatsächlich zustande kommt, ist indes ungewiss. Somit wird es also in das Belieben des neuen Investors gestellt, sich zur Anbindung der Bahnhofspassage an den zentralen Platz auf der Ebene 0 auf die Herstellung einer schlichten Treppenanlage ohne Fahrtreppe und Aufzug im südlichen Bereich des Baufeldes MK 1 (Haus 1) zu beschränken. Weitere Verbindungen von der Ebene -1 zur Ebene 0 könnte er innerhalb der übrigen Baufelder durch Fahrtreppen und Aufzüge in den Bereichen der Verkaufsflächen des Einkaufsquartiers herstellen.</p> <p>Im Hinblick auf den beabsichtigten städtebaulichen Vertrag mit dem Investor, sollte er zustande kommen, sind dessen aktuelle Planungsabsichten für die Anbindung der aus Bahnhofspassage kommenden Passanten an die Ebene 0 aus den Plänen von msm meyer schmitz-morkramer vom 19.10.2015 zu ersehen, welche als "vorläufiger Planungsstand 19.10.2015" gekennzeichnet und zusammen mit dem Auslegungsbeschluss vom 20.10.2015 öffentlich ausgelegt worden sind.</p> <p>Nach dieser -unverbindlichen- Planungsvariante ist vorgesehen, die nach dem Bebauungsplanentwurf vorgegebene Treppenanlage im südlichen Bereich des Baufeldes MK 1 (im bzw. unter Haus 1) zu errichten, und zwar schlicht als Laufftreppe ohne Fahrtreppe und ohne Aufzug. Aufzugsanlagen, die ausgehend von der Tiefgarage bis zur Ebene 0 reichen, sind lediglich an der nördlichen Außenseite des Baufeldes MK 1 geplant. Weitere Aufzugsanlagen aus der Tiefgarage kommend sollen zwar im östlichen Bereich des Baufeldes MK 2 erstellt werden, reichen aber nur bis zur Ebene -1. Im Übrigen</p>	<p>außerhalb der Baufelder. Dieser Passus wurde in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen, um den entwurfsbedingt größeren Spielräumen bei der Verknüpfung der Ebenen 0 und -1 Rechnung zu tragen. Ob bzw. auf welche Weise von dieser erweiterten Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, ist anhand von Varianten zu untersuchen und unter den Beteiligten zu diskutieren. Stadt, Investor, IHK, City Marketing und die Vertreter der großen Handelshäuser sind bereits in diese Diskussion eingetreten. Das Ergebnis wird schließlich in dem oben erwähnten städtebaulichen Vertrag verankert.</p> <p>Die Abstimmung der Erschließungsanlagen ist unter den Beteiligten noch nicht abgeschlossen. Insofern ist der vorläufige Planungsstand vom 19.10.2015 als eine Momentaufnahme zum Zeitpunkt der Beschlussfassung zu verstehen. Die Pläne dienen ausschließlich der Erläuterung der abstrakten Festsetzungen des Bebauungsplans; sie sind jedoch nicht Bestandteil der Beschlüsse.</p> <p>(Beschreibung des vorläufigen Planungsstands vom 19.10.2015, msm meyer schmitz-morkramer)</p> <p>Es liegt im ureigenen Interesse der Stadt, dass die im Bebauungsplan festgesetzte</p>
---	--

<p>sind Aufzugsanlagen lediglich innerhalb der Baufelder Verkaufsflächen vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Treppenanlage im Haus 1 fällt auf, dass die Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit auf den Ebenen -1 und 0 im Bebauungsplanentwurf jeweils in einer Größe von rd. 10m x 10 m, also jeweils rd. 100 m<sup>2</sup>, ausgewiesen sind. Nach der aktuellen Planung des Investors Stand 19.10.2015 soll jedoch nur etwa die Hälfte dieser Flächen für die Treppenanlage genutzt werden. Die andere Hälfte der mit den Gehrechten belegten Flächen soll indes nicht zugunsten der Allgemeinheit freigehalten und zur Verfügung gestellt werden, sondern als Gebäude- und Gastronomiefläche im Haus 1 errichtet und genutzt werden!</p>	<p>Treppenanlage in direkter Verlängerung der Bahnhofspassage künftig nicht die Anmutung einer Fluchttreppe hat, sondern eine attraktive Verbindung zwischen der Unterführung und der Innenstadt darstellt. Ebenso steht außer Frage, dass für gehbehinderte Passanten oder für Eltern mit Kinderwagen attraktive und praktikable Wege für den Wechsel zwischen den Ebenen bereitgestellt werden müssen; ein barrierefreier Ausbau ist im Übrigen gesetzlich verpflichtend. Die konkrete Ausführung der Vertikalerschließung steht dabei noch in der Diskussion, in die sowohl die großen Handelshäuser der Bahnhofstraße als auch die Vertreter der IHK und der Ulmer City Marketing selbstverständlich eingebunden sind. Das Ergebnis der Diskussion wird, wie erwähnt, schließlich im städtebaulichen Vertrag verankert werden. Die Befürchtung, die künftige Treppenanlage könne fernab jeder Sichtbeziehung zur Bahnhofstraße angelegt werden, ist bereits insoweit unbegründet, als der neu geschaffene Platz im Zentrum der Sedelhöfe von nahezu allen Punkten eine Blickbeziehung zur Bahnhofstraße freigibt und die Blicke entlang seiner geschwungenen Fassaden förmlich in die Bahnhofstraße hineinführt.</p>
<p>Würden die Flächen entsprechend dem Umfang der festgesetzten Gehrechte genutzt, ließen sich bei einer Breite von rd. 10 m an dieser Stelle zwei Fahrtreppen (ca. 5 m), eine Lauftreppe (mind. 2,50 m) sowie eine sonstige Wegezone (ca. 2,50 m) herstellen. So könnte an dieser Stelle statt einer schlichten Lauftreppe im Stil einer Fluchttreppe, die für ältere und behinderte Passanten sowie Mütter mit Kinderwagen nicht nutzbar ist und für die sonstige Passanten überwiegend als zu unbequem angesehen und nicht genutzt werden wird, zumindest eine funktionierende Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 geschaffen werden. Entsprechend seinem in dem Workshop vom 29.05.2015 erklärten Interesse beabsichtigt der Investor eine solche Lösung jedoch offenbar nicht. Er will es im südlichen Bereich des Hauses 1 vielmehr bei einer relativ schmalen Lauftreppe belassen und zusätzlich eine großzügige Fahrtreppenanlage errichten, die ausgehend von der Mitte der verlängerten Passage in der Ebene -1 im nordöstlichen Bereich des Hauses 1 auf den zentralen Platz mündet und gen Norden gedreht auf die Baufelder MK 2 und MK 3 ausgerichtet ist. Für Passanten aus der Bahnhofspassage besteht bei Ankunft auf dem zentralen Platz keinerlei Sicht- und Wegebeziehung zur Bahnhofstraße. Durch die Fahrtreppenanlage wird überdies eine direkte Anbindung an die Aufzüge in der Ebene -1, die den Zugang zur Tiefgarage bilden, geschaffen.</p>	<p>Die Kritik stützt sich auf Mutmaßungen. In diesem Zusammenhang sei nochmals klargestellt, dass es nicht Aufgabe der Stadtentwicklung sein kann, Fußgängerfrequenzen im Interesse Einzelner zu verteilen. Vielmehr muss Stadtplanung allen Passanten, seien es Bewohner, Besucher, Beschäftigte oder potenzielle Einzelhandelskunden, Wahlfreiheit für den individuell geeigneten Weg durch die Stadt eröffnen. Die neuen Baukörper der Sedelhöfe ergänzen das bestehende Stadtquartier in einer Weise, die strukturelle Hierarchien achtet und Orientierung befördert, eine bewusste Lenkung von Passanten auf ihrem Weg durch die Stadt aber ganz bewusst vermeidet.</p>
<p>Nach wie vor ist davon auszugehen, dass Änderungen dieser Planung im Hinblick auf den Zuschnitt des Projektes und insbesondere hinsichtlich der Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe aus der Bahnhofspassage für den neuen Investor nicht mit der Basis seiner Konzeption und Wirtschaftlichkeitsberechnung des gesamten Projektes Sedelhöfe in Einklang stehen.</p>	<p>Gewerbe-/Dienstleistungsprojekte in der vorliegenden Größenordnung benötigen abgestimmte Vorgehensweisen, die in einem privatrechtlichen Vertrag geregelt werden. Davon unbenommen bleibt das öffentlich-rechtliche Bebauungsplanverfahren. Äußerungen und Stellungnahmen im Rahmen des Verfahrens sind vertragsunabhängig zu</p>

<p>Deshalb wird der neue Investor – auch im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages - Änderungen, die erforderlich sind, um eine gerechte Verteilung der Passantenströme, und zwar insbesondere der Passanten in bzw. aus der Bahnhofspassage auf den Ebenen -1 und 0, auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits mit hoher Wahrscheinlichkeit - ebenso wie der frühere Investor - nicht zustimmen.</p> <p>Es bleibt daher dabei, dass die Stadt Ulm durch den Abschluss des Projektvertrages ihre kommunale Planungshoheit faktisch eingeschränkt hat. Eine Abwägungsentscheidung der Stadt Ulm im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens, die im Hinblick auf den Zuschnitt und/oder die Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe eine Änderung der nun fortentwickelten Planung zugunsten der Belange der Ulmer Innenstadt zur Folge hätte, würde auch von dem neuen Investor mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht akzeptiert werden.</p> <p><b>8. III. Bebauungsplanaufstellungsverfahren</b></p> <p><b>9.</b></p> <p>Zum Ablauf des Bebauungsplanaufstellungsverfahrens wird zunächst auf die bisherigen Einwendungsschriften verwiesen. Ergänzend dazu ist Folgendes auszuführen:</p> <p>Auf der Grundlage des Beschlusses der Stadt Ulm vom 20.10.2015 (GD 341/15) nebst Anlagen wurde der Entwurf des Bebauungsplanes "Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 30.09.2015, unter Einschluss der Begründung des Entwurfes in der Fassung vom 30.10.2015 für den Zeitraum vom 30.10.2015 bis einschließlich 13.11.2015 in der Hauptabteilung Stadtplanung Umwelt Baurecht der Stadt Ulm öffentlich ausgelegt und zugleich auch zur Einsicht ins Internet eingestellt. Im Rahmen dieser erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung werden die Einwendungen der Mandanten gemäß den bisherigen Einwendungsschriften aufrechterhalten und durch diese Einwendungsschrift ergänzt.</p> <p>Aufrechterhalten bleibt zugleich der Hinweis, dass sich die diesseitigen Einwendungen nach wie vor nicht gegen das Projekt als solches und den hierdurch entstehenden Wettbewerb richten. Entscheidend ist die Forderung</p>	<p>prüfen und abzuwägen. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden.</p> <p>(vgl. Punkt 7.2 und 7.3 in dieser Beschlussvorlage, Anlagen 6.4 und 6.9)</p> <p>(Beschreibung)</p> <p>Es ist weder Aufgabe noch Absicht der Stadt, in den Wettbewerb des örtlichen Einzelhandels steuernd einzugreifen. Die Sedelhöfe sind ein städtebauliches Projekt zur Entwicklung eines neuen Stadtquartiers und zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in Gänze. Die Stadt verfolgt mit dem Projekt zuallererst stadtstrukturelle und stadträumliche Ziele. Die einseitige Ausrichtung der Planung auf eine theoretische Verteilung von Passantenströmen würde der Komplexität der Aufgabe nicht gerecht. Ungeachtet dessen hat die Stadt sowohl die MAB-Planung als auch die nun vorliegende Planung intensiv mit dem örtlichen Handel unter dem Aspekt der Wegebeziehungen diskutiert mit dem Ziel, im Rahmen übergeordneter städtebaulicher Interessen einen Ausgleich zwischen Händlerschaft und Investor zu erreichen. Der nun vorliegende Entwurf ist der planungsrechtliche Rahmen für die weitere Ausgestaltung der Erschließung. Mit seiner Fixierung auf die Bahnhofstraße verkennt der Einwender zudem, dass der Einzelhandel in den Quartieren abseits dieser bereits begünstigten Einkaufsstraße, z.B. im Wengenviertel, mit gleichem Recht Wettbewerbsneutralität einfordern könnte.</p>
---	--

<p>gegenüber der Stadt Ulm, sich bei der städtebaulichen Planung und der Aufstellung des Bebauungsplanes "Sedelhöfe" wettbewerbsneutral zu verhalten und Wettbewerbsverzerrungen von vornherein auszuschließen. Hieraus ergibt sich nach Auffassung der Mandanten die unbedingte Verpflichtung der Stadt Ulm, die Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Innenstadt verbindlich so zu gestalten, dass eine gerechte Verteilung der Fußgängerströme zwischen dem Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und dem bestehenden Einzelhandel in der Ulmer Innenstadt andererseits erreicht wird.</p> <p>10. <b>IV. Erschließung der Innenstadt</b></p> <p>11.</p> <p>Im Hinblick auf die bisherige Fußgängerführung und auf die Fußgängerführung gemäß dem Bebauungsplanentwurf mit Stand 13.04.2015 wird auf die bisherigen Einwendungsschriften verwiesen.</p> <p>Nochmals: Wesentlich ist, dass die Fußgängerfrequenz in der Bahnhofstraße und Hirschstraße in enger Abhängigkeit zu den Fußgängerströmen aus dem Hauptbahnhof Ulm und dem öffentlichen Personennahverkehr (OPNV) am Hauptbahnhof steht. Von maßgeblicher Bedeutung sind hierbei die Unterführung unter der Friedrich-Ebert-Straße durch die sog. Bahnhofspassage und deren östlicher, in die Innenstadt führender Ausgang mit einer Fahrtreppe und einer Laufreppe. Diese derzeitige Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Innenstadt wird von allen Beteiligten als unbefriedigend empfunden und bedarf der Verbesserung. Entscheidend ist dabei nach wie vor, dass bei der bisherigen Fußgängerführung für die Passanten, welche die Bahnhofspassage am Fahrtreppen- oder Treppenende verlassen, eine komplette Sichtbeziehung in die Bahnhofstraße besteht. Zugleich besteht damit eine direkte Wegebeziehung zur Bahnhofstraße, zur Hirschstraße und zum Münsterplatz. Diese wesentlichen Voraussetzungen für eine gerechte Verteilung der Passantenströme auf</p>	<p>(vgl. Punkt 7.2 und 7.3 in dieser Beschlussvorlage, Anlagen 6.4 und 6.9)</p> <p>(Wiederholung)</p> <p>Wörtliche Wiederholung unter Anpassung des Datums; keine neuen Sachverhalte (Stellungnahme s. Punkt 7.2 in dieser Beschlussvorlage, Anlage 6.4)</p> <p>(vgl. Punkt 7.2 und 7.3 in dieser Beschlussvorlage, Anlagen 6.4 und 6.9)</p>
---	--

<p>das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits werden auch durch den Bebauungsplanentwurf mit Stand 30.09.2015 nicht geschaffen.</p>	
<p>1. Geplante Fußgängerführung</p>	(Zitat)
<p>a) Fußgängerführung auf der Ebene 0</p>	
<p>(1) Durch die geplante Fußgängerführung, die Gegenstand des Bebauungsplanentwurfes "Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 ist, werden die bisherige Sichtbeziehung von der Bahnhofspassage (Fahrtreppenende) in die Bahnhofstraße und damit zugleich auch die direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße vollständig abgeschnitten. Stattdessen wird eine völlig neue Sicht- und Wegebeziehung hergestellt, die vollständig auf den direkt innerhalb der Sedelhöfe geplanten zentralen Platz und auf die um diesen Platz gruppierten Ladengeschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe ausgerichtet ist.</p>	(Beschreibung)
<p>(2) Hinsichtlich der Zugangssituationen nach dem Bebauungsplan mit Stand 20.06.2014 und nach dem Bebauungsplanentwurf mit dem Stand 13.04.2015 wird auf die bisherigen Einwendungsschriften verwiesen.</p>	(Zitat)
<p>(3) Der Bebauungsplanentwurf "Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 30.09.2015, sieht Folgendes vor:</p>	(Beschreibung)
<p><i>"Die Bahnhofspassage kann infolge liegenschaftlicher Zwänge nicht in die Achse der Bahnhofstraße verlegt werden und schließt daher unverändert nördlich des Gebäudes Bahnhofplatz 7 an die Innenstadt an." [Beschlussvorlage GD 341/15 I Anlage 4 (Begründung), Seite 7]</i></p>	Der Bebauungsplanentwurf trifft keine Festsetzung über die qualitative Ausgestaltung der Treppenanlage.
<p>Konkretisiert wird dies lediglich durch die Festsetzung einer zwingend im Bereich von bzw. unter Haus 1 herzustellenden Treppenanlage zur Verbindung der Geschossebenen (Ziffer 1.6.3 der textlichen Festsetzungen, Anlage 3 zu GD 341/15). Im Übrigen wird diese Treppenanlage wie folgt beschrieben:</p>	(Zitat)
<p><i>"Die Festlegung der genauen Breite und Qualität der Treppenanlage wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt und dem Investor getroffen." [Beschlussvorlage GD 341/15</i></p>	

*I Anlage 4 (Begründung), Seite 8]*

Nach dem Bebauungsplanentwurf "Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 ist mithin für die Anbindung der Bahnhofspassage an den zentralen Platz des Einkaufsquartiers Sedelhöfe, also zur Verbindung der Ebenen -1 und 0, gemäß den zeichnerischen Festsetzungen (Anlage 2 der Beschlussvorlage GD 341/15), Ziffer 1.6.3 der textlichen Festsetzungen (Anlage 3 zu GD 341/15) und Ziffer 6.4 der Begründung (Anlage 4 zu GD 341/15) lediglich eine mit Gerechten zugunsten der Allgemeinheit belegte Treppenanlage in Gestalt einer einfachen Lauftreppe ohne Fahrtreppe und Aufzug als zwingend herzustellen vorgegeben. Weitere verbindliche Vorgaben über das Ob, Wo und Wie der Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 enthält der geänderte Bebauungsplanentwurf indes nicht. Vielmehr wird in der Begründung weiter ausgeführt:

*"Von Westen mündet die Bahnhofspassage ins Planungsgebiet. Die heutige Passage wird auf Ebene -1 nach Osten ins Quartier verlängert. Daraus erwachsen neue Möglichkeiten, über die festgesetzte Treppenanlage hinaus weitere attraktive Verbindungen zwischen der Ebene -1 (Bahnhofspassage) und der Ebene 0 (Platzfläche) zu schaffen. Um eine räumliche Verknüpfung zwischen der Ebene -1 (Bahnhofspassage) und der Ebene 0 zu ermöglichen, sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen daher (zusätzliche) Erschließungsanlagen und Lichtöffnungen zulässig. Die verlängerte Passage wird infolge eines erweiterten Einzelhandelsangebots auf Ebene -1 erheblich an Attraktivität gewinnen. Die geplante Aufwertung der Ebene -1 wird ermöglicht, indem unter den öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb der Baugrenzen Verkaufsflächen und Erschließungsanlagen sowie Keller- und Lagerräume zugelassen werden. Eine genaue Festlegung der Erschließungsbauwerke, der Lichtöffnungen und unterirdischen Verkaufsflächen wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt und dem Investor getroffen."  
[Beschlussvorlage GD 341/15 I Anlage 4 (Begründung) , Seite 7]*

(Zitat)

(Beschreibung)

Die Schlussfolgerung des Einwenders aus den zuvor zitierten Textpassagen ist insofern nicht korrekt, als sie die zahlreichen Bindungen des Investors über das Planungsrecht hinaus - sowohl öffentlichrechtlicher als auch privatrechtlicher Natur - ausblendet: Unter Berücksichtigung etwa des Projektvertrags oder des vereinbarten städtebaulichen Vertrags steht die Entscheidung über Lage und Ausführung der Treppenanlagen mitnichten im Belieben des Investors. Ungeachtet dieser Bindungen leisten bereits die Festsetzungen des Bebauungsplans grundsätzlich eine städtebaulich angemessene Anbindung der

<p>Die entsprechenden textlichen Festsetzungen lauten:</p> <p><i>"Erschließungsanlagen zur Anbindung der Ebene -1 (z.B. Treppenanlagen, Rolltreppen) sowie Lichtöffnung sind auch außerhalb der Baugrenzen zulässig." [Beschlussvorlage GD 341/15 / Anlage 3 (textliche Festsetzungen) Ziffer 1.4.5]</i></p> <p>Das Ob, Wo und Wie einer weiteren Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 lässt der Bebauungsplanentwurf Stand 30.09.2015 ausdrücklich offen und schafft insoweit nur Möglichkeiten, die ggf. außerhalb des Bebauungsplanverfahrens durch einen städtebaulichen Vertrag mit dem neuen Investor festgelegt werden sollen.</p> <p>Somit wird es also nach dem Bebauungsplanentwurf mit Stand 30.09.2015, in das Belieben des neuen Investors gestellt, sich im Bereich von bzw. unter Haus 1 auf die Errichtung einer einfachen Laufftreppe (ohne Fahrtreppe und Aufzug) zu beschränken und es dabei zu belassen oder aber eine zusätzliche großzügige und attraktive Hauptverbindung zwischen den Ebenen - 1 und 0 (mit Laufftreppen, Fahrtreppen und Lichtöffnungen) an anderer Stelle im Bereich des zentralen Platzes herzustellen.</p> <p>(4) Die Tatsache, dass durch diese allein verbindlich vorgegebene Laufftreppe für deren Benutzer beim Verlassen der Bahnhofspassage keine Sicht- und direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße geschaffen werden kann, wurde bereits mit den bisherigen Einwendungsschriften eingehend begründet. Darauf wird verwiesen.</p> <p>(5) Auf die weitere Tatsache, dass die Sichtbeziehung zur Bahnhofstraße und damit auch die Sicht- und Wegebeziehung zu dem bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße darüber hinaus durch den an die Bahnhofstraße angrenzenden Baukörper des Einkaufsquartiers (Haus 4) sowie die geplanten großen Bauvolumina (kompakte, nun nochmals erhöhte Gebäudeblöcke mit Blockrandbebauung) gezielt erheblich eingeschränkt wird, wurde bereits in der Einwendungsschrift vom 30.06.2015 begründet; darauf wird</p>	<p>Unterführung an die Innenstadt.</p> <p>Wiederholung; die Darstellung des Sachverhalts ist, wie an entsprechender Stelle ausführlich dargelegt, nicht korrekt (vgl. Punkt 7.2 in dieser Beschlussvorlage, Anlage 6.4).</p> <p>Wiederholung; die Darstellung des Sachverhalts ist, wie an entsprechender Stelle ausführlich dargelegt, nicht korrekt (vgl. Punkt 7.2 in dieser Beschlussvorlage, Anlage 6.4).</p> <p>Wiederholung (Beschreibung des vorläufigen Planungsstands vom 19.10.2015, msm meyer schmitz-morkramer); s.o.</p>
---	--

<p>verwiesen.</p> <p>(6) Seine weiteren Planungsabsichten für die Anbindung der aus der Bahnhofspassage kommenden Fußgänger an die Ebene 0 hat der neue Investor mit den Plänen "vorläufiger Planungsstand 19.10.2015" bereits öffentlich vorgestellt. Nach dieser Planungsvariante ist als möglicher Inhalt für den beabsichtigten städtebaulichen Vertrag vorgesehen, die nach dem Bebauungsplanentwurf vorgegebene Treppenanlage im südlichen Bereich des Baufeldes MK 1 (im bzw. unter Haus 1) zu errichten, und zwar schlicht als Lauftreppe ohne Fahrtreppe und ohne Aufzug. Aufzugsanlagen, die ausgehend von der Tiefgarage bis zur Ebene 0 reichen, sind lediglich an der nördlichen Außenseite des Baufeldes MK 1 geplant. Weitere Aufzugsanlagen aus der Tiefgarage kommend sollen zwar im östlichen Bereich des Baufeldes MK 2 erstellt werden, reichen aber nur bis zur Ebene - 1. Im Übrigen sind Aufzugsanlagen lediglich innerhalb der Baufelder/ Verkaufsflächen vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Treppenanlage im Haus 1 sind die Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit auf den Ebenen -1 und 0 im Bebauungsplanentwurf jeweils in einer Größe von rd. 10 m x 10 m, also jeweils rd. 100 m<sup>2</sup>, ausgewiesen. Nach der aktuellen Planung des Investors mit Stand 19.10.2015 soll jedoch nur etwa die Hälfte dieser Flächen für die Treppenanlage genutzt werden. Die andere Hälfte der mit den Gehrechten belegten Flächen soll indes nicht zugunsten der Allgemeinheit freigehalten und zur Verfügung gestellt werden, sondern als Gebäude und Gastronomiefläche im Haus 1 errichtet und genutzt werden. Die Stadt Ulm scheint diese beabsichtigte Nichteinhaltung der Festsetzung im Bebauungsplan offenbar tolerieren zu wollen, was schlicht nicht nachvollziehbar ist. Im Übrigen ist seitens des Investors zusätzlich eine großzügige Fahrtreppenanlage vorgesehen, die ausgehend von der Mitte der verlängerten Passage in der Ebene -1 im nordöstlichen Bereich des Hauses 1 auf den zentralen Platz mündet und gen Norden gedreht auf die Baufelder MK 2 und MK 3 ausgerichtet ist. Für Passanten aus der Bahnhofspassage besteht bei Ankunft auf dem zentralen Platz keinerlei Sicht- und Wegebeziehung zur Bahnhofstraße. Durch die Fahrtreppenanlage wird</p>	<p>Es liegt im ureigenen Interesse der Stadt, dass die im Bebauungsplan festgesetzte Treppenanlage in direkter Verlängerung der Bahnhofspassage künftig nicht die Anmutung einer Fluchttreppe hat, sondern eine attraktive Verbindung zwischen der Unterführung und der Innenstadt darstellt. Ebenso steht außer Frage, dass für gehbehinderte Passanten oder für Eltern mit Kinderwagen attraktive und praktikable Wege für den Wechsel zwischen den Ebenen bereitgestellt werden müssen; ein barrierefreier Ausbau ist im Übrigen gesetzlich verpflichtend. Die konkrete Ausführung der Vertikalerschließung steht dabei noch in der Diskussion, in die sowohl die großen Handelshäuser der Bahnhofstraße als auch die Vertreter der IHK und der Ulmer City Marketing selbstverständlich eingebunden sind. Das Ergebnis der Diskussion wird, wie erwähnt, schließlich im städtebaulichen Vertrag verankert werden.</p> <p>Der Einwander geht von einer falschen Grundannahme aus: Die Sedelhöfe sind kein geschlossenes Einkaufsquartier sondern vielmehr die Fortführung der 1a-Geschäftslage von der Bahnhofstraße in Richtung des Hauptbahnhofs. Mit seiner offenen, den Bestand ergänzenden Struktur und der vielfältigen Anbindung an bestehenden Gassen wird mit den Sedelhöfen nicht, wie vom Einwander suggeriert, ein Gegenpol zu bestehenden Lagen aufgebaut sondern die Ergänzung bestehender Stadt-</p>
---	---

<p>überdies eine direkte Anbindung an die Aufzüge in der Ebene -1, die den Zugang zur Tiefgarage bilden, geschaffen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass der neue Investor die im Bereich von bzw. unter Haus 1 zwingend herzustellende Treppenanlage tatsächlich nur als architektonisch anspruchslose, einfache Laufftreppe (ohne Fahrtreppe und Aufzug) errichten wird. Letztlich wird damit an dieser Stelle nur ein unattraktiver Auf- und Abgang im Stil einer Fluchtwegtreppe entstehen, der allenfalls von einem sehr geringen Teil der aus der Bahnhofspassage kommenden Fußgänger benutzt werden wird. Ältere und gehbehinderte Menschen können einen solchen Auf- und Abgang ebenso wenig nutzen wie Mütter mit Kinderwagen. Die Übrigen Passanten werden ihn in Anbetracht dessen, dass über die Verlängerung der Bahnhofspassage in das Untergeschoss in Sichtweite und auf direktem Weg ein attraktiver und heller Ausgang mit Fahrtreppen erreichbar ist, allenfalls vereinzelt nutzen.</p> <p>Nach diesen weiteren Planungsabsichten des neuen Investors, für welche der Bebauungsplanentwurf mit Stand 30.09.2015 die Grundlage schafft, werden die aus der Bahnhofspassage kommenden Fußgänger folglich über deren Verlängerung gezielt direkt in das Untergeschoss, und zwar in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf dieser Ebene, gelenkt werden. Über den dort geplanten attraktiven und mit Fahrtreppen und Tageslichteinfall ausgestatteten Ausgang werden diejenigen Fußgänger, die sich nicht bereits auf der Ebene -1 in die dortigen Ladengeschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe verteilen, auf den zentralen Platz auf der Ebene 0 geführt, und zwar gleichfalls gezielt in das Zentrum des Platzes, um welches sich die Ladengeschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf dieser Ebene gruppieren. Für Fußgänger, die über diesen Ausgang auf die Ebene 0 gelangen, besteht kein Blickkontakt und damit auch keine Sichtbeziehung sowie keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße.</p> <p>Ein Einwirken der Stadt Ulm in den Verhandlungen des beabsichtigten</p>	<p>und Einzelhandelsstrukturen betrieben. Noch mehr als der Vorgängerentwurf unterstreicht die Planung des neuen Investors diesen Anspruch, indem die Bahnhofstraße nun in einen zentralen Platz mündet, der zugleich Scharnierfunktion zwischen Bahnhofstraße und Bahnhofspassage hat. Treppenanlagen aus der Passage werden stets in diesen zentralen Verteilerplatz münden. Die Befürchtung, eine zusätzliche Treppenanlage könne fernab jeder Sichtbeziehung zur Bahnhofstraße angelegt werden, ist bereits deshalb unbegründet, weil der neu geschaffene Platz von nahezu allen Punkten eine Sichtbeziehung zur Bahnhofstraße freigibt und die Blicke entlang seiner geschwungenen Fassaden förmlich in die Bahnhofstraße hinein leitet.</p> <p>Das Projekt bietet den Passanten die Wahlfreiheit, unterschiedliche Wege vom Hauptbahnhof zu den Zielen der Innenstadt zu nehmen. Es ist gerade die Stärke des fortentwickelten Entwurfs, dass die bestehenden Einzelhandelslagen insbesondere an der Bahnhofstraße in die Wegeführung eingebunden sind und somit ein bruchloser Übergang ermöglicht wird. Der neue Platz bildet das Gelenk zwischen den gegeneinander verschobenen Achsen der Bahnhofstraße und der Bahnhofspassage. Mit dieser städtebaulichen Konzeption ist bereits ganz grundsätzlich für Ausgleich der Interessen zwischen den etablierten und neuen Einzelhandelslagen gesorgt. Aufgabe der Stadtentwicklung ist es, die Innenstadt mit ihrer oberzentralen Versorgungsfunktion in ihrer Gesamtheit im Auge zu behalten und nicht Partikularinteressen folgend auf die Hauptgeschäftslagen zu reduzieren. Mit gleichem Recht könnte etwa der Einzelhandel im Wengenviertel Ansprüche geltend machen. Die Stadt wird im Laufe der weiteren Verhandlungen daher sehr darauf achten, dass diese offene Konzeption, die dem einzelnen Passanten die Wahl des individuell geeignetsten Weges durch die Stadt überlässt, nicht infrage gestellt wird.</p> <p>Wiederholung (Stellungnahme s. Punkt 7.2 und 7.3 in dieser Beschlussvorlage, Anlagen 6.4 und 6.9)</p>
---	--

<p>städtebaulichen Vertrages auf den Investor dahingehend, dass dieser die Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 derart ändert, dass eine Sicht- und direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße und damit eine gerechte Verteilung der Passantenströme zugunsten der Sedelhöfe einerseits und des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße andererseits erreicht wird, steht nicht zu erwarten. Denn dazu hatte sich der neue Investor bereits in dem Workshop vom 29.05.2015, dem eine ähnliche Planungsvariante zugrunde lag, klar dahingehend positioniert. Im Interesse seiner potentiellen hochwertigen Mieter müsse er eine Anbindung an die Bahnhofspassage schaffen, die ausreichende Frequenzen potentieller Kunden für die Mieter des Einkaufsquartiers Sedelhöfe gewährleiste. Es ist nicht ernsthaft zu erwarten, dass der neue Investor davon abrücken wird. So sah es auch Herr Bürgermeister von Winning, der sich am 21.09.2015 zu der aktuellen Planung des Investors dahingehend äußerte, dass der Investor von seiner Planung nicht abweichen möchte, da er sonst die gewünschten Mieter nicht bekomme.</p> <p>(7) Hinzu kommen die von dem neuen Investor vorgesehenen Planungen im Hinblick auf die Tiefgarage und die von dort kommenden Aufzüge, durch welche Besucher ebenfalls gezielt in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf der Ebene -1 bzw. in das Zentrum auf dem zentralen Platz der Ebene 0 gelenkt werden. Insoweit wird auf die bisherigen Einwendungsschriften verwiesen.</p> <p>(8) Auch im Hinblick auf weitere vorläufige oberirdische Verbindungen vom Bahnhofsvorplatz zu dem Einkaufsquartier Sedelhöfe, durch welche Fußgänger, die vom Hauptbahnhof und vom ÖPNV am Hauptbahnhof kommen, direkt auf den zentralen Platz, und zwar direkt in das Zentrum dieser Ebene der Sedelhöfe, gelenkt werden, wird auf die bisherigen Einwendungsschriften verwiesen.</p> <p>(9) Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Wegeführung auf der Ebene 0 nach dem Bebauungsplanentwurf "Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 in Verbindung mit den Planungsabsichten des neuen Investors mit Stand 19.10.2015 dadurch geprägt ist, die Fußgänger, gleichgültig, welche</p>	<p>Wiederholung (Stellungnahme s. Punkt 7.2 und 7.3 in dieser Beschlussvorlage, Anlagen 6.4 und 6.9)</p> <p>Wörtliche Wiederholung unter Anpassung der Daten; keine neuen Sachverhalte (Stellungnahme s. Punkt 7.2 in dieser Beschlussvorlage, Anlage 6.4)</p>
---	--

<p>Zugangsmöglichkeiten sie nutzen, nahezu ausnahmslos direkt und gezielt auf den zentralen Platz und damit so in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe zu lenken, dass damit eine Sichtbeziehung und direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße ausgeschlossen wird. Dies gilt insbesondere für diejenigen Fußgänger, die vom Hauptbahnhof, vom ÖPNV am Hauptbahnhof oder aus der neuen Tiefgarage kommen. Eine Ausnahme besteht lediglich für diejenigen Fußgänger, die den Auf- und Abgang im Bereich von bzw. unter Haus 1 benutzen. Allerdings besteht an diesem Zugang zur Ebene 0, der nur als unattraktive einfache Laufftreppe und ohne zusätzliche Fahrtreppe geplant ist, für dort ankommende Passanten nur eine erheblich eingeschränkte Sichtbeziehung und keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße. Deshalb sowie mit Rücksicht auf den geplanten weiteren attraktiven Aufgang mit zusätzlichen Fahrtreppen, der auf der Ebene -1 in Sichtweite und auf direktem Weg erreichbar ist, wird die Anzahl derjenigen Fußgänger, welche die Zugangsmöglichkeit zur Ebene 0 über die deutlich unattraktivere Laufftreppe im Bereich von bzw. unter Haus 1 benutzen, verschwindend gering sein. Als fußläufige Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt auf der Ebene 0 wird dem Auf- und Abgang im Bereich von bzw. unter Haus 1 daher keine nennenswerte Bedeutung zukommen können. Eine gerechte Verteilung der auf der Ebene 0 vorhandenen Fußgängerfrequenz auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und auf den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits scheidet durch diese Art der Fußgängerführung, die das Einkaufsquartier Sedelhöfe gezielt einseitig begünstigt, von vornherein aus. Dies führt zu einer massiven Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße.</p> <p>b) Fußgängerführung auf der Ebene -1</p> <p>Die auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfes mit Stand 30.09.2015 geplante Fußgängerführung auf der Ebene -1 führt zu einer weiteren massiven Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße. Diejenigen</p>	<p>Wörtliche Wiederholung mit geringfügigen Anpassungen; keine neuen Sachverhalte (Stellungnahme s. Punkt 7.2 in dieser Beschlussvorlage, Anlage 6.4)</p> <p>Wörtliche Wiederholung unter Anpassung der Daten; keine neuen Sachverhalte (Stellungnahme s. Punkt 7.2 in dieser Beschlussvorlage, Anlage 6.4)</p>
--	---

<p>Fußgänger, die vom Hauptbahnhof, dem OPNV am Hauptbahnhof oder aus der neuen Tiefgarage in die Bahnhofspassage kommen und die Bahnhofspassage nicht über die Treppe im Bereich von bzw. unter Haus 1 verlassen, sollen nunmehr über eine Verlängerung der Passage direkt in das Untergeschoss und damit in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf dieser Ebene geführt werden. Die auf diese Weise auf der Ebene -1 gelenkten Besucher werden sich zu einem erheblichen Teil bereits auf dieser Ebene in die dortigen Ladengeschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe verteilen. Für den Fall, dass der beabsichtigte städtebauliche Vertrag mit dem Investor nicht zustande kommen und keine zusätzliche Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 über eine zusätzliche Fahrtreppenanlage hergestellt werden sollte, werden die Passanten aus der Bahnhofspassage nahezu vollständig in das Untergeschoss und damit in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und die Ladengeschäfte auf dieser Ebene gelenkt werden.</p> <p>Eine gerechte Verteilung der auf der Ebene -1 vorhandenen Fußgängerfrequenz auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und auf den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits scheidet auch durch diese Art der Fußgängerführung, die das Einkaufsquartier Sedelhöfe ebenfalls gezielt einseitig begünstigt, von vornherein aus.</p> <p>c) Fazit</p> <p>Als Fazit einer Gesamtbetrachtung ist festzustellen, dass die Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Innenstadt auch auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfs "Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 im Falle ihrer Realisierung den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße schlechter stellen würde als die Planung des früheren Investors. Während durch die nun vorliegende fortentwickelte Planung die Fußgängerströme an sämtlichen Zugängen zu dem Einkaufsquartier Sedelhöfe, und zwar sowohl auf der Ebene -1 als auch auf der Ebene 0, jeweils mit Sichtbeziehungen und direkten Wegebeziehungen in das Zentrum der Sedelhöfe gelenkt werden, ist die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt ausschließlich durch enge und verschlungene Wegführungen vorgesehen. Die aus einzelhandelstechnischer Sicht für eine funktionierende Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt unerlässliche Sichtbeziehung und direkte Wegebeziehung in die</p>	<p>Wörtliche Wiederholung (Stellungnahme s. Punkt 7.2 und 7.3 in dieser Beschlussvorlage, Anlagen 6.4 und 6.9)</p> <p>Weite Abschnitte der rechtlichen Beurteilung sind wörtliche Wiederholungen der Einwendungsschriften zu den vorangegangenen Anhörungsrunden. Auf eine Abschrift der wiederholt vorgebrachten Textpassagen wird mit Verweis auf die vorangegangenen Stellungnahmen verzichtet.</p> <p>Wörtliche Wiederholung unter Anpassung der Daten; keine neuen Sachverhalte (Stellungnahme s. Punkt 7.2 in dieser Beschlussvorlage, Anlage 6.4).</p> <p>Wörtliche Wiederholung unter Anpassung der Daten; keine neuen Sachverhalte (Stellungnahme s. Punkt 7.2 in dieser Beschlussvorlage, Anlage 6.4).</p> <p>Wörtliche Wiederholung unter Anpassung der Daten; keine neuen Sachverhalte (Stellungnahme s. Punkt 7.2 in dieser</p>
--	--

<p>Bahnhofstraße wird an keiner Stelle des Projektes Sedelhöfe geschaffen.</p> <p>12.</p> <p>13. <b>2. Vorliegende Gutachten / Einzelhandel in der Bahnhofstraße</b></p> <p>14.</p> <p>Im Hinblick auf das vorliegende Gutachten der GMA Gesellschaft für Markt und Absatzforschung mbH (Auswirkungsanalyse/November 2012), auf die vorliegende Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften (Hochschule Braunschweig/Wolfenbüttel) vom 16.06.2014 sowie auf die nachteiligen Auswirkungen für die Mandanten (Verlust in der Fußgängerfrequenz, Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin und Wertverlust der Grundstückseigentümern) wird auf die bisherigen Einwendungsschriften verwiesen.</p> <p>15. <b>B. Rechtliche Beurteilung</b></p> <p>16.</p> <p>(...)</p> <p>17. <b>I. Abwägungsmängel</b></p> <p>18.</p> <p>(...)</p> <p>19. <b>1. Abwägungsausfall</b></p> <p>(...)</p> <p>20. <b>a) Kompletter Abwägungsausfall (frühere Planung)</b></p> <p>21.</p> <p>22. (...)</p> <p>23.</p>	<p>Beschlussvorlage, Anlage 6.4).</p> <p>Wörtliche Wiederholung unter Anpassung der Daten; keine neuen Sachverhalte (Stellungnahme s. Punkt 7.2 in dieser Beschlussvorlage, Anlage 6.4).</p> <p>Der Einwender geht von der irrigen Annahme aus, die getroffenen Festsetzungen des Bebauungsplans seien nicht geeignet, die planerischen Konflikte zu bewältigen. Dies ist mitnichten der Fall. Gemeinden haben Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist (§ 1 Abs. 3 BauGB). Kernziele der vorliegenden Planung sind die Restrukturierung und Aufwertung eines über Jahrzehnte vernachlässigten Stadtquartiers sowie die Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in toto. Von Beginn an stand eine offene, gemischt genutzte und an den vorhandenen Stadtstrukturen orientierte Konzeption im Fokus der Projektentwicklung. Die Sedelhöfe ergänzen die nordwestliche Innenstadt im Sinne eines in den Stadtkörper integrierten Quartiers. Die offene, mit den angrenzenden Gassen- und Straßenräumen eng verflochtene Quartierserschließung ermöglicht allen Passanten, seien es Besucher, Bewohner oder potenzielle Einzelhandelskunden, den individuell geeignetsten Weg durch das Quartier in die Innenstadt bzw. zum Bahnhofplatz zu wählen. Die – im Sinne der Partikularinteressen der Mandantschaft durchaus verständliche – Fixierung des Einwenders auf eine Verteilung von Passantenströmen widerspricht diesen ganz grundlegenden städtebaulichen Zielen des Bebauungsplans. Es geht gerade nicht um eine manipulative Steuerung der Passanten oder die Aufteilung von Besucherfrequenzen sondern vielmehr um die individuelle Wahlfreiheit des Weges durch die Stadt. Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden diesem Anspruch vollumfänglich gerecht: Im Zentrum des Quartiers entsteht ein Platz, der allein auf Ebene 0 in fünf Richtungen mit den anschließenden Stadträumen verbunden ist. Die Lage und Größe dieser Anknüpfungspunkte reagieren dabei differenziert auf bestehende Hierarchien in der Stadtstruktur. Beispielsweise öffnet sich der Platzraum nach Süden breit zur übergeordneten Bahnhofstraße, wogegen die deutlich nachgeordnete Keltergasse lediglich</p>
--	--

<p>24.</p> <p>25.</p> <p>26.</p> <p>27. <b>b) Kompletter Abwägungsausfall (fortentwickelte Planung)</b></p> <p>28.</p> <p>29. (...)</p> <p>30.</p> <p>Die Stadt Ulm hat diese Problematik und deren Lösung, bei der es auch und gerade um die Bewältigung des Interessenkonfliktes zwischen dem neuen Investors und dem betroffenen Einzelhandel der Ulmer Innenstadt geht, nun aus dem Bebauungsplanverfahren ausgeklammert und in einen beabsichtigten städtebaulichen Vertrag zwischen ihr und dem neuen Investor verlagert. Obgleich es nicht gänzlich ausgeschlossen ist, eine planerische Konfliktbewältigung außerhalb des Bebauungsplanverfahrens in einem städtebaulichen Vertrag vorzunehmen, ist dies grundsätzlich nur dann zulässig, wenn die entsprechende Lösung im Plan selbst nicht möglich ist und gewährleistet ist, dass eine Lösung außerhalb des Bebauungsplans auch tatsächlich möglich und sichergestellt ist. Denn es besteht grundsätzlich das Gebot für die Gemeinde, durch ihre Planung keine neuen Problemlagen zu schaffen und planerische Konflikte nicht vor sich herzuschieben, sondern in dem Verfahren zu lösen, indem sie der Natur der Sache nach zu lösen sind, hier also im Bebauungsplanverfahren. Dies gilt gerade im vorliegenden Fall, in dem nicht ersichtlich ist, dass die Konfliktbewältigung im Plan selbst nicht möglich wäre, und in dem auch nicht ersichtlich ist, dass eine Lösung außerhalb des Bebauungsplans auch tatsächlich möglich und sichergestellt ist. Denn, wie oben näher ausgeführt worden ist, ist nicht sichergestellt, dass der beabsichtigte städtebauliche Vertrag mit dem neuen Investor überhaupt zustande kommt. Für den Fall, dass er zustande kommen sollte, ist anhand der aktuellen Planung des Investors mit Stand 19.10.2015, die den Inhalt des beabsichtigten städtebaulichen Vertrages darstellt, klar erkennbar, dass der Interessenkonflikt zwischen dem neuen Investors und dem betroffenen Einzelhandel der Ulmer Innenstadt völlig einseitig zugunsten des Investors und unter Außerachtlassung der</p>	<p>über einen schmalen Durchgang verknüpft ist. Die Anbindung der Bahnhofspassage wird mittels Festsetzung einer zwingend herzustellenden Treppenanlage in direkter Verlängerung gewährleistet. Diese Treppenanlage mündet in eben diesen Verteilerplatz im Zentrum der Sedelhöfe, an den wiederum die weiterführenden Straßen und Gassen anbinden. Die im Bebauungsplan eröffnete Möglichkeit zusätzlicher Anlagen der Vertikalerschließung stellt dabei die durch Festsetzung in ausreichender Weise gesicherte Anbindung der Unterführung nicht infrage. Sollten die Investoren von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, wäre allen möglichen Zusatztreppen gemein, dass diese ebenfalls in den zentralen Verteilerplatz münden und damit dem städtebaulichen Ziel der freien Wahl des Weges entsprächen. Um auf die konkrete Lage und Ausgestaltung zusätzlicher Treppenanlagen Einfluss nehmen zu können, hat sich die Stadt ausbedungen, diese zum Gegenstand eines städtebaulichen Vertrags zu machen. Dies bedeutet aber keineswegs, dass Sachverhalte, die im Sinne der planerischen Konfliktbewältigung zwingend im Bebauungsplan geregelt werden müssten, auf den Vertrag ausgelagert werden.</p> <p>Eine gerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander hat bereits mit den im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen stattgefunden. Der städtebauliche Vertrag ist lediglich ein Instrument der inhaltlichen Konkretisierung und der Qualitätssicherung. Selbst wenn der Vertrag nicht gefasst würde, wären die getroffenen Festsetzungen des Bebauungsplans dazu geeignet, die städtebaulichen Ziele zur Sicherung der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung zu gewährleisten. Es ist das Wesen der Abwägung, dass nicht allen Einzelansprüchen, insbesondere wenn sie städtebaulichen Zielen entgegenstehen, entsprochen werden kann. So ist die Schlussfolgerung des Einwenders, eine Abwägung zur Konfliktbewältigung habe nicht stattgefunden, weil den Einzelinteressen der Mandantschaft nicht vollumfänglich entsprochen wird, falsch. Mit der vorliegenden Planung wird den Belangen des Einzelhandels der Ulmer Innenstadt sehr wohl gebührend Rechnung getragen. Die enge strukturelle und funktionale Verknüpfung der Sedelhöfe mit den bestehenden Einzelhandelslagen wurde in dieser Stellungnahme bereits ausführlich erläutert. Ein Formmissbrauch liegt nicht vor.</p>
---	---

<p>abwägungsbeachtlichen Belange des bestehenden Einzelhandels in der Ulmer Innenstadt gelöst werden soll. Der neue Investor beabsichtigt noch nicht einmal, die für die Treppenanlage im bzw. unter dem Haus 1 durch Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit belegten Flächen vollständig für die Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Ferner liegt aus den oben dargelegten Gründen auf der Hand, dass der neue Investor sich im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags nicht dazu bewegen lassen wird, seine aktuelle Planung dahingehend zu ändern, dass durch zusätzliche Erschließungsanlagen (z.B. Fahrtreppenanlagen) auf dem zentralen Platz auch hinreichende Sichtbeziehungen und direkte Wegebeziehungen zur Bahnhofstraße geschaffen werden. Vor diesem Hintergrund wird die als ausdrücklich übergeordnetes städtebauliches Ziel bestehende Anforderung „geänderte Bahnhofspassage ohne Beeinträchtigung der direkten Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ augenscheinlich weder durch den Bebauungsplanentwurf mit Stand 30.09.2015 erfüllt noch durch den beabsichtigten städtebaulichen Vertrag erfüllt werden.</p>	<p>Die Unterstellung, mithilfe des städtebaulichen Vertrages solle die der Beteiligung der Öffentlichkeit zugrunde liegende Entscheidungsoffenheit umgangen werden, wird zurückgewiesen. Der avisierte städtebauliche Vertrag ersetzt nicht etwa Sachverhalte, die im Bebauungsplan hätten festgesetzt werden müssen, sondern dient der Förderung und Sicherung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele.</p>
<p>Soll -wie hier- ein planeretzender und/oder planergänzender städtebaulicher Vertrag abgeschlossen werden, müssen dabei die an die Festsetzungen eines wirksamen Bebauungsplanes gestellten Anforderungen, insbesondere die Anforderungen des § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB, also auch das Gebot zur gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander, eingehalten werden. Da städtebauliche Verträge nicht mit dem Bebauungsplan öffentlich ausgelegt werden müssen, muss ferner der Sinn der gemäß §§ 3, 4 BauGB notwendigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung beibehalten werden. Ein solcher städtebaulicher Vertrag muss vor Inkrafttreten des Bebauungsplanes rechtsverbindlich angeschlossen sein oder es muss zumindest ein für die Kommune einseitig annehmbares Vertragsangebot vorliegen, damit zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses die der planerischen Konfliktbewältigung dienenden Vertragsinhalte bereits hinreichend sicher feststehen und der Abwägungsentscheidung zugrunde gelegt werden können. Es ist nicht ersichtlich, dass der Stadt Ulm ein annehmbares Angebot in diesem Sinne vorläge. Die vorläufige Planung des Investors</p>	<p>Der Vorwurf schwerwiegender Abwägungsmängel greift aus den vorgenannten Gründen nicht. Der Einwander müsste sehr wohl im Einzelnen darlegen, worin er konkret Abwägungsdefizite, Abwägungsfehleinschätzungen oder Abwägungsdisproportionalitäten zu erkennen glaubt.</p> <p>Mit dem Beschluss des Bebauungsplans auf Grundlage der fortentwickelten Planung wird ein wichtiges Projekt der Stadtentwicklung auf den Weg gebracht, das einerseits den städtebaulichen Zielen für die nordwestliche Innenstadt und andererseits den handelspolitischen Zielen für den Einzelhandelsstandort Ulm in Gänze entspricht. Die Grundkonzeption des Projektes als ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier, die Konfiguration der Baukörper im Duktus bestehender</p>

<p>mit Stand 19.10.2015 genügt dafür jedenfalls nicht, weil sich dadurch die erforderliche Konfliktbewältigung im Sinne einer Lösung, mit der auch den abwägungsbeachtlichen Belangen des Einzelhandels der Ulmer Innenstadt gebührend Rechnung getragen wird, gerade nicht erreichen lässt. Werden die vorgenannten Voraussetzungen nicht erfüllt, liegt ein Formmissbrauch vor, der zur Unwirksamkeit (Nichtigkeit) des städtebaulichen Vertrages und in der Regel auch des Bebauungsplanes führen kann.</p> <p>In Ansehung dessen, dass vorliegend der Interessenkonflikt zwischen dem neuen Investor und dem betroffenen Einzelhandel der Ulmer Innenstadt völlig einseitig zugunsten des Investors und unter Außerachtlassung der abwägungsbeachtlichen Belange des bestehenden Einzelhandels in der Ulmer Innenstadt "gelöst" werden soll, kann die Einhaltung des Gebotes zur gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gemäß § 1 Abs. 7 BauGB weder durch die Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes mit Stand 30.09.2015 noch durch den beabsichtigten städtebaulichen Vertrag festgestellt werden. Vielmehr spricht aus den vorgenannten Gründen viel dafür, dass es der Stadt Ulm durch die nun gewählte Form (Aufstellung eines Bebauungsplanentwurfes, bei dem ein Teil der gebotenen Planfestsetzungen und der damit verbundene Interessenkonflikt in einen städtebaulichen Vertrag verschoben werden) letztlich darum geht, die Stellungnahmen/Belange des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße quasi "wegzuwägen", also die der Beteiligung der Öffentlichkeit zugrunde liegende Entscheidungsoffenheit nicht mehr zu gewährleisten.</p> <p>31. <b>2. Weitere Abwägungsmängel</b></p> <p>32.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen liegt es auf der Hand und bedarf keiner näheren Ausführungen, dass im Hinblick auf die nun vorliegende fortentwickelte Planung gleichermaßen weitere schwerwiegende Abwägungsmängel (Abwägungsdefizit, Abwägungsfehleinschätzung und Abwägungsdisproportionalität) vorliegen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wurde der Beschluss des Bebauungsplanes "Sedelhöfe", geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 durch den</p>	<p>Blockstrukturen sowie die enge Verknüpfung der öffentliche Räume mit den umliegenden Gassen sind darauf ausgerichtet, die nordwestliche Innenstadt in Gänge aufzuwerten und strukturell zu ergänzen. Infolge dieser engen Vernetzung der Sedelhöfe mit dem Quartier – und insbesondere mit der Bahnhofstraße – fungieren auch deren Handelslagen nicht etwa als Alternative sondern vielmehr als Ergänzung der bestehenden 1a-Lage entlang der Hirsch-/Bahnhofstraße an deren westlichen Ende. Der Vorwurf einer missbräuchlichen Nutzung des Städtebaurechts zur einseitigen Beeinflussung der Marktverhältnisse verfehlt.</p> <p>Wörtliche Wiederholung unter Anpassung der Daten; keine neuen Sachverhalte (Stellungnahme s. Punkt 7.2 in dieser Beschlussvorlage, Anlage 6.4).</p>
--	---

<p>Gemeinderat der Stadt Ulm auf der Grundlage der nun vorliegenden fortentwickelten Planung nach den berechtigten Befürchtungen der Mandanten, wie auch anderer Betroffener, dazu führen, dass die Umsetzung dieser Planung eine massive Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße verursachen würde und diese Achse letztlich ihren Status als 1a-Lage der Stadt Ulm einbüßen würde. Daher würde dieser Beschluss sich zugleich als Missbrauch des Städtebaurechts im Sinne eines Steuerungsinstruments zur unzulässigen Beeinflussung der Marktverhältnisse zugunsten des neuen Einkaufsquartiers und zu Lasten des in der Bahnhofstraße/Hirschstraße bestehenden Einzelhandels darstellen.</p> <p>33. II. Ergebnis</p> <p>34. (...)</p>	
<p><u>Einwender 2, Schreiben vom 11.11.2015</u> (s. Anlage 8.2)</p> <p>„Positiv finde ich die erneute Auslegung mit verschiedenen Änderungen. Die Einwendungen vom 20.6.15 werden jedoch weiter aufrecht gehalten. Mit Ausnahme der Einwendung gegen die Privatisierung von öffentlichen Flächen, der in den neuen Plänen erfreulicherweise abgeholfen wurde. Dass die Verkehrsflächen nun in öffentlicher Hand verbleiben, ist ein wichtiger Schritt nach vorne.</p> <p>Positiv ist auch die Einbeziehung von Bahnhofstr. 16. Das bestehende Gebäude ist kein städtebauliches Highlight. Das Projekt verfügt jetzt über mehr Fläche. Somit eröffnet sich die Möglichkeit, den bislang schmalen Korridor in die Bahnhofstraße zu verbreitern. Mit der bestehenden Planung werden die Passantenströme weiterhin in die Sedelhöfe geführt. Eine Verbreiterung des Korridors zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 und dem Projekt durch Zurücknahme der Bebauung an der Ecke zur Bahnhofstraße würde diese Problematik entspannen. Nicht zu vergessen: Der Ort des Geburtshauses von Albert Einstein muss gewürdigt werden.</p>	<p>Die Einwendung vom 20.06.2015 wird unter Punkt 7.2 aufgeführt und beantwortet (vgl. Anlage 6.1); siehe dort.</p> <p>Der Übergang von den Sedelhöfen in die Bahnhofstraße wurde gegenüber der MAB-Planung um etwa 1 m auf nun 12 m verbreitert. Die geplante Raumkante im Erdgeschoss liegt mit geringfügigen Abweichungen wieder auf Höhe der vormaligen Bebauung. Die gerundete Fassade unterstützt zusätzlich das bruchlose Ineinandergreifen der Straßenräume. Von einer Ablenkung der Passantenströme kann also nicht die Rede sein. Selbstverständlich wird es im Umfeld des ehemaligen Standorts von Albert Einsteins Geburtshaus wieder einen Erinnerungsort geben. Dies ist allerdings nicht Gegenstand des Bebauungsplans und wird zu gegebener Zeit diskutiert werden.</p>

<p>Zu achten ist auch darauf, dass die genehmigte Verkaufsfläche durch die Vergrößerung nicht erweitert wird. Wer kontrolliert eigentlich, ob die vorgegebenen Zahlen auch eingehalten werden? Im Übrigen ist das Regierungspräsidium Tübingen zu kritisieren, das die 18.000 qm Verkaufsfläche für das ECE-Projekt von 2004 einfach fortgeschrieben hat ohne auf Einwendungen zu reagieren, die auf neuere Entwicklungen und die Tatsache verwiesen, dass im neuen Bahnhof 5.000 qm Verkaufsfläche noch dazukommen werden.</p> <p>Positiv ist auch die nun mögliche Parzellierung des Projekts, was zur Risikominderung beiträgt. Allerdings wird weiterhin das Grundstück an einen einzigen Investor verkauft. Auf die nachfolgenden Verkäufe hat die Stadt keinen Einfluss mehr.</p> <p>Gegen eine weitere Erhöhung der Bauhöhe durch die Aufbauten werden Einwände erhoben. Die Bauten sind im Vergleich zur Umgebungsbebauung schon zu massig und zu hoch.</p> <p>Eine weitere Tiefgaragenebene ist sinnvoll, da der Investor für die erhöhte Anzahl von Wohnungen auch die nötigen Parkplätze bereitstellen muss. Außerdem ist die Anzahl der Parkplätze für die 18.000qm Verkaufsfläche zu knapp bemessen. Eine Übernahme der Kosten für eine dritte Parkebene durch die Stadt ist strikt abzulehnen.</p> <p>Auf der obersten Geschosdecke im Bereich des Einsteinplatzes müssen Vertiefungen für Baumpflanzungen vorgesehen werden.</p>	<p>Die Größe der Verkaufsfläche ist von der Bauherrschaft im anschließenden Bauantrag detailliert nachzuweisen. Aussagen über künftige Verkaufsflächen in einem neuen Bahnhof, der bislang weder terminlich, konzeptionell noch flächenmäßig zu greifen ist, sind spekulativ. Der Umfang möglicher Verkaufsflächen im Hauptbahnhof wird zu gegebener Zeit neu zu bewerten sein.</p> <p>Die Immobilien einer Stadt sind in aller Regel in privater Hand; die Veräußerung der Sedelhöfe an einen Privatinvestor ist also in keiner Weise ungewöhnlich. Es ist weder Aufgabe noch Kernkompetenz der Stadt, Gewerbeimmobilien zu verwalten. Die Stadt behält umfangreiche Einflussmöglichkeiten über die ihr zur Verfügung stehenden Instrumente zur Durchsetzung der kommunalen Planungshoheit.</p> <p>Die Höhenentwicklung des Sedelhöfe fügt sich ins Profil der westlichen Innenstadt und der dort ansässigen großflächigen Handelsunternehmen ein. Insbesondere die Randbebauung zum Bahnhofplatz bedarf in Hinblick auf die Proportion des vorgelagerten Straßenraums einer angemessenen Höhe. Das Quartier ist nach den Zerstörungen im 2. Weltkrieg grundlegend umstrukturiert worden, so dass ein Rückgriff etwa auf historische Maßstäbe willkürlich wäre.</p> <p>Zur Berechnung der Anzahl notwendiger Stellplätze gelten die verbindlichen Regelungen der Landesbauordnung bzw. der Verwaltungsverordnung Stellplätze Baden-Württemberg. Entschließt sich die Stadt, über den festgestellten Bedarf hinaus ein zusätzliches Stellplatzkontingent im Bereich der Sedelhöfe anbieten zu wollen, ist dies zunächst eine Angelegenheit der Stadt und kann nicht ohne Weiteres auf den Investor übertragen werden.</p> <p>Unter einem Großteil des Platzes befindet sich die Erschließungszone der Geschäfte im Basement. Diese Erschließungszone verlängert die Bahnhofspassage unter den neu entstehenden Platz und ist daher an deren Höhenlage gebunden. Die Erdüberdeckung über der Passage ist für Baumpflanzungen nicht ausreichend; Pflanztröge in der Geschosdecke würden sich in der Untersicht der Passage abbilden und deren Lichtraumprofil einschränken;</p>
---	---

<p>Ein Vorschlag zur Fassadengestaltung: Die Gebäudemassen dürfen nicht durch dunkle und kalte Farben betont werden. Helle und warme Farben wirken freundlicher. In der weiteren Umgebung gibt es schon genug schwarze und braune Fassaden, die aufs Gemüt drücken.</p> <p>Meine Einwendung vom 20.06.15 muss in die Abwägung zum Satzungsbeschluss einbezogen werden, auch wenn es nur die Einwendungen einer nicht klageberechtigten Bürgerin sind. Der bisherige Verlauf des Verfahrens – und leider nicht nur dieses Verfahrens – macht deutlich, wie leicht die Argumente von Bürgern und wie schwer die Argumente von Investoren wiegen. Die Entscheider müssen sich fragen, inwieweit sie ihrer Pflicht zur sachgerechten Abwägung im Interesse des Gemeinwohls nachgekommen sind. Hatte man mit dem – im Übrigen absehbaren – Dahinscheiden von MAB nicht mehr Glück als Verstand?“</p>	<p>hinzu kämen technische Probleme bei der Trogentwässerung. Die Forderung nach Pflanztrögen ist unter den gegebenen Umständen nicht umsetzbar.</p> <p>Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen und zu gegebener Zeit in die Diskussion um die Farbgestaltung eingebracht.</p> <p>Die Einwendung vom 20.06.2015 wird unter Punkt 7.2 erneut aufgeführt (vgl. Anlage 6.1); siehe dort.</p>
<p><u>Einwender 3, Schreiben vom 11.11.2015</u> (s. Anlage 8.3)</p> <p>„Ich nehme Bezug auf das Schreiben vom 05.11.2015 und mache für (<i>Name der Betreibergesellschaft und der Grundstückseigentümerin des Grundstücks Bahnhofstraße 16</i>) zu den seit dem 30.10.2015 erneut öffentlich ausgelegten geänderten Plänen für einen Bebauungsplan "Sedelhöfe" folgende Anregungen:</p> <p>1. Festsetzung und Absicherung von Andienungs- und Abholungsmöglichkeiten</p> <p>a) Wie von Ihnen angeregt werden Sie den Inhalt des Schreibens vom 20.10.2015, das ich in Kopie noch einmal beifüge, als Anregungen zu dem anschließend ausgelegten Bebauungsplanentwurf.</p> <p>b) Den dort gemachten Vorschlag, nur den westlich des Gebäudes Bahnhofstraße 16 liegenden Teil der Sedelhofgasse als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung -Fußgängerbereich- im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festzusetzen, wird aufrecht erhalten.</p>	<p>Das Schreiben des Einwenders vom 20.10.2015 liegt dieser Beschlussvorlage als Anhang zur Anlage 8.3. bei, siehe dort. Die Forderungen aus diesem Schreiben hat der Einwender in die nebenstehende Einwendungsschrift übernommen. Stellungnahme der Verwaltung siehe im Folgenden.</p> <p>Die Verkürzung der Fußgängerzone bis an die westliche Ecke des Gebäudes Bahnhofstraße 16 bei gleichzeitiger Freigabe des Abschnitts für den allgemeinen Individualverkehr ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht durchführbar. Der Fußgängerverkehr in der Sedelhofgasse wird absehbar wesentlich zunehmen, Wendemöglichkeiten für Fahrzeuge sind im weiteren Verlauf der Sedelhofgasse nicht gegeben. Infolge eines erhöhten – weil uneingeschränkten - Verkehrsaufkommens</p>

<p>c) Sofern der Gemeinderat dieser Bitte nicht entsprechen will, wird angeregt, den Abschnitt der Sedelhofgasse vor der Nordfassade des Gebäudes Bahnhofstraße 16 als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung -verkehrsberuhigter Bereich- festzusetzen, wie das schon für die äußerste nordöstliche Ecke des Plangebiets (südlich der Keltergasse) vorgesehen ist. Eine solche Festsetzung kann die Anlieferung und vor allen Dingen die Abholung von Waren zum und vom Sportfachgeschäft (auf Flur Nr. 65/2), gerade auch durch Kunden, jedenfalls dann hinreichend gewährleisten, wenn dort Flächen festgesetzt werden, in denen nach der straßenverkehrsrechtlichen Kennzeichnung geparkt werden darf; im Übrigen darf in einem verkehrsberuhigten Bereich, wie er straßenverkehrsrechtlich durch das Zeichen 326 .i der StVO gekennzeichnet wird, nach der dortigen Ziffer 4 auch außerhalb der für das Parken gekennzeichneten Fläche zum Ein- und Aussteigen und vor allen Dingen zum Be- und Entladen geparkt werden. Das sichert, wie im Schreiben vom 05.11.2015 bestätigt, Andienungs- und Abholungsmöglichkeiten im Vergleich zum Vorschlag verbindlicher und weitergehend ab.</p> <p>d) Lediglich für den Fall, dass der Gemeinderat auch dieser Anregung nicht folgen will, sondern eine Lösung in der Art anstrebt, wie Sie im Schreiben vom 05.11.2015 an (Name des Eigentümers Bahnhofstraße 16) skizziert haben, also hilfsweise, wird Folgendes angeregt:</p> <p>Eine Freigabe für die Nutzung durch Lieferfahrzeuge und durch Fahrzeuge von Privatpersonen, die etwas an die Gebäude bringen oder von dort wegfahren möchten, von Montag bis Samstag und in der Zeit von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr müsste zumindest auf eine rechtlich verbindliche Basis gestellt werden. Das kann, wenn Sie darin die straßenverkehrsrechtliche Aufsichtsbehörde glauben einbinden zu müssen, durch einen Vertrag geschehen, den neben der Stadt Ulm und dem Eigentümer des Grundstückes Bahnhofstraße 16 auch das Regierungspräsidium Tübingen abschließt.</p> <p>Die vertragliche oder sonst rechtlich</p>	<p>bei zugleich unzureichender Größe der Verkehrsflächen wären einerseits funktionale Behinderungen der Verkehrsteilnehmer untereinander, andererseits eine erhöhte Gefährdung gerade der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) zu erwarten.</p> <p>Die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereiches bringt in dieser Hinsicht keine Vorteile: Auch der Verkehrsberuhigte Bereich wäre für die Allgemeinheit anfahrbar – mit den geschilderten Konsequenzen für die Funktionalität des Verkehrs bzw. die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Der Umstand, dass im Verkehrsberuhigten Bereich auch außerhalb der für das Parken gekennzeichneten Flächen zum Ein- und Aussteigen und zum Be- und Entladen geparkt werden darf, bringt hier keine Vorteile; im Gegenteil: Erfahrungsgemäß wird diese Regelung für Parkvorgänge aller Art missbraucht, eine weitere Verschärfung der Verkehrssituation wäre somit vorprogrammiert.</p> <p>Der skizzierte Weg einer zeitlich beschränkten und zweckgebundenen Freigabe des fraglichen Abschnitts der Sedelhofgasse für die Nutzung durch Lieferfahrzeuge und durch Fahrzeuge von Privatpersonen für Be- und Entladevorgänge unter Beibehaltung der Zweckbestimmung Fußgängerzone ist vertretbar. Die zu erwartende Anzahl an Fahrbewegungen ist im Vergleich zu einem Verkehrsberuhigten Bereich deutlich niedriger, Behinderungen bzw. Gefährdungen werden somit deutlich reduziert. Die hier skizzierte Regelung wird - analog zu anderen Geschäftslagen im Innenstadtbereich - im Zuge einer</p>
---	--

<p>verbindliche Regelung sollte auch den Aspekt umfassen, dass die Stadt Ulm dauerhaft darauf verzichtet, den Bereich der Sedelhofgasse, soweit er zum Plangebiet gehört und nicht westlich vom Gebäude Bahnhofstraße 16 liegt, mit Pollern oder sonstigen baulichen Maßnahmen gegen heranfahrende Fahrzeuge abzuschirmen.</p> <p>2. Grenze der Tiefgarage</p> <p>Es wird begrüßt, dass entsprechend der im Vorfeld gegebenen Anregungen die Grenze der Tiefgarage im Bereich der Nordfassade des Gebäudes Bahnhofstraße 16 in etwa auf die Mitte der Sedelhofgasse zurückgenommen worden ist. Dies wird mit der Anregung verbunden, jedenfalls in diesem Bereich eine Andienungs- und Auslieferungszone für die Waren, die im Sportfachgeschäft umgeschlagen werden, festzusetzen und rechtlich abzusichern. Dieser Bereich ist dadurch gekennzeichnet, dass er sich im Wesentlichen unterhalb des bestehenden und Bestandsschutz genießenden Vordachs befindet. Unterhalb dieses Vordachs ist auch der rückwärtige Gebäudeeingang, der seinerzeit gerade unter dem Gesichtspunkt der Abwicklung des Andienungs- und Abholungsverkehrs geplant und von der Stadt Ulm auch rechtlich genehmigt worden ist. Es wäre unangemessen, das Vordach planungsrechtlich abzusichern (vgl. Textteil, Punkt 1.4.7), dem rückwärtigen Zugang, dessen Abschirmung das Vordach dient, aber weite Teile seiner derzeit wahrgenommenen Funktionen zu nehmen.</p> <p>3. Vordach Bahnhofstraße 16</p> <p>Die Grundstückseigentümer des Grundstücks Bahnhofstraße 16 begrüßen, dass in Ziffer 1.4.7 auch für den Fall einer Neuerrichtung ein Vordach über die als öffentliche Straßenfläche zu widmende Sedelhofgasse ermöglicht wird. Das Ausmaß dieses Vordachs und der dafür überbaubaren Grundstücksflächen sollte aber bei der planerischen Festsetzung nicht hinter den Ist-Zustand zurückbleiben. Derzeit hat das Vordach, was bislang übersehen wurde, eine Tiefe von 2,5 m. Insofern bedarf Ziffer 1.4.7. jedenfalls soweit, es um das Vordach an der Nordfassade des Gebäudes Bahnhofstraße 16 geht, einer Anpassung. Damit wird nur die Intention aufgegriffen, die schon jetzt in der Begründung zum ausgelegten Bebauungsplanentwurf zum Ausdruck kommt. Unter Ziffer 6.3 heißt es dort zu dem bestehenden Vordach am Gebäude</p>	<p>rechtsverbindlichen, verkehrsrechtlichen Anordnung fixiert.</p> <p>Die Stadt fungiert im Bereich des Straßenverkehrsrechts im übertragenen Aufgabenbereich und ist daher weisungsgebunden gegenüber der Aufsichtsbehörde. Sie ist daher nicht ermächtigt, die hier gestellten Forderungen auf unbegrenzte Dauer vertraglich festzuschreiben.</p> <p>Es ist gängige Praxis, dass Einzelhandelsunternehmen in Fußgängerzonen über selbige angedient werden, ohne dass die Andienungsflächen im öffentlichen Straßenraum planungsrechtlich abgegrenzt und gesichert würden. Bereits über die baurechtliche Genehmigung eines rückwärtigen Andienungstors am Gebäude Bahnhofstraße 16 und eines die Andienungsfläche abgrenzenden Vordachs besteht faktisch Bestandsschutz für die vorgelagerte Andienungsfläche. Damit liegt die rechtliche Absicherung bereits deutlich über dem Niveau der meisten innerstädtischen Handelsbetriebe.</p> <p>Die zulässige Tiefe des Vordachs an der Nordfassade des Gebäudes Bahnhofstraße 16 wird auf 2,50 m erhöht. Die textliche Festsetzung unter Punkt 1.4.7. des Bebauungsplans wird entsprechend angepasst.</p>
--	--

<p>Bahnhofstraße 16, dieses habe „Bestandsschutz und soll auch im Fall einer Gebäudesanierung an gleicher Stelle wieder möglich sein.“ Damit ist aber gemeint, dass es nicht nur an gleicher Stelle, sondern auch in gleichem Umfang möglich sein soll. Jede andere bauplanerische Festsetzung würde den ungewollten Anreiz setzen, es länger als sinnvoll bei dem bestehenden, aber in die Jahre gekommenen Vordach zu belassen. Das kann seitens der Stadt Ulm nicht ernsthaft gewollt sein.</p> <p>4. Trafo-Einbringungsschacht an der Sedelhofgasse berücksichtigen</p> <p>Die bislang ausgelegten Planungsunterlagen berücksichtigen nicht, dass den Grundstückseigentümern der Bahnhofstraße 16 auf Veranlassung der SWU bei der Errichtung ihres Gebäudes gezwungen waren, einen TrafoEinbringungsschacht so zu bauen, dass er unterirdisch an der nordöstlichen Gebäudeecke in den Straßenbereich der Sedelhofgasse hineinragt. Über diesen Punkt wurde schon im Jahr 2013 mit Herrn Oberbürgermeister Gönner gesprochen und dieser hat seinerzeit erklärt, natürlich werde die Bauleitplanung darauf in der gebotenen Weise Rücksicht nehmen. Das ist ohne weiteres möglich, weil der erneut ausgelegte Entwurf die Grenze der Tiefgarage abgerückt hat (vgl. unter 2.) und dadurch der Einbringungsschacht nicht in einem Bereich liegt, in dem unter der Sedelhofgasse bauliche Anlagen durch den Investor errichtet werden dürfen. Die Beibehaltung der Eigenschaft als öffentlich gewidmete Straßenfläche sollte es erlauben, dass der TrafoEinbringungsschacht an der bisherigen Stelle dauerhaft verbleiben kann. Den Grundstückseigentümern der Bahnhofstraße 16 liegt verständlicherweise daran, dass das im weiteren Fortgang des Bebauungsplanverfahrens ihnen gegenüber verbindlich geregelt oder klargestellt wird.</p>	<p>Der Trafo-Einbringschacht wurde rechtmäßig auf Grundlage einer Baugenehmigung errichtet und genießt daher Bestandsschutz. Der vorliegende Bebauungsplan stellt diesen Schacht nicht in Frage: Die Sedelhofgasse ist weiterhin öffentlich gewidmete Verkehrsfläche, die zulässige Bebauung der Sedelhöfe kollidiert in keiner Weise mit dem genannten Schachtbauwerk. Weitergehende Regelungen sind nicht notwendig.</p>
<p><u>Einwender 4, Schreiben vom 12.11.2015</u> (s. Anlage 8.4)</p> <p>„Mit diesem Schreiben möchte ich fristgerecht die Anregungen und Einwendungen zum Bebauungsplan "Sedelhöfe" mit der Nr. 110.5/100 in das Bebauungsplanverfahren zum ergänzenden zweiten Auslegungsbeschluss vom 20.10.2015 zu der Beschlussvorlage mit der Nr. GD 341/15 einbringen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit aller Beteiligten lege ich diesem Schreiben eine Anlage bei, in der Sie die betreffenden Themen in numerischer</p>	<p>Die Einwendungsschrift enthält zahlreiche Abbildungen und Anlagen. Diese können dem Originalschreiben (Anlage 8.4) entnommen werden.</p>

<p>Zuordnung finden können.</p> <p>Einer der bisher größten Kritikpunkte wurde trotz Ergänzungen und zweiter Auslegung nach wie vor nicht behandelt und der aktuelle Planungsstand bleibt nach wie vor der Öffentlichkeit vorenthalten. Hierzu wird die Meinung vertreten, die einseitige und ungerechte Lenkung der Passantenströme (Ebene -1 und 0) vom Bahnhof her kommend. Auf die Anlage 1 der Stellungnahme wird verwiesen.</p> <p>Anlage 1:</p> <p>Weitere Ausführungen zu den Anregungen und Einwendungen des Vorhabens "Sedelhöfe", mit numerischer Zuordnung, für eine bessere Nachvollziehbarkeit im weiteren Verfahren, bezüglich Stellungnahme der Verwaltung (bzw. vom beauftragten Planungsbüro Herrn Zint) und der Bewertung und Abwägung durch den Ulmer Gemeinderat.</p> <p>Hierbei geht es um die Ergänzungen zum Auslegungsbeschluss mit der Nr. GD 199/15, die unter der Beschlussvorlage mit der Nr. GD 341/15 behandelt wurden, oder Teile der Planung, die nach wie vor der Öffentlichkeit vorenthalten sind:</p> <p>1. Fehlende gleichberechtigte Zugangslösung und Verteilung der Passantenströme vom Bahnhof her kommend (Ebene -1 und 0):</p> <p>Einer der wichtigsten Punkte dieses Projekts stellt die gleichberechtigte Zugangslösung mit ausgewogener Verteilung der Passantenströme für die bestehenden Einzelhändler und die Sedelhöfe dar. Den Sitzungsunterlagen ist wiederholt nicht zu entnehmen, wie dazu der aktuelle Planungsstand und Lösungsansatz aussieht, weshalb zu diesem Punkt aktuell keine Bewertung / Abwägung vorgenommen werden kann.</p> <p>Die Bürger und Entscheidungsträger sollten hierzu mit mehreren machbaren Lösungsvarianten konfrontiert werden, die sich innerhalb des Geltungsbereichs befinden und nicht von zweifelhaften und nicht vorhandenen Nutzungsrechten auf fremden Grund abhängig sind, wie es nach wie vor bei einer fiktiven zweiten Rolltreppe der Fall ist. Zu den Passantenströmen gab es eine wissenschaftliche Studie der Hochschule für angewandte Wissenschaften Ostfalia (Herrn Prof. Dr. Arnt Jenne), die der Stadt Ulm bereits vorliegt. Ob in der bisherigen nicht bekannten "Weiterentwicklung" der Zugangslösung des Projekts eine Änderung / Verbesserung erfolgt</p>	<p>Stellungnahme zu den einzelnen Kritikpunkten s.u.</p> <p>Gegenstand des Verfahrens ist der vorliegende Bebauungsplanentwurf. Dessen zeichnerischer und textlicher Teil treffen Festsetzungen etwa zu Raumkanten, Verkehrsflächen und Treppenanlagen, die die künftigen Wegebeziehungen in den Sedelhöfen präzise abbilden. Zudem lagen mit dem Bebauungsplan erläuternde Architektenpläne aus. Der Vorwurf, der aktuelle Planungsstand würde vorenthalten, ist daher unverständlich.</p> <p>Das Thema der Passantenströme hat die Debatte um die Sedelhöfe sowie das gesamte Bebauungsplanverfahren ganz maßgeblich bestimmt. Zahlreiche öffentliche Veranstaltungen, Diskussionsforen sowie Einzelgespräche etwa mit Vertretern des Einzelhandels und der IHK, in denen alternative Erschließungsvarianten debattiert wurden, geben davon Zeugnis. Die Abwägung der Ergebnisse aus dieser Debatte führte schließlich zu der aktuellen Lösung. Die im Bebauungsplan nachrichtlich eingetragene, zusätzliche Rolltreppe außerhalb des Geltungsbereichs ist für eine angemessene Anbindung der Passage an die Ebene 0 nicht ausschlaggebend; dies wird bereits über die</p>
---	--

<p>ist und diese eine tatsächliche Verbesserung darstellt, kann leider nicht bewertet werden, da es keinen Gegenstand des Auslegungsbeschlusses darstellt. Ein Hinweis von Herrn Jescheck in der entsprechenden Sitzung am 20.10.2015 lässt aber darauf schließen, dass diese 2. Rolltreppe nach wie vor in der Planung mit einbezogen ist. Da dazu aber keinerlei rechtliche Grundlagen (Vereinbarung mit den Eigentümern des Bahnhofsplatz 7, ...) vorliegt und das Ganze zudem außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegt, ist es eher als eine "Luftblase" zu betrachten, die so nicht als Alternativlösung angesehen werden darf.</p> <p><i>(Graphik mit Bewegungslinien und Orientierungsflächen s. Originalschreiben, Anlage 8.4)</i></p> <p>Zur Bewertung neuer Lösungsvarianten sollten entsprechenden Plandarstellungen und Vergleichszahlen zur Verteilung der Passantenströme vorgelegt werden, um eine Bewertung und Abwägung zu ermöglichen. Ohne diese Angaben ist keine sachliche Bewertung / Abwägung möglich. Da dieser Punkt in den Unterlagen unberücksichtigt blieb, hat man leider wieder unnötige Zeit verloren, gemeinsam über Lösungsansätze zu diskutieren und eine passende Lösung zu finden. Verdeutlicht wird diese einseitige Bevorteilung der Passantenströme auch dadurch, wenn man sich den Blickwinkel der Passanten genauer anschaut:</p> <p><i>(Graphiken mit Markierung des Sichtfeldes am nordwestliche Zugang bzw. im Bereich des Passagenausgangs ins Quartier; s. Originalschreiben Anlage 8.4)</i></p> <p>2. Gebäudehöhen und höhere technische Aufbauten:</p> <p>In den vorausgegangenen Verfahrensschritten und den Planungen von MAB Development wurde immer ein größter Wert auf den Bezug und die Abstimmung der einzelnen Gebäudeteile zur umgebenden Bebauung gelegt. Leider fehlt in den Unterlagen nach wie vor ein entsprechender Bezug zur Höhe der umgebenden Bebauung in der Mühlengasse, der Sedelhofgasse, der Kelterngasse. Ohne diese Angabe zur entsprechenden Gebäudehöhe der Umgebungsbebauung kann kein Vergleich getroffen werden und es ist keine sachgemäße Bewertung / Abwägung möglich. Der einzige Bezug wurde im ersten „DCC-Auslegungsbeschluss“ GD 199/15 auf das etwas weiter entfernte Parkhaus Deutschhaus gesetzt, das in keinem direkten</p>	<p>im Bebauungsplan festgesetzte Treppenanlage bewerkstelligt. Die nachrichtliche Zusatztreppe ist lediglich ein Hinweis, dass die Stadt eine weitere Verbesserung der Passagenanbindung anstrebt, wenn die liegenschaftlichen Voraussetzungen dies zulassen. Zu der Studie der Hochschule für angewandte Wissenschaften Ostfalia wird am Ende der Beschlussvorlage ausführlich Stellung genommen.</p> <p>Es ist nicht Aufgabe der Stadtentwicklung, Passantenströme nach den Interessen einzelner Einzelhandelslagen zu verteilen. Vielmehr muss Stadtplanung allen Passanten, seien es Bewohner, Besucher, Beschäftigte oder potenzielle Einzelhandelskunden, Wahlfreiheit für den individuell geeigneten Weg durch die Stadt eröffnen. Die neuen Baukörper der Sedelhöfe ergänzen das bestehende Stadtquartier in einer Weise, die strukturelle Hierarchien achtet und Orientierung befördert, eine bewusste Lenkung von Passanten auf ihrem Weg durch die Stadt aber ganz bewusst vermeidet. Die Vergeblichkeit der Bemühungen, aus mutmaßlichen Verhaltensmustern von Passanten seriöse Schlüsse auf Frequenzen in der Zukunft zu ziehen, zeigt die Studie der Hochschule für angewandte Wissenschaften Ostfalia.</p> <p>Mit den Sedelhöfen wird ein gesamtes Quartier neu entwickelt. Anders als etwa im Falle einer Baulückenschließung besteht zu den benachbarten Gebäuden nur ein mittelbarer Bezug. Die an das Quartier angrenzenden Häuser sind zudem entweder in absehbarer Zeit abgängig (z.B. Bebauung Keltergasse nord) oder in ihrer Kubatur atypisch für die nordwestliche City (Umspannwerk SWU / Königreichsäle an der Mühlengasse). Sie sind daher als Anhaltspunkte für eine städtebauliche Beurteilung ungeeignet. Das etwas weiter entfernte Deutschhaus wurde deswegen als Vergleich herangezogen, weil es in einer vergleichbaren städtebaulichen Situation einen guten Eindruck von der Wirkung der</p>
--	--

<p>Bezug zum Vorhaben Sedelhöfe steht und somit kein Maßstab sein kann. In der zweiten ergänzenden „DCC-Beschlussvorlage“ wird dazu eine Höhe des Neubaus vom neuen Service-Center der Bürgerdienste als Vergleich heran gezogen, das bisher nur in anderen Planungsunterlagen besteht und somit auch keinen greifbaren Vergleich aus der aktuellen Umgebung darstellt. Beide Angabe ermöglichen keinen direkten Vergleich zur umgebenden Bebauung (Mühlengasse, Sedelhofgasse, Kelterngasse, ...), wodurch auch hier keine Bewertung / Abwägung möglich ist.</p> <p>Obwohl die Höhe der technischen Anlagen auf 3,5 m erhöht wurde, hat sich laut der Sitzungsunterlage zum zweiten ergänzenden „DCC-Auslegungs-beschluss“ die maximale Gebäudehöhe von 18m – 26,5m nicht verändert. Daraus kann nun abgeleitet werden, dass die technischen Aufbauten entweder zur maximalen Gebäudehöhe mit dazu genommen werden müssen und man somit von Gebäudehöhen zwischen 21,5m – 30m spricht? Als weitere denkbare Variante könnte es zudem aber auch sein, dass die Stockwerke nun etwas niedriger gestaltet werden, um die angegebenen 18m – 26,5m weiterhin einzuhalten?</p> <p>In Anlehnung an den bisher gültigen alten Bebauungsplan der Sedelhöfe, in dem eine maximal Gebäudehöhe von 17 m (N 492,50) angegeben war, würde das eine Erhöhung bei den Neubauten von ca. 9,5 – 13,0 m bedeuten, je nachdem, ob die technischen Aufbauten in der maximalen Gebäudehöhe mit berücksichtigt wurden, oder nicht.</p> <p><i>(Auszug aus dem bis dato rechtsgültigen Bebauungsplan für das Sedelhofquartier s. Originalschreiben Anlage 8.4)</i></p> <p>Eine genaue Angabe kann den Sitzungsunterlagen leider nicht entnommen und somit ist auch da keine richtige Bewertung und Abwägung möglich.</p> <p>3. Angaben in der Begründung (Anlage 4 zu GD 341/15) zum Raumordnungsverfahren (ROV) aus dem Jahr 2004:</p> <p>In der neuen Begründung wird wiederholt das Raumordnungsverfahren (ROV) erwähnt, in dem die maximale Verkaufsfläche von 18.000 m<sup>2</sup> ermittelt wurde. Diese stammt aus dem Jahr 2004 und hat zwischenzeitlich seine Gültigkeit verloren (siehe Anlage 2– Auszug aus dem ROV). Die damalige Angabe im ROV 2004 zur maximalen Verkaufsfläche bezog sich auf das ECE-Projekt zum Citybahnhof (inkl. der</p>	<p>Volumina zur Friedrich-Ebert-Straße einerseits, zu den rückwertigen Gassen andererseits vermittelt. Im Übrigen haben die Investoren ein sehr anschauliches Modell der Sedelhöfe und des umgebenden Quartiers anfertigen lassen, welches zu allen öffentlichen Veranstaltungen und Gemeinderatssitzungen ausgestellt war und seither einen prominenten Platz in der Informationszentrale Sedelhöfe in der Bahnhofspassage gefunden hat.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt fest, dass die zulässigen Höhen der baulichen Anlagen für technisch bedingte Aufbauten um 3,50 m überschritten werden können. Es handelt sich der Formulierung nach also ausdrücklich um Aufbauten, die eine zusätzliche Höhe generieren. Folglich bleibt die festgesetzte Oberkante der Gebäude davon unberührt. Die Sitzungsunterlagen sind hier eindeutig.</p> <p>Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans ist die Absicht, gravierende städtebauliche Mängel im Sedelhofquartier zu beheben. Die -aus heutiger Sicht- städtebauliche Fehlentwicklung der vergangenen Jahrzehnte gründet auf dem zitierten Bebauungsplan. Der Vorschlag des Einwenders, die städtebauliche Neuentwicklung an der alten Bebauungsplangrundlage zu orientieren, würde der Aufgabe nicht gerecht. Sowohl die städtebauliche Zielsetzungen als auch die Rahmenbedingungen im Quartier haben sich grundlegend geändert, so dass ein Bezug auf die alten Konzepte nicht zielführend ist.</p> <p>In der Begründung wird an keiner Stelle ein Raumordnungsverfahren aus dem Jahr 2004 erwähnt. Im Gegenteil: Es wird dargestellt, dass das Regierungspräsidium Tübingen mit Entscheidung 23.10.2013 von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen hat. Die max. zulässige Verkaufsfläche von 18.000 m<sup>2</sup> sowie der</p>
---	--

<p>Verkaufsflächen auf dem Bahnhofsgelände) und den damalige Einzelhandelsprojekten des Umlands. Nicht berücksichtigt wurden damals z.B. die zwischenzeitlich mit 27.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche realisierte Glacis-Galerie, die bis heute noch nicht komplett vermietet werden konnten.</p> <p>Die Wettbewerbssituation im Umland hat sich seitdem stark verändert und speziell das Thema Internethandel ist nicht mehr mit der Situation aus dem Jahr 2004 zu vergleichen. Worauf auch ein Vortrag von Herrn Dr. Joachim Will von ecostra hingewiesen hat (Details siehe Anlagen 3, 4 und 5 zur Stellungnahme).</p> <p>4. Erste Anmerkung / Forderung zur mehrfach genannten Studie von Customer Research 42 GmbH in der Begründung (Anlage 4 zu GD 341/15) und stärkere Kannibalisierungseffekte:</p> <p>In der Begründung zum ergänzenden zweiten Auslegungsbeschluss wird auch wieder mehrfach auf eine Studie der Customer Research 42 GmbH hingewiesen, in der mehrere Aussagen zu stärkeren Kannibalisierungseffekten beinhaltet sind. Diese Bewertung spricht eigentlich auch dafür, nicht die aus dem Jahr 2004 stammende maximale Obergrenze der Verkaufsflächen auszureizen, sondern im Bauvorhaben die Verkaufsflächen eher etwas niedriger zu halten und zu reduzieren. Folgende Aussagen sind in der Studie vorhanden, die es in der Stellungnahme des Verfahrens weiter zu bewerten und abzuwägen gilt:</p> <p><i>„Die folgenden Empfehlungen führen diese Teilergebnisse zusammen. Sie geben konkrete Empfehlungen zu in den Sedelhöfen anzubietenden Sortimenten, sowie anzusprechenden Zielgruppen und berücksichtigen mögliche Kanibalisierungseffekte.“</i></p> <p><i>„Ein Ausbau des Angebotes bei Optik und Unterhaltungselektronik in den neuen Sedelhöfen ist nur in zweiter Linie empfehlenswert, da hierdurch zwar derzeitige Konkurrenz-Kunden angezogen werden, jedoch im Vergleich zur ersten Priorität stärkere Kannibalisierungseffekte zu erwarten sind.“</i></p> <p><i>„Somit sind bei einem Ausbau dieser Warengruppen im Hinblick auf die bestehenden Ulm-Kunden stärkere Kannibalisierungseffekte zu erwarten als für die oben aufgeführten.“</i></p>	<p>Branchenmix wurden im Juli 2014 in zwischen der Stadt und dem Regierungspräsidium Tübingen einem städtebaulichen Vertrag fixiert. Die Festlegung der max. Verkaufsfläche durch das Regierungspräsidium Tübingen basiert auf Erkenntnissen aus der Auswirkungsanalyse der GMA aus dem Jahr 2013. Die Wettbewerbssituation im Umland wird in der GMA-Analyse differenziert dargestellt und bewertet. Auch die Glacis-Galerie in Neu-Ulm war zu diesem Zeitpunkt bereits bekannt und wurde von GMA in die Analyse aufgenommen (vgl. GMA-Studie Seite 28, Kap. 2: „Wettbewerbssituation in Neu-Ulm“). Der Vorwurf, die Verkaufsflächengröße sei auf veralteten Grundlagen ermittelt worden, greift daher nicht.</p> <p>Die Stadt Ulm hat gemeinsam mit der IHK Ulm bereits im Jahr 2010, also zu einem sehr frühzeitigen Stand der Projektentwicklung, bei der der Customer Research 42 GmbH eine Studie in Auftrag gegeben, um sich an die Frage einer angemessenen Verkaufsflächengröße sowie einer geeigneten Sortimentsverteilung anzunähern. Dabei ging es gerade darum, sog. Kannibalisierungseffekte von Vorne herein zu minimieren. Die Studie hat hierzu wichtige Empfehlungen ausgesprochen, die Eingang in die weitere Projektentwicklung gefunden haben. Die konkreten Auswirkungen des Projektes Sedelhöfe auf den lokalen und regionalen Einzelhandel hat schließlich eine weiteren Studie, die „Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung des innerstädtischen Einkaufszentrums Sedelhöfe“ der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) vom Januar 2013 eingehend untersucht und differenziert dargestellt. Die Studie ermittelt das Einzugsgebiet, die Wettbewerbssituation sowie die Auswirkungen des Vorhabens Sedelhöfe auf die gewachsenen innerstädtischen Strukturen in Ulm und in den sog. Zentralen Orten im Einzugsgebiet. Die Analyse stellt die von den Sedelhöfen ausgehende Umverteilungswirkung differenziert nach Branchen und Sortimenten dar. Auf der Grundlage dieser umfangreichen Erhebungen hat die Stadt gemeinsam mit der Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium Tübingen einen Branchenmix für die Sedelhöfe in einem Vertrag verbindlich festgelegt, der den raumordnerischen Leitlinien des Kongruenz-</p>
---	--

<p><i>„Unter Würdigung der Ulm- und Konkurrenz-Kundenperspektive ist ein im Vergleich zum bestehenden Angebot in Ulm verbessertes Angebot im neuen Einkaufsquartier bei Bekleidung, Schuhen, Geschenkartikeln und Hausrat dazu geeignet, die Attraktivität von Ulm für derzeitige Konkurrenz-Kunden zu steigern, ohne dass dabei aus Sicht derzeitiger Ulm-Kunden von einer übermäßigen Kannibalisierung der bestehenden Angebote auszugehen ist.“</i></p> <p>Diese Aussage der Kannibalisierung wurde in der öffentlichen Vortragsreihe der Stadt Ulm zum Handel auch von Herrn Dr. Joachim Will von ecostra bestärkt. Hierzu empfahl er einen äußerst sensiblen Umgang mit dieser Kenngröße, da es speziell auch im Internethandel ein weiteres (erhebliches) Wachstum gibt, der den Handel zusätzlich beschäftigen wird und Umsätze / Gewinne abzieht – siehe dazu die beiliegende Grafik aus diesem Vertrag.</p> <p><i>(Graphik „Anteil Versandhandel am Einzelhandelsumsatz“ s. Originalschreiben Anlage 8.4)</i></p> <p>Diese Tendenzen zeigt auch eine aktuellere Statistik von Statista zum E-Commerce-Umsatz in Deutschland auf:</p> <p><i>(Graphik s. Originalschreiben Anlage 8.4)</i></p> <p>Auch die fachliche Einschätzung und Empfehlung des Handelsexperten Dr. Holger Pump-Uhlmann vom März 2014 lag bei den Sedelhöfen zum Thema Verkaufsfläche bei ca. 12.000 – 15.000 m<sup>2</sup>. Als kritische Marke für Städte mit bis zu 200.000 Einwohnern wurden hierbei die 15.000 m<sup>2</sup> genannt, die in einer Gesamtbetrachtung unserer Doppelstadt (Ulm / Neu-Ulm) mit den beiden Projekten Sedelhof und Glacis-Galerie und insgesamt 45.500 m<sup>2</sup> (18.000 m<sup>2</sup> + 27.500 m<sup>2</sup>) schon weit überschritten wird. Für die Stadt Ulm und den Investor DCC könnte es sehr hilfreich sein, auf die Erfahrungswerte diese Handelsexperten zurück zu greifen und diesen in die weitere Planung mit einzubeziehen. Auf entsprechenden Fachbücher von Ihm zum Thema Centerentwicklung so-wie einer Arbeitshilfe des Bauministeriums NRW zum Umgang mit innerstädtischen Einkaufszentren habe ich in meinem Schreiben zur ersten öffentlichen "DCC-Auslegung" bereits hingewiesen.</p> <p>Da in der zweiten öffentlichen Auslegung wiederholt auf die Studie von Customer Research 42 GmbH hingewiesen wird, wird in</p>	<p>/Integrationsgebot und dem Beeinträchtigungsverbot entspricht. In ihrer Entscheidung vom 23.10.2013 hat das Regierungspräsidium die Verträglichkeit des Projektes bestätigt. Gerade mit dieser iterativen Herangehensweise wurden die Risiken einer Kannibalisierung innerhalb des örtlichen Einzelhandels minimiert –Risiken, auf die die Studie der Customer Research 42 GmbH zu Recht gleich zu Beginn des Entscheidungsprozesses aufmerksam gemacht hat.</p> <p>Einzelhandelsfachleute betonten regelmäßig den Bedeutungszuwachs des Faktors „Einkaufserlebnis“ (so auch Dr. Will, Fa. Ecostra, bei der öffentlichen Veranstaltung im Zuge der öffentlichen Auslegung am 29.04.2014) gerade im Hinblick auf die Konkurrenz aus dem Internet. Einkaufen wird mit anderen Freizeitaktivitäten verknüpft, so dass etwa den gastronomischen oder kulturellen Angeboten aber auch der Qualität des Stadtbilds wachsende Bedeutung für die Attraktivität des Einzelhandelsstandorts zukommt. Umso wichtiger ist es, attraktive Verkaufsflächen in integrierter Innenstadtlage anzusiedeln, in denen sich Einkaufserlebnis und Freizeitaktivitäten gegenseitig befruchten. Auf diese Weise können neue Kundenkreise erschlossen und Kannibalisierungseffekte minimiert werden.</p> <p>Eine pauschale Bindung der Verkaufsflächengröße an die Einwohnerzahl einer Stadt greift zu kurz. Mit dieser allgemeinen Herangehensweise würden wesentliche Faktoren wie Einzugsgebiet und Bevölkerungspotential, projektrelevantes Kaufkraftpotential sowie die örtliche und überörtliche Wettbewerbssituation ausgeblendet. Die Studie der GMA hat eben diese Faktoren für die spezifische Situation des Einzelhandelsstandorts Ulm untersucht. Die Festlegung der Verkaufsflächengröße auf 18.000 m<sup>2</sup> basiert auf diesen differenzierten, fallbezogenen Erkenntnissen. Die Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium Tübingen hat die Raumverträglichkeit bestätigt. Eine Überdimensionierung des Verkaufsflächenzuwachses mit negativen Auswirkungen für die Stadt Ulm ist somit nicht zu befürchten.</p> <p>Der Einwander geht offenbar von einer falschen Grundannahme aus: Die Sedelhöfe sind gerade kein Einkaufszentrum geschweige denn eine Mall gängigen Musters. Alle</p>
---	--

<p>Anlehnung daran auf diverse Berichte und Studien zu Einkaufszentren mit einer Größe ab 10.000 m<sup>2</sup> verweisen, die erhebliche Probleme haben:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- "Schwere Zeiten für die Skyline Plaza"</li><li>- "Ein weiterer Mieter im Gerber (Stuttgart) gib auf"</li><li>- "Rote Laterne für die Aachen-Arkaden"</li><li>- ...</li></ul> <p><i>(Graphik „Deutschland, deine „Dead Malls“s. Originalschreiben Anlage 8.4)</i></p> <p>Diese Übersicht stellt dabei nur einen Teil der betroffenen Center dar, was die folgende Übersicht verdeutlicht:</p> <p><i>(Graphik s. Originalschreiben Anlage 8.4)</i></p> <p>5. Zweite Anmerkung / Forderung zur mehrfach genannten Studie von Customer Research 42 GmbH in der Begründung (Anlage 4 zu GD 341/15) und einem Neukundenpotenzial von ca. 280.000 Menschen und das Thema Parkraum mit drittem Parkdeck:</p> <p>Laut der Studie der Customer Research 42 GmbH besteht ein Neukundenpotenzial von ca. 280.000 Menschen. Leider wird darin nirgends angegeben, in welchem Zeitraum dieses Potenzial zu erwarten ist. Unter der Annahme, dass dieser Zuwachs langfristig und fest zu sehen ist, würde das im Durchschnitt folgenden Zuwachs für Ulm bedeuten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Monatlich ca. + 23.333 Menschen</li><li>- Wöchentlich ca. + 5.833 Menschen</li><li>- Täglich ca. + 972 Menschen</li></ul> <p>Da sich diese potenziellen Besucher nicht gleichmäßig auf alle verkaufsoffenen Wochentage verteilen werden, wird der Parkplatzbedarf an den Hochfrequentierten Besuchertagen mit Sicherheit höher ausfallen, wie es der Durchschnittswert darstellt. Diesen zusätzlichen Besuchern muss seitens des Investors genügend Parkraum zur Verfügung gestellt werden, um die Attraktivität für einen Einkaufsausflug nach Ulm gewährleisten zu können.</p> <p>Bei dem zuletzt sehr heiß diskutierten Thema Parkraum in Ulm wurde in den Unterlagen zur Beschlussvorlage GD 041/15 (Planungsvarianten Parkhaus am Bahnhof) vorausgesetzt, dass das Parkhaus Deutschhaus um weitere 100 Stellplätze aufgestockt wird und bei den Sedelhöfen ein drittes Parkdeck mit weiteren 200 Stellplätzen entsteht.</p>	<p>Ladengeschäfte schließen separat an das innerstädtische Wegenetz an, eine interne Weiterleitung von einem Geschäft in das nächste findet nicht statt. Insofern unterscheiden sich die Sedelhöfe nicht von anderen Einkaufsquartieren in der Innenstadt. Die aufgeführten Vergleiche mit klassischen Mall-Konzepten zumeist in nicht integrierter Randlage sind daher nicht seriös.</p> <p>Mit dem Ausbau des Einzelhandelsstandorts gehen umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen einher. Unter den Sedelhöfen wird eine Tiefgarage mit bis zu 750 Stellplätzen errichtet. Darüber hinaus hat der Gemeinderat einen Grundsatzbeschluss zum Bau einer Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz mit ca. 520 Einstellplätzen gefasst. Ferner ist geplant, das Parkhaus Deutschhaus um ein Parkdeck für etwa 100 Fahrzeuge zu erhöhen. Parallel zu diesen umfangreichen Maßnahmen für den Individualverkehr wird massiv in den öffentlichen Verkehr investiert - sowohl innerorts mit dem Neubau der Straßenbahnlinie 2 als auch überörtlich mit dem Neubau der Schnellbahntrasse Stuttgart-Ulm, der Elektrifizierung der Südbahn oder den Planungen für ein regionales S-Bahnnetz.</p>
--	---

(Auszug aus den genannten Sitzungsunterlagen s. Originalschreiben Anlage 8.4)

Nachdem die Aufstockung des Parkhaus Deutschhaus noch nicht beschlossen und verabschiedet ist, muss unbedingt das dritte Parkdeck der Sedelhöfe mit weiteren 200 Stellplätzen verabschiedet werden, um den Berechnungsgrundlagen zum Parkhaus Bahnhof gerecht zu werden und den Gesamtbedarf der Sedelhöfe decken zu können. Für die Planung der Sedelhöfe würde das in Summe ein Ziel von mindestens 750 Stellplätzen bedeuten.

Zudem muss im Bebauungsplan eine angemessene Anzahl an behindertengerechten Stellplätzen vorgesehen werden, um dem demografischen Wandel gerecht zu werden. Hierzu wurde auch in den Sitzungsunterlagen des zweiten ergänzenden „DCC-Auslegungsbeschlusses“ nichts vermerkt, was eine Vernachlässigung dieses wichtigen Kriteriums zulassen würde. Um dies zu vermeiden sollte eine Mindestanzahl solcher Stellplätze vorgegeben und auch ausgewiesen werden. Siehe dazu auch die Anlage 6 (Beschlussvorlage Parkhaus am Bahnhof“, 2. Lesung – GD 159/15, unterzeichnet von Herrn Oberbürgermeister Ivo Gönner)

Es darf nicht sein, dass der zusätzliche Parkplatzbedarf der Sedelhöfe von der Stadt Ulm und somit aus öffentlichen Geldern finanziert wird. Aus diesem Grund sollte davon abgesehen werden, dass man als Stadt Ulm die Kosten und die Verantwortung zum dritten Parkdeck für den Investor übernimmt. Sollte der Investor dieses dritte Parkdeck nicht realisieren können, muss die geplante Verkaufsfläche und die Wohnungszahl entsprechend reduziert werden, um ein schlussiges Gesamtkonzept zu haben.

Die bisherigen Projektkosten in unbekannter Millionenhöhe dürfen die öffentlichen Kassen nicht weiter belasten. Zu den folgenden 14 Kostenpunkten dürften kein weiteren Kosten / Unkosten mehr dazu kommen, da die öffentlichen Kassen schon genug damit belastet wurden:

- Kauf der Grundstücke
- Abriss der Gebäude (inkl. Entsorgung,...)
- Umlegen von Versorgungsleitungen
- Umleitung der Blau
- Bau des McDonalds Containers
- Kosten des Umzugs von McDonalds in den Container
- „Entschädigungszahlung“ von Umsatzverlust

Das Thema Barrierefreiheit ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens behandelt. Hierbei gelten die einschlägigen Gesetze und Normen.

Zur Berechnung der Anzahl notwendiger Stellplätze gelten die verbindlichen Regelungen der Landesbauordnung bzw. der Verwaltungsverordnung Stellplätze Baden-Württemberg. Dieser Nachweis ist im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu führen. Entschließt sich die Stadt, über den festgestellten Bedarf hinaus ein zusätzliches Stellplatzkontingent im Bereich der Sedelhöfe anbieten zu wollen, ist dies zunächst eine Angelegenheit der Stadt und kann nicht ohne Weiteres auf den Investor übertragen werden.

Die Kontrolle über die Finanzierung des Projektes liegt in der Verantwortung des Gemeinderats auf der Grundlage der Gemeindeordnung und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

<p>für McDonalds</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Umzug vom McDonalds in die Sedelhöfe</li><li>- Beseitigung des „Mc-Donald-Containers“</li><li>- Mietaufwendungen (Mietdifferenz) für McDonalds bis 2026 (?)</li><li>- Ausfall von Parkeinnahmen in der Sedelhof-Garage</li><li>- Kosten für zusätzliche temporäre „Ersatz-Parkflächen“ auf dem Sedelhof-Areal</li><li>- Einbußen bei den Grundstücksveräußerungen</li><li>- ggf. Schaffung notwendiger zusätzlicher Parkflächen für die Sedelhöfe auf städtischem Grund (Aufstockung Deutschhaus,...)</li></ul> <p>Bei einer Teilung der Eigentumsverhältnisse der Tiefgarage zwischen Investor DCC und Stadt Ulm wäre vermutlich keine flexible Gestaltung der Parkgebühren mehr möglich und man müsste dies an den Preisen der Betreibers der Sedelhöfe anpassen, außer diese wäre über einen gemeinsamen Vertrag fest an die aktuellen Parkgebühren der Stadt gekoppelt?</p> <p>6. Erweiterung des Geltungsbereichs vom Bebauungsplan um das Gebäude / Grundstück Bahnhofstraße 18:</p> <p>Durch die Erweiterung / Einbeziehung des Grundstücks und Gebäudes Bahnhofstraße 18 wird der bisher geduldete städtebauliche Missstand im Bebauungsplan beseitigt, was eine weitere Bereicherung und Integration der Sedelhöfe in den bestehenden Handel bedeutet. Anhand der Sitzungsunterlagen hat das aber keinerlei Auswirkungen auf die bisherige Verkaufsfläche und die Anzahl der geplanten 100 Wohnungen. Somit ist es nicht nachvollziehbar, was in diesem zusätzlichen Gebäudeteil genau entstehen soll und wie dieser genutzt wird ohne Einfluss auf die Verkaufsflächen, Wohnungen,... zu haben? Diese Projekterweiterung ist ein weiterer Vorteil für die Integration der Sedelhöfe in den bestehenden Handel der Bahnhofstraße. Aus diesem Grund ist es umso wichtiger, die bestehende Benachteiligung des Handels bez. Besucherströme in eine gerechte Lösung umzuwandeln (siehe hierzu auch nochmals die detaillierten Ausführungen unter Punkt 1).</p> <p>7. Neue vertragliche Vereinbarung mit dem Investor DCC zu den öffentlichen Verkehrsflächen:</p> <p>Diese vertragliche Vereinbarung ist ein wichtiger Schritt in diesem Projekt, wodurch die öffentlichen Flächen weiterhin öffentlich bleiben und der Investor DCC ein Unterbauungsrecht bekommt. Zudem wird dadurch eine Kontrolle</p>	<p>Bereits im Projektvertrag wurden die Grundzüge des künftigen Parkhausbetriebs festgeschrieben. Diese werden im Zuge der Verhandlungen zum Vertragsclosing weiter ausdetailliert.</p> <p>Unter Punkt 1.1.2. der textlichen Festsetzungen ist das zulässige Nutzungsspektrum innerhalb des Geltungsbereichs aufgeführt. Neben Einzelhandel und Wohnnutzung sind Flächen für Büros und Verwaltung, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie Anlagen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Innerhalb dieses Spektrums wird schließlich im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens die genaue Nutzungsbelegung festgelegt. Die Obergrenzen für die Verkaufsfläche von 18.000 m<sup>2</sup> sowie für die jeweiligen Einzelhandelsbranchen gemäß Vertrag mit dem Regierungspräsidium Tübingen bleiben von dem Flächenzuwachs unberührt.</p> <p>Herstellungs-, Unterhalts- und Verkehrssicherungspflicht für die Erschließungsanlagen im Projektgebiet verbleiben voraussichtlich beim Investor, so dass sich die Frage der Verantwortlichkeiten bzw. der Schnittstellen im Schadensfall erübrigt.</p>
--	---

<p>und Überwachung der Verkehrswege durch Kameras unterbunden. Über den Vertrag muss jedoch sichergestellt werden, dass im Schadensfall an den unterbauten Flächen nicht die öffentlichen Kassen angegriffen werden können. Zudem muss die Unterhalts- und Verkehrssicherungspflicht klar geregelt sein, sodass der Stadt Ulm und seinen Bürgern kein Nachteil entsteht.</p> <p>8. Lösung zur Andienung des bestehenden Sportfachgeschäfts in der Sedelhofgasse:</p> <p>Mit dem Eigentümer des angrenzenden Sportfachgeschäfts muss eine akzeptable Lösung zur Andienung in der Sedelhofgasse gefunden werden. In Ansätzen wurden in der Sitzung vom 20.10.2015 bereits Lösungsvorschläge genannt, die bisher aber noch nicht mit dem Eigentümer besprochen wurden. Es müsste aber im Interesse aller Beteiligten liegen, hierzu eine passende und akzeptable Lösung zu finden, die ggf. gleich im Bebauungsplan festgeschrieben werden kann, um beim späteren Verkauf dieser Flächen an neue Investoren Streitigkeiten zu vermeiden.</p> <p>9. Bäume, Grünflächen und Aufenthaltsqualität:</p> <p>Über diverse Bilder zum Projekt wurde der Öffentlichkeit bisher eine Bepflanzung der öffentlichen Flächen und Plätze suggeriert, die in der aktuellen Planung nirgends mehr zu erkennen ist.</p> <p>Für die Aufenthaltsqualität und die Qualität unserer Innenstadt ist das aber ein wichtiger Punkt, der unbedingt in den Planungen und dem Bebauungsplan mit berücksichtigt werden muss, da sich im Nachhinein niemand mehr darum kümmert, wie es bereits bei anderen Großprojekten in Ulm der Fall war, wie z.B. beim UWS-Bauvorhaben im Wohngebiet Türmle, wo über die textliche Festsetzung eine Mindestanzahl an Bäumen der Artenliste 2 festgeschrieben wurde, ohne diese in der Planung zu berücksichtigen. Nach den letzten Aussagen werden in diesem Projekt vermutlich nicht mal 80% der geforderten Mindestanzahl an Bäume gepflanzt, obwohl es sich beim Investor um eine städtische Gesellschaft handelt. Dieses Negativbeispiel verdeutlicht nochmals, dass es extrem wichtig ist, die Bepflanzung auch in den Planungen des Vorhabens zu berücksichtigen, da sich anschließend niemand mehr darum kümmert und ggf. kein Platz mehr zur Realisierung vorhanden ist.</p> <p><i>(Visualisierungen der Sedelhöfe s. Originalschreiben Anlage 8.4. Anmerkung:</i></p>	<p>Die bestehende Andienung des angrenzenden Sportfachgeschäfts an der Sedelhofgasse wird durch den vorliegenden Bebauungsplanentwurf nicht behindert. Details über Umfang und Fristen der Andienung innerhalb der festgesetzten Fußgängerzone werden im Einvernehmen mit dem betroffenen Eigentümer in einer verkehrsrechtlichen Anordnung geregelt.</p> <p>Unter einem Großteil des Platzes befindet sich die Erschließungszone der Geschäfte im Basement. Diese Erschließungszone verlängert die Bahnhofspassage unter den neu entstehenden Platz und ist daher an deren Höhenlage gebunden. Die Erdüberdeckung über der Passage ist für Baumpflanzungen nicht ausreichend; in die Geschosdecke eingelassene Pflanztröge würden sich in der Untersicht der Passage abbilden und deren Lichtraumprofil einschränken; hinzu kämen technische Probleme bei der Trogentwässerung. Der Wunsch nach integrierten Baumpflanzungen wird sich im Projektgebiet nicht umsetzen lassen. Ungeachtet der technischen Einschränkungen ist der verhältnismäßig kleine Platz innerhalb des Projektgebiets für umfangreiche Pflanzmaßnahmen ungeeignet: Der Platz hat große funktionale Bedeutung als Scharnier zwischen Hauptbahnhof und Bahnhofstraße; eine möglichst offene Gestaltung dient hier der Orientierung und Bewegungsfreiheit. Inwieweit auf dem Platz andere Grünstrukturen oder kleinere Bäume in Trögen integriert werden können, wird die Freianlagenplanung zeigen. Ein qualifizierter Freiflächengestaltungsplan wird Gegenstand des städtebaulichen Vertrags zwischen der</p>
---	--

<p><i>Visualisierung 1 zeigt ein anderes Vorhaben entstammt <u>nicht</u> dem Projekt Sedelhöfe!)</i></p> <p>10. Fehlende Transparenz und Bürgerbeteiligung in diversen Punkten:</p> <p>Die bisherige Vorgehensweise im Verfahren hat nicht nur bei den Bürgern, sondern auch beim Ulmer Gemeinderat für sehr viel Unruhe und Unmut gesorgt, was sich auch in einem erheblichen Vertrauensverlust gegenüber den städtischen Verantwortlichen äußert. Es ist einem glücklichen Zufall zu verdanken, dass man sich heute mit einem recht offenen Investor auseinandersetzen kann und die MAB-Planungen komplett über den Haufen geworfen wurden, obwohl es von der Verwaltung immer so verkauft wurde, dass es keine andere Planungsmöglichkeiten und Alternativen zur MAB-Planung gibt.</p> <p>Dennoch sind noch immer ein paar Punkte offen, zu denen die Öffentlichkeit und der Stadt- bzw. Gemeinderat über die Sitzungsunterlagen nicht weiter informiert und auf die teilweise in den Punkten oben schon hingewiesen wurde:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Gleichberechtigte Verteilung der Passantenströme vom Bahnhof her kommen -&gt; aktueller Planungsstand zur Rolltreppe und der Lenkung der Passanten (Ebene -1 und 0) ist unklar</li><li>- Hierzu ist ggf. eine Neubewertung der wissenschaftlichen Studie von der Hochschule für angewandte Wissenschaften Ostfalia (Herrn Prof. Dr. Arnt Jenne) notwendig, um eine Aussage, sowie Bewertung und Abwägung zu ermöglichen.</li><li>- Maximale Gebäudehöhen (inkl. technischem Aufbau) nicht eindeutig definiert und keine Vergleichshöhen zur umgebenden Bebauung (Mühlengasse, Sedelhofgasse, Kelterngasse,...) vorhanden.</li><li>- Wiederholter Bezug auf das abgelaufene Raumordnungsverfahren (ROV) aus dem Jahr 2004</li><li>- Nicht vorhandener Bepflanzungsplan, bzw. fehlende planerische Festsetzungen zur Bepflanzung im Geltungsbereich des betroffenen Bebauungsplans.</li></ul> <p>Anlage 2: Auszug aus der raumordnerischen Beurteilung vom 19.03.2004.</p> <p>Anlage 3: Grobe Übersicht zu Neueröffnungen in Ulm und</p>	<p>Stadt und dem Investor sein. Intensive Begründung wird es dagegen in dem den Wohnungen zugeordneten Innenhof des Baufeldes MK 3 geben. Zudem werden in die Fassaden des Hauses 3 hängende Gärten integriert.</p> <p>Die Meinungsäußerung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(Zusammenfassung; Stellungnahmen zu den einzelnen Argumenten/Kritikpunkten s.o.)</p> <p>Die raumordnerische Beurteilung vom 19.03.2004 hat keine Relevanz für das vorliegende Verfahren.</p> <p>Die Aufstellung wird zur Kenntnis genommen.</p>
---	--

<p>Umgebung.</p> <p>Anlage 4: Hinweise zu Einkaufszentren über Nachbarschaftsverband</p> <p>Anlage 5: Präsentation Fa. ECOSTRA, „Herausforderung Zukunft“</p> <p>Anlage 6: Beschlussvorlage GD 159/15, Planungsvarianten Parkhaus am Bahnhof</p> <p>Anlagen 7-11: Verschiedene Artikel und Garphiken zu Einzelhandelsprojekten in Deutschland</p>	<p>Die Geschäftsstelle des Nachbarschaftsverbandes ist bei der Stadt Ulm angesiedelt; die aufgeführten Teiländerungen des Flächennutzungs- und Landschaftsplans sind also durchaus bekannt. Bei den aufgeführten Planänderungen handelt es sich um Ausweisungen von Sonderbauflächen für Einzelhandel zur Nahversorgung in den Ortschaften bzw. zur Ausweisung eines Fachmarktzentrums in Erbach. Mit solchen Flächenausweisungen werden gänzlich andere Zielsetzungen verfolgt als mit dem Projekt Sedelhöfe. Während die aufgeführten Beispiele die Funktion der Unterzentren und die Versorgung vor Ort mit den Gütern des täglichen Bedarfs sichern sollen, sind die Sedelhöfe ein Projekt der Stadtentwicklung zur Stärkung der oberzentralen Funktion mit Ausstrahlung auf die gesamte Region. Dieser Unterschied spiegelt sich in der Festlegung des Branchenmix' wider.</p> <p>Die Anlage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anlage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anlage wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Einwender 5, Schreiben vom 13.11.2015</u> (s. Anlage 8.5)</p> <p>In der Sache Weiterentwicklung "Sedelhöfe" wurde fristgerecht zum 30. Juni 2015 per Brief mit gleichem Datum Einspruch erhoben, wofür eine entsprechende und signierte Empfangsbestätigung vorliegt. Trotz Bitte um zeitnahe Stellungnahme ist bislang hierzu keine Antwort zugegangen.</p> <p>Zur aktuellen und für jedermann bis heute, Freitag, 13.11.2015 zugänglichen Auslegung bestehen weitere Frage bezüglich der sehr wohl wichtigen Gehrechte, die lt. Herrn von Winning jetzt wieder -wie sich das für eine selbstbewusste Stadt gehört- für die für alle</p>	<p>Die Einwendungen zur ersten erneuten Auslegung sowie zur zweiten erneuten Auslegung werden in dieser Vorlage gemeinsam zur Abstimmung gebracht. Erst nach der Beschlussfassung durch den Gemeinderat können die einzelnen Einwender darüber informiert werden, wie ihre Anregungen behandelt wurden. Infolge Wiederholung der Anhörung mussten die Antwortschreiben an die Einwender zunächst zurückgehalten werden. Die Antwortschreiben zu beiden Beteiligungsrounden werden nach der Beschlussfassung an die jeweiligen Einwender versandt.</p> <p>Die Verkehrsflächen innerhalb des Projektgebiets Sedelhöfe waren in den vorangegangenen Bebauungsplanentwürfen als Kerngebietsfläche ausgewiesen und mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belegt. Auf diese Weise wurde sichergestellt,</p>

<p>Bürger begehbaren Flächen wieder bei der Kommune liegen. Wie ändert sich dadurch die Summe des Erlöses bei diesem Grundstücksverkauf –also: 1. Ändert sich dieser Erlös, der bislang mit ca. 31 Mio. € benannt wurde, und wenn ja, auf welchen Betrag.</p> <p>Im Übrigen liegen den per RP Tübingen zu genehmigenden Flächen immer noch die im und vor dem Jahr 2010 gefertigten Studien zugrunde, diese liegen auch immer noch im Amtszimmer aus - siehe Ausführungen an Prof. Dr. Dobbstein vom 24. Juni 2015. Zwischen den damaligen Erhebungen und dem Tag einer zu erwartenden Eröffnung der Laden- und Bürobereiche "Sedelhöfe" liegen brachiale Veränderungen im Bundesdeutschen Einzelhandel dito bei Büroflächen in zentralen Lagen mittlerer und großer Städte.</p>	<p>dass diese Flächen innerhalb des Projektgebiets der Öffentlichkeit weiterhin uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Um der anhaltenden Kritik aus Teilen der Öffentlichkeit an der Privatisierung öffentlicher Flächen zu begegnen, wurden nun im Einvernehmen mit dem Investor alle Verkehrsflächen außerhalb der Baufelder als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerzone) festgesetzt (vgl. Planungsstand 30.09.2015 zur zweiten erneuten Auslegung). Die Verkehrsflächen sind damit öffentlich gewidmet und haben den Status einer öffentlichen Straße; die Stadt verfügt also weiterhin über die Hoheitsrechte. Mit der Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerzone) innerhalb des Projektgebiets und den damit einhergehenden Hoheitsrechten für die Stadt erübrigt sich die vormalige Festsetzung von Gehrechten in diesem Bereich. Lediglich die zwingend herzustellende Treppenanlage zur Erschließung der Bahnhofspassage muss weiterhin mittels Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit gesichert werden, da sich diese Treppenanlage innerhalb eines Baufeldes befindet und damit nicht öffentliche Verkehrsfläche sein kann. Dieses Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit gilt uneingeschränkt und unbefristet.</p> <p>Die Finanzierung des Projektes ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Kontrolle über die Finanzierung des Projektes liegt in der Verantwortung des Gemeinderats auf der Grundlage der Gemeindeordnung; die vertraulichen Verträge dürfen nicht öffentlich behandelt werden.</p> <p>Die Stadt Ulm hat gemeinsam mit der IHK Ulm bereits im Jahr 2010, also zu einem sehr frühzeitigen Stand der Projektentwicklung, bei der der Customer Research 42 GmbH eine Studie in Auftrag gegeben, um sich an die Frage einer angemessenen Verkaufsflächengröße sowie einer geeigneten Sortimentsverteilung anzunähern. Die konkreten Auswirkungen des Projektes Sedelhöfe auf den lokalen und regionalen Einzelhandel hat schließlich eine weitere Studie, die „Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung des innerstädtischen Einkaufszentrums Sedelhöfe“ der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) vom Januar 2013 eingehend untersucht und differenziert dargestellt. Die Studie ermittelt das Einzugsgebiet, die Wettbewerbssituation sowie die Auswirkungen des Vorhabens Sedelhöfe auf die gewachsenen</p>
--	---

	innerstädtischen Strukturen in Ulm und in den sog. Zentralen Orten im Einzugsgebiet. Die Analyse stellt die von den Sedelhöfen ausgehende Umverteilungswirkung differenziert nach Branchen und Sortimenten dar. Auf der Grundlage dieser umfangreichen Erhebungen hat die Stadt gemeinsam mit der Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium Tübingen einen Branchenmix für die Sedelhöfe in einem Vertrag verbindlich festgelegt, der den raumordnerischen Leitlinien des Kongruenz-/Integrationsgebot und dem Beeinträchtigungsverbot entspricht. In ihrer Entscheidung vom 23.10.2013 hat das Regierungspräsidium die Verträglichkeit des Projektes bestätigt. Die Vermutung, die Festlegung der zulässigen Verkaufsfläche stütze sich ausschließlich auf Erhebungen aus dem Jahr 2010 und früher ist nicht korrekt.
--	---

9. Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften (OHS), Professor Dr. Arnd Jenne

Einzelne Einwender beziehen sich erneut auf die Studie „über die Veränderung der Passantenströme in der Ulmer Innenstadt durch den Bau des Einkaufszentrums Sedelhöfe“ der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften (OHS) und machen diese ausdrücklich zum Bestandteil ihrer erneuten Einwendung. Diese Studie wurde von verschiedenen Handelshäusern mit Niederlassungen an der Bahnhofstraße gemeinsam mit einem Interessenvertreter des Ulmer Einzelhandels in Auftrag gegeben. Um Wiederholungen in der vorstehenden Gegenüberstellung zu vermeiden, werden an dieser Stelle zusammenfassend zunächst die Methoden und Ergebnisse der Studie dargestellt und diese anschließend aus Sicht der Verwaltung bewertet und abgewogen.

Die Studie bezieht sich auf den Entwurf des mittlerweile zurückgetretenen Investors MAB und wurde nach den umfangreichen Fortentwicklungen der Planung durch den neuen Investor DC Commercial/DC Values nicht aktualisiert. Sie ist daher lediglich in ihren Grundaussagen, nicht aber in den konkreten Zählungen und Modellrechnungen auf den vorliegenden Stand des Bebauungsplans übertragbar.

9.1. Zusammenfassung des Inhalts

a) Ausgangslage, Ziel und Aufbau der OHS-Studie:

Ziel der Untersuchung ist nach Aussage der Autoren „die Prüfung, ob und inwieweit es durch den Bau der Sedelhöfe trotz, oder gerade wegen der Neugestaltung der Eingangssituation zur Innenstadt zu einer Veränderung der Laufwege und Orientierungspunkte und damit zu einer Verschiebung bzw. Veränderung von Passantenströmen in der Ulmer Innenstadt kommt“. Die Autoren orientieren sich dabei an fünf Fragestellungen:

- Wie verlaufen die Wege der (Einzelhandels-)Besucher der Ulmer Innenstadt heute? Woran orientieren sich die Besucher?
- Wie werden diese Orientierungsmuster durch die Sedelhöfe verändert? Was bedeutet dies für die Herausbildung neuer Laufwege und damit Passantenströme?
- Welche Rolle spielen dabei die „Sedelhöfe“ als neuer Frequenzgenerator?
- Haben die neuen Laufwege und Passantenströme Auswirkungen auf die Lageattraktivität des Einzelhandels insbesondere in der Bahnhofstraße?

- Wie kann ggf. das bisherige Konzept modifiziert werden, um negative Auswirkungen auf die traditionellen Einkaufslagen zu minimieren bzw. ggf. positive Effekte zu verstärken?

Um diese Fragen zu beantworten, führen die Autoren drei Untersuchungsschritte durch:

- Analyse allgemeingültiger Orientierungs-, Attraktivitätsbewertungs- und Entscheidungsmuster von Innenstadtbesuchern mit dem Anspruch der Übertragbarkeit auf andere Situationen und Städte
- Diskussion der Ulm-spezifischen Ergebnisse als Grundlage für die Ableitung von Prämissen für die Modellrechnung der Veränderung von Passantenströmen
- Vorschläge zur Gestaltung der Sedelhöfe und deren Zuwegung zur Minimierung negativer Auswirkungen in der Ulmer Innenstadt, insbesondere der traditionellen Einkaufsbereiche.

b) Untersuchungsschritte und Methoden der Datengenerierung:

Als Grundlage für die anschließende Modellrechnung erheben die Autoren verschiedene Daten; sie stützen sich dabei auf folgende Methoden:

- Passantenzählung

Die Passantenzählung wurde an 13 Zählstellen in der Ulmer Innenstadt an zwei Tagen (Samstag, 22.03.2014 und Dienstag 24.03.2014) in der Zeit von 10:00 – 12:00 Uhr und von 15:00 – 17:00 Uhr von den Auftraggebern der Studie selbst durchgeführt.

- Passantenbefragung

Anhand eines Fragebogens mit 17 Fragen haben die Autoren in der Zeit von Mittwoch, dem 19.03. bis Samstag, dem 22.03.2014 insgesamt 283 Personen an unterschiedlichen Orten in der Innenstadt interviewt. Dabei wurden den Befragten u.a. Fotos typischer Innenstadtsituationen sowie der Innenstadt von Ulm zur Bewertung vorgelegt.

- Experiment

Schließlich wurden sog. Eye-Tracking-Brillen eingesetzt, mit denen Orientierungs- und Entscheidungsmuster der Probanden einerseits in der Form einer Laborsituation am Computer und andererseits direkt in der Fußgängerzone erfasst werden sollten. Zunächst wurden den Probanden jeweils 7 Sekunden lang unterschiedliche Situationen in einer Innenstadt vorgelegt. Anhand der Aufzeichnungen des Eye-Tracking-Systems sollten Orientierungsmuster analysiert werden. Anschließend wurden die Probanden aufgefordert, mit Hilfe weiterer Bilder die Attraktivität von Geschäftsstraßen anhand einer Vierer-Skala zu bewerten; die Frequenz des Bilderwechsels wurde dabei vom Probanden selbst bestimmt. Schließlich wurden den Probanden Bildpaare vorgelegt. Anhand der Bilder sollten sich die Probanden für eine der beiden dargestellten Wegeführungen entscheiden, wobei sowohl horizontale als auch vertikale Richtungsänderungen abgefragt wurden. Insgesamt wurden 113 auswertbare Experimente in der Zeit von Mittwoch, dem 19.03.2014 bis Samstag dem 22.03.2014, jeweils in der Zeit von 10:00 bis 19:00 Uhr durchgeführt. Mit der Beantwortung eines Fragebogens wurden die Experimente abgeschlossen.

- Einsatz von GPS-Trackern

Zusätzlich zu den beschriebenen Experimenten wurden sog. GPS-Tracker eingesetzt. Anhand dieser Geräte sollten die realen Wegstrecken der Probanden durch die Stadt nachvollzogen werden. Hier wurden die Wegstrecken von 23 Probanden aufgezeichnet.

### c) Modellrechnung

In Kapitel 7 der OHS-Studie wird sodann auf Basis der Erkenntnisse aus den vorangegangenen Untersuchungsschritten eine Modellrechnung durchgeführt, welche die Veränderung der Passantenströme in der Ulmer Innenstadt durch die Realisierung der Sedelhöfe abbilden soll.

Zunächst benennen die Autoren eine Reihe von Prämissen etwa bezüglich des Zeithorizonts, der Neukundenpotenziale, der Attraktivität der Sedelhöfe, oder der Lern- und Gewöhnungseffekte bei Passanten. Auf der Grundlage dieser Annahmen werden folgende Entscheidungspunkte für eine Wegealternative aus Richtung Hauptbahnhof festgelegt (vgl.: Abbildungen 22 – 24 im Gutachten):

- Hauptbahnhof: Entscheidung zwischen niveaugleichem Überweg in die Sedelhöfe, Nutzung der Unterführung in die Sedelhöfe oder „wilde“ Überquerung der Friedrich-Ebert-Straße auf Höhe der Einmündung Bahnhofstraße;
- Eingang Sedelhöfe auf Ebene -1 aus Richtung Bahnhof (Bahnhofspassage): Entscheidung zwischen niveaugleicher Fortsetzung des Weges auf Ebene -1 in die Sedelhöfe oder Nutzung von Rolltreppe/Treppe in Richtung EG;
- Eingangsbereich EG Sedelhöfe aus Richtung Hauptbahnhof (Bahnhofsgasse): Entscheidung zwischen Nutzung Rolltreppe/Treppe in Richtung 1. OG und niveaugleicher Fortsetzung des Weges in die Sedelhöfe oder in Richtung Bahnhofstraße;
- Hof: Entscheidung zwischen der Fortsetzung des niveaugleichen Weges in die Sedelhöfe oder in Richtung Bahnhofstraße in Abhängigkeit des Ankunftspunkts Rolltreppe oder des in Richtung Bahnhofstraße ausgerichteten Treppenabschnitts;
- „Mall“-Ende Sedelhöfe auf Ebene -1: Entscheidung zwischen Rückweg auf Ebene -1 in Richtung Hauptbahnhof oder Nutzung der Rolltreppe in Richtung EG Sedelhöfe;
- „Mall“-Ende Sedelhöfe EG: Entscheidung zwischen niveaugleichem Rückweg, Nutzung der Rolltreppe in Richtung Ebene -1 oder 1. OG in den Sedelhöfen und niveaugleicher Fortsetzung des Weges in Richtung Bahnhofstraße
- „Mall“-Ende Sedelhöfe im 1. OG: Entscheidung zwischen Rückweg im 1. OG in den Sedelhöfen, Nutzung der Treppe in Richtung Heigeleshof oder in Richtung Bahnhofstraße
- Einmündung Durchgang Bahnhofstraße in die Bahnhofstraße: Entscheidung zwischen der Fortsetzung des niveaugleichen Weges in Richtung Hauptbahnhof oder Hirschstraße aus den Sedelhöfen kommend.

(Der Begriff „Mall“ wurde wörtlich aus dem Gutachten übernommen. Sachlich ist dieser Begriff falsch, handelt es sich bei den Sedelhöfen vielmehr um ein offenes, mit die innerstädtischen Struktur vernetztes Quartier und eben nicht um das konventionelle Konzept einer Einkaufsmall).

Die Autoren gehen davon aus, dass für Passanten, die aus Richtung Hirschstraße kommen, der letztgenannte Punkt wiederum Ausgangspunkt des Entscheidungsweges in umgekehrter Laufrichtung ist.

Aus den Ergebnissen der Datenerhebung leiten die Autoren folgende Verhaltens- und Entscheidungsmuster ab:

- Überwiegende Mehrheit der Innenstadtbesucher mit identischem Anfangs- und Endpunkt
- Wahl des Anfangspunkts möglichst in der Nähe des ersten/wichtigsten Ziels
- Begrenzter Zeitaufwand und begrenzte Wegstrecke der Besucher
- Starke Bevorzugung der Rolltreppe im Vergleich zur Treppe mit Zunahme des zu überwindenden Höhenunterschieds

- Starke Bevorzugung von Wegealternativen mit weitem Horizont, also Blickbeziehung ohne Blockade durch starke Wegekrümmung, Sichtbehinderungen durch Straßenmöblierung oder Gebäude
- Bevorzugung ruhiger und geordneter Situationen infolge einfacherer Erfassung und Verarbeitung der visuellen Informationen.

In ihrer Modellrechnung setzen die Autoren nun die Datenerhebungen und die daraus gezogenen Erkenntnisse in konkrete Rechenergebnisse um, indem den einzelnen Passantenströmen an jedem der genannten Entscheidungspunkte entsprechende Prozentzahlen zugeordnet werden. Am Ende dieses Prozesses ergeben sich an den verschiedenen Ausgängen aus den Sedelhöfen prozentual bewertete Anteile am Gesamtbesucherstrom.

Aus diesen Verschiebungen im Passantenverhalten werden wiederum Schlüsse bezüglich der Auswirkungen auf Passantenzahlen in den verschiedenen Einzelhandelslagen der Ulmer Innenstadt gezogen. Die Autoren sehen dabei die größten Veränderungen der Passantenfrequenzen in der westlichen Bahnhofstraße (-30 bis -35 %) und in der Hafengasse (-25 bis -30 %). Größere Reduktionen in einem Umfang zwischen 7 und 15 % erwarten die Autoren zudem im Bereich Pfauengasse, Neue Straße/Münsterplatz und Platzgasse. Die detaillierten Ergebnisse können der Abbildung Tab. 21 in der Studie entnommen werden.

#### d) Vorschläge zur Anpassung der Planung

Abschließend machen die Autoren eine Reihe von Vorschlägen, wie Passantenströme verstärkt in die Bahnhofstraße gelenkt werden könnten:

- Vermeidung von horizontalen und vertikalen Richtungsänderungen
- Schaffung von weiten Horizonten
- Vermeidung von visuellen und physischen Barrieren
- Schaffung eines zweiten ebenerdigen Übergangs über den Bahnhofplatz am Ausgang der Bahnhofstraße
- Verlegung der Rolltreppe aus der Bahnhofspassage an die Südseite
- Verlagerung der Einstein-Skulptur
- Attraktivierung Durchgang Sedelhofgasse-Bahnhofstraße durch Etablierung von Erdgeschossnutzungen
- Einbindung der Tiefgarage in das Preisgefüge der städtischen Parkhäuser
- Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in Gänze; Beteiligung der Sedelhöfe am City-Marketing
- Drehung der „Mall“ in den Sedelhöfen in Richtung der Bahnhofstraße
- Schließung der Bahnhofsgasse
- Verlegung und Drehung der Treppenanlage in Richtung Süden

#### 9.2. Stellungnahme der Verwaltung zur Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften (OHS), Professor Dr. Arnd Jenne

Die Verwaltung hat die Grundannahmen, die Methodik sowie die Ergebnisse der zuvor beschriebenen Studie intensiv studiert und mit eigenen Erkenntnissen abgeglichen. Zudem hat sie die Studie Herrn Dr. Will, Fa. ECOSTRA GmbH für Wirtschafts-, Standort- und Strategieberatung in Europa, der das Projekt Sedelhöfe im Auftrag der Stadt Ulm und der IHK in Einzelhandelsfragen beratend begleitet, zur Begutachtung vorgelegt. In Summe der Erkenntnisse ist festzustellen, dass die Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften gravierende methodische Mängel aufweist und nicht dazu geeignet ist, künftige Passantenströme in der Ulmer Innenstadt realistisch abzubilden. Die Kritikpunkte werden im Folgenden in der Systematik des vorstehenden Abschnittes 6.1 dargelegt:

zu a) Ausgangslage, Ziel und Aufbau der OHS-Studie:

Am Beispiel der Ulmer Innenstadt sollen erstmals überhaupt in der gesamten Stadt- und Handelsforschung „allgemeingültige Orientierungs-, Attraktivitätsbewertungs- und Entscheidungsmuster von Innenstadtbesuchern“ bestimmt werden, welche nicht nur auf andere Städte sondern auch auf zukünftige Entwicklungen übertragbar sein sollen. Dies ist, wie die OHS-Autoren selbst konstatieren, ein gewaltiger Anspruch. Hier gibt es bislang keinerlei wissenschaftlich fundierte Vorbilder oder Beispiele.

Neben den spezifischen Ergebnissen einer Passantenbefragung bilden „allgemeingültige“ Erkenntnisse die Grundlage einer Modellrechnung, die Veränderungen von Passantenfrequenzen in Prozentgenauigkeit prognostizieren. Die Autoren sehen sich allerdings aufgrund „einer unzureichenden Datengrundlage der absoluten Passantenzahlen“ nicht in der Lage, eine Abschätzung der absoluten Frequenzänderungen vorzunehmen - also eine Aussage darüber zu treffen, in welchem Umfang die Anzahl der Passanten z.B. in der Bahnhofstraße zunehmen oder abnehmen wird! Hier zeigt sich bereits das grundlegende Problem, auf unzureichendem Datenmaterial belastbare Zahlen zu generieren.

zu b) Untersuchungsschritte und Methoden der Datengenerierung:

– Passantenzählung

Sowohl bei der Darstellung als auch bei der Dokumentation der Passantenzählung weist die OHS-Studie handwerkliche Fehler auf:

Die Darstellung der Zählstellen und der Rahmenbedingungen im Berichtsband entspricht nicht den üblichen fachlichen Standards für solche Zählungen. So sind die genauen Zählstellen textlich und visuell nur grob fixiert. Hier können erfahrungsgemäß Abweichungen von nur wenigen Metern zu anderen Ergebnissen führen. Auf eine Darstellung der Wetterverhältnisse oder besonderer Ereignisse mit Einfluss auf das Zählergebnis wurde völlig verzichtet. Zudem fehlen Angaben zur Form der Zählung (Strichlisten oder Handzählgeräte, Zählstellen einseitig oder beidseitig der Straße...). Ferner werden anstelle der absoluten Zählergebnisse lediglich Indexwerte dargestellt; die absoluten Zählergebnisse sind an keiner Stelle dokumentiert.

Die Autoren geben einerseits an, dass „die Verteilung der Passantenfrequenzen in der Ulmer Innenstadt ausreichend genau erfasst (wurde), um Aussagen über die Verteilung zu treffen“. Zugleich schränken sie aber ein, „weiterreichende Interpretationen, wie bspw. eine Hochrechnung auf Tages- oder Jahresfrequenzen, sind nicht möglich“.

Die Studie erfasst die aus Westen in die Innenstadt gelangenden Passanten lediglich an einer einzigen Zählstelle in der westlichen Bahnhofstraße. Die Zählung erfasst nicht den frequenzstarken Zeitraum von 12 Uhr bis 15 Uhr. Die Studie nennt nur Prozentsätze. Tatsächliche Zahlen werden nicht genannt. Die Abschätzung möglicher Bewegungsrichtungen ohne differenzierte Betrachtung der Herkunftsbeziehungen führt jedoch zwangsläufig zur Verfälschung der Ergebnisse.

Die im Auftrag der Stadt Ulm im Jahre 2007 durch die Modus Consult Ulm GmbH und die von der Stadt Ulm mitfinanzierten und im Auftrag der IHK Ulm von Stadt + Handel durchgeführten Zählungen von 2012 liefern hierzu ein differenzierteres Bild. Die genannten Zählungen erfassen die Passantenströme an verschiedenen Punkten (Bahnhofspassage, signalisierter Fußgängerüberweg mittig der Haltestelle, Fußgängerüberweg Bahnhofsteg/ZOB). Insbesondere die IHK-Zählung liefert nach den Bewegungsrichtungen differenzierte Ergebnisse. Aus den Zählungen kann abgeleitet werden, dass heute in etwa eine Hälfte der Passanten

aus der Bahnhofspassage (Ebene -1) und die andere Hälfte von den beiden südlichen Fußgängerüberwegen aus (Ebene 0) in die Innenstadt gelangen.

Die Studie der Ostfalia Hochschule summiert diese Passanten unter der einen "Frequenzquelle Hauptbahnhof" und trifft die wesentliche Modellannahme, dass diese Passanten zu 75% in die Sedelhöfe und zu 25% in die Bahnhofstraße gehen würden. Vor dem Hintergrund der oben genannten differenzierten Zählungen ist diese Aussage nicht haltbar. Darüber hinaus werden die Verkehrsführungen am Bahnhofplatz im Zuge der Neugestaltung dieses Bereiches neu organisiert. Insbesondere die Übergänge auf Ebene 0 werden aufgewertet. Verlässliche Aussagen zur Verteilung der künftigen Passantenströme werden erst möglich durch dann durchzuführende Zählungen.

Nicht zuletzt ist bedenklich, dass die Passantenzählung nicht von den Mitarbeitern der Ostfalia Hochschule, sondern offenbar durch die Auftraggeber selbst, also die in der Bahnhofstraße ansässigen Handelshäuser, durchgeführt wurden. Diese Vorgehensweise eröffnet gewissen Zweifeln gegenüber der Objektivität der Daten Tür und Tor.

#### – Passantenbefragung

Auch hierzu finden sich im Berichtband weder eine exakte Dokumentation über die Verteilung der Befragungszahlen auf die einzelnen Tage noch über die genauen Standorte. In den 4 Befragungstagen wurden insgesamt 283 Befragungen durchgeführt. So wurden an allen Befragungsstellen in der Bahnhofstraße insgesamt nur 64 Passanten befragt, was im Mittel ca. 16 Befragungen pro Tag entspricht. Dies dürfte in keiner Weise ausreichend für auch nur annähernd repräsentative Ergebnisse für die Passanten in der Bahnhofstraße sein.

Dabei wurde auch die Anzahl der Verweigerer der Befragung nicht erfasst; dies ist zumindest nicht dokumentiert. Aus ähnlichen Studien ist bekannt, dass bis zu zwei Drittel aller angesprochenen Personen die Mitarbeit verweigern. Zudem gibt es erfahrungsgemäß Abhängigkeiten der Bereitschaft zur Mitarbeit etwa von Tageszeit, Schrittgeschwindigkeit oder von dem Umstand, ob Personen alleine oder in Gruppen unterwegs sind. All diese Punkte haben Einfluss auf die Repräsentativität der zu erzielenden Ergebnisse. Inwieweit solche Einflussgrößen berücksichtigt wurden, geht aus der Studie nicht hervor. Ungeachtet dessen nehmen die Autoren für sich in Anspruch, dass „vor dem Hintergrund der Fallzahl der Stichprobe, der Befragungsorganisation sowie der statistischen Überprüfung der Ergebnisse (...) die Stichprobe als repräsentativ (gelten kann)“.

Nicht zuletzt ist Aufbau und Inhalt des verwendeten Fragebogens kritisch zu sehen. In die Zukunft oder auf unbekannte Situationen gerichtete Fragestellungen sind mit einem hohen spekulativen Charakter versehen. Zudem kann der teils suggestive Charakter der vorgelegten Fotos (so z.B. Frage 11 und Frage 12) die Ergebnisse der Befragung erheblich verzerren.

#### – Experiment

Eye Tracking-Systeme finden Verwendung v.a. bei Untersuchungen zum Produktdesign, der Werbe- bzw. Plakatanalyse sowie dem Aufbau und der Gestaltung von Internetseiten, wenn es darum geht u.a. Blickbewegungen aufzuzeichnen und zu analysieren. Im Einzelhandel werden diese für Untersuchungen etwa bei der Regalierung eingesetzt. In Planung und Konzeption finden Eye Tracking-Systeme nach Angaben der großen Entwickler und Betreiber solcher Zentren jedoch keine Verwendung. Nach vorliegenden Informationen sind solche Systeme bei Untersuchungen zum Passantenverhalten in Geschäftsstraßen wie auch im Zusammenhang mit der Einschätzung der Wirkung von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen noch niemals zuvor eingesetzt worden. Vor diesem Hintergrund ist es für eine wissenschaftliche Arbeit durchaus

überraschend, wenn die Autoren – ohne sich in ihrer Arbeit damit kritisch auseinander setzen – davon ausgehen, dass der Einsatz eines solchen Instruments bei der Analyse von Laufwegen und Orientierungsmustern von Passanten in Innenstädten auf jeden Fall verlässliche Ergebnisse liefert. Die Autoren konstatieren zwar, dass mit dieser Methode „wissenschaftliches Neuland“ betreten wird. Bezüglich der Verlässlichkeit der Methode stützen sie sich dabei aber ausschließlich auf Ergebnisse aus anderen Forschungsbereichen. Zieht man in Betracht, dass sich dynamische Orientierung- und Wahrnehmungsmuster im dreidimensionalen Raum naturgemäß vollkommen anders darstellen als bei einem Blick auf die statische, zweidimensionale Projektion eines Raums unter Laborbedingungen, wird die Problematik einer unreflektierten Übertragung der Methode von einem Forschungsgebiet auf ein anderes greifbar.

Auch hier ist eine mangelhafte Dokumentation der Forschungsergebnisse im Berichtsband der OHS zu beklagen. Konkrete Angaben zu soziodemographischen Struktur der Probanden liegen nicht vor. Auch werden keine Statistiken zu Abbrüchen und Verweigerungsquoten etc. geführt. Ebenso scheint die Auswahl der verwendeten Fotos willkürlich. Auch ist die geringe Anzahl der verwendeten Fotos in keiner Weise dazu geeignet, belastbare und repräsentative Ergebnisse zu erzielen. Verzerrungen der Ergebnisse infolge der kaum vermeidbaren Suggestivkraft von Bildausschnitten sind bereits in der Systematik des Versuchsaufbaus angelegt.

Insbesondere der beschriebene Einsatz der Eye Tracking-Brillen in der Ulmer Innenstadt ist in keiner Weise dazu geeignet, repräsentative Daten zu generieren. Zum Einen wurde dieser Test gerade einmal mit 14 (!) Probanden durchgeführt; zum anderen wurden die Probanden „in Anbetracht des hohen Wertes des Geräts“ stets von einem Versuchsleiter begleitet. Auch die Autoren konstatieren hier, dass dadurch „Verzerrungen des Verhaltens der Probanden nicht auszuschließen“ sind. Aus fachlicher Sicht sind die hieraus gewonnenen Ergebnisse völlig unbrauchbar. Ähnlich verhält es sich mit dem Einsatz von GPS-Tracker zur Aufzeichnung von Laufwegen: Tests mit lediglich 23 Probanden sind nicht dazu geeignet, auch nur annähernd repräsentative Ergebnisse zu liefern.

Der von den Autoren formulierte Anspruch, „allgemeingültige Orientierungs-, Attraktivitäts- und Entscheidungsmuster von Innenstadtbesuchern“ zu erfassen, zusammen mit den nicht vorhandenen Erfahrungswerten zur Validität der Ergebnisse hätte eine hohe Fallzahl der Stichprobe, diverse Plausibilitätsprüfungen sowie Kontrolluntersuchungen und eine vorsichtige, zurückhaltende Verwendung der Ergebnisse durch die Autoren nahegelegt; dies ist nicht erkennbar.

Aus den Ergebnissen der dargestellten Verfahren zur Datenerhebung ziehen die Autoren Schlüsse, die teilweise mindestens stark interpretierend wenn nicht gar spekulativ sind. Hier wird bestimmten Bildelementen, etwa historischen oder rekonstruierten Gebäuden im Hintergrund, Einzelpersonen oder Personengruppen, gekrümmten oder geraden Wegen eine mehr oder wenige große Bedeutung beigemessen, ohne etwa Effekte des Bildaufbaus (Zentralperspektive) oder die Lage der Elemente im Bild zu berücksichtigen. Zudem bleiben z.T. deutliche Abweichungen in den Daten unkommentiert, während wiederum andererseits aus eher geringen Abweichungen bedeutende Erkenntnisse destilliert werden.

#### zu c) Modellrechnung

Die Autoren verweisen einleitend auf verschiedene Einschränkungen und Begrenzungen in der Aussagenreichweite und der Realitätsnähe dieser Modellrechnungen („methodische Restriktionen“, idealisiertes und (...) reduziertes Abbild der Realität“, „keine Werte im Sinne einer mit Sicherheit eintretenden Größe“). Diese Einschränkungen und

Begrenzungen der Aussagenreichweite finden sich dann aber nicht mehr in der Darstellung und Kommentierung der Ergebnisse der Modellrechnung. Unabhängig von den erwähnten methodischen Restriktionen einer solchen Modellrechnung, dem idealisierten und reduzierten Abbild der Realität, den rein mathematischen Größen und dem „wissenschaftlichen Neuland“ sehen sich die Autoren der Studie in der Lage Aussagen dahingehend zu treffen, dass z.B. die Platzgasse durch die Sedelhöfe einen Frequenzrückgang zwischen 7 und 12 %, die Hafengasse gar 25 – 30 % zu erwarten hätten.

Die Studie geht von einer gleichen Attraktivität und Anziehungskraft der Sedelhöfe und der Bahnhofstraße aus. Ohne diese Annahme ist das vom Verfasser zu Grunde gelegte mathematische Modell zur Aufteilung der Passantenströme nicht haltbar. Dabei werden jedoch wesentliche Gesichtspunkte außer Acht gelassen.

Die Modellannahmen der Studie reduzieren die prognostizierten Wegeentscheidungen auf die durch Befragung und Experiment gewonnenen subjektiven Verhaltensmuster auf der Grundlage nicht ausreichender Daten. Tatsächlich messbare Aspekte wie grundlegende räumliche Dispositionen, Dimensionierung der Straßen und Gassen sowie Flächengrößen bleiben unberücksichtigt.

In den Sedelhöfen werden in einem in den Stadtraum integrierten offenen Stadtquartier 18.000 qm Verkaufsfläche (VK) neu errichtet. Dem gegenüber stehen derzeit ca. 42.000 qm VK in der Bahnhofstraße und ca. 27.900 qm VK in der Hirschstraße. Insgesamt weist die Innenstadt im Bestand ca. 130.000 qm VK auf. Die Sedelhöfe werden die Verkaufsfläche der Innenstadt somit moderat um ca. 14% erweitern. Dies und die reinen Verkaufsflächenzahlen finden jedoch in der Studie keine angemessene Betrachtung.

Eine weitere Prämisse für die Modellrechnung sind Wegelängen und Geschwindigkeiten der Passanten. Der rechnerische Ansatz für die durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke in der Ulmer Innenstadt beruht auf der Selbsteinschätzung der befragten Passanten und Probanden und beträgt danach rund 2 km. Diese Angabe hat für die Modellrechnung insofern einige Bedeutung, als daraus Konsequenzen gerade für weiter entfernte Einkaufslagen abgeleitet werden. Diesem wichtigen Parameter lediglich eine Selbsteinschätzung der Probanden zugrunde zu legen, ist in keiner Weise dazu geeignet, belastbare Ergebnisse zu erzielen – insbesondere wenn man bedenkt, dass die innerstädtischen Wegstrecken gerade der einkaufenden Kunden weniger zielgerichtet sind und damit reelle Anhaltspunkte für zurückgelegte Wegstrecken fehlen.

Eine weitere, in der Systematik der Modellrechnung begründete Problematik liegt darin, dass sich Unschärfen und statistische Abweichungen infolge der Hintereinanderschaltung mehrerer Entscheidungspunkte potenzieren und die Ergebnisse insbesondere für die weiter entfernt liegenden Bereiche immer unschärfer werden lassen.

Aus fachlicher Sicht treffen die Autoren hier Aussagen, welche in dieser Konsequenz auch im Rahmen einer Modellrechnung nicht haltbar sind. Dies gilt insbesondere in Anbetracht gerade auch der fragwürdigen methodischen Grundlagen, der kritisch zu hinterfragenden Prämissen der Modellrechnung ebenso wie auch der fehlenden Transparenz und Nachvollziehbarkeit in der Darstellung. Somit bestehen aus fachlicher Sicht erhebliche Zweifel an der Wissenschaftlichkeit und Objektivität.

zu d) Vorschläge zur Anpassung der Planung

Die Vorschläge zur Anpassung der Planung Sedelhöfe sind nach Aussage der Autoren aus der Perspektive der etablierten Einzelhändler in der Ulmer Innenstadt formuliert. Die anschließende, ausdrücklich formulierte Fokussierung auf eine verstärkte Lenkung der Passantenströme in die Bahnhofstraße lässt aber vielmehr vermuten, dass nicht in erster

Linie die Händlerschaft der Innenstadt in Gänze, sondern vielmehr speziell die Geschäfte in der Bahnhofstraße, also gerade auch die Häuser der Auftraggeber der Studie, von den Vorschlägen profitieren sollen. Hier bestehen grundsätzlich Zweifel an der Objektivität der Vorschläge.

Die Autoren blenden zudem gänzlich aus, dass Stadtplanung nicht in erster Linie auf verhaltenspsychologischen Erkenntnissen aus dem Bereich des Einzelhandels beruht, sondern eine Vielzahl von Einflussfaktoren stadträumlicher, funktionaler, gestalterischer und ökonomischer Art in sich vereint. Die Sedelhöfe sind vor allem ein Projekt der Stadtentwicklung zur Restrukturierung eines lange Zeit vernachlässigten innerstädtischen Quartiers und folgen daher zuzunächst den Prämissen der Stadtplanung.

Fazit:

Die Studie der Ostfalia Hochschule weist erhebliche methodische Mängel auf. Die vom Verfasser getroffenen Grundannahmen sind selektiv und spekulativ. Die Auswahl und Bewertung der Aspekte der Datengenerierung lassen wesentliche Gesichtspunkte außer Acht und genügen schon auf Grund der geringen Fallzahlen nicht wissenschaftlichen Ansprüchen und damit Anforderungen an Allgemeingültigkeit und Nachvollziehbarkeit. Die Ergebnisse der Studie beruhen weitgehend auf rein subjektiven Verhaltensmustern.

Die Sedelhöfe werden zweifelsohne zu einer Veränderung im Passantenverhalten führen, allein schon dadurch, dass neuer attraktiver öffentlicher Raum entsteht, wo bisher Straßenverkehrsflächen prägend waren. Deren Auswirkungen sind verlässlich jedoch ausschließlich durch künftige Erhebungen zu ermitteln. Unter Betrachtung der vorgenannten Gesichtspunkte sowie der fachgutachterlichen Beratung der ecostra GmbH wird festgestellt, dass die Studie der Ostfalia Hochschule zur Bewertung künftiger durch die Sedelhöfe verursachter Änderungen der Passantenströme nicht geeignet ist. Erkenntnisse, die Auswirkungen auf den vorliegenden Bebauungsplan hätten, sind aus der Studie nicht zu ziehen.

10. Die aufgeführten Stellungnahmen erfordern folgende Änderungen bzw. Ergänzungen am Bebauungsplanentwurf i.d.F. vom 30.09.2015.
  - Anpassung der zulässigen Tiefe des Vordachs an der Nordfassade des Gebäudes Bahnhofstraße 16 von 2,00 m auf 2,50 m (vgl. Punkt 1.4.7. der textlichen Festsetzungen).
  - Ergänzung des Hinweises zur Denkmalpflege um den Verweis auf § 27 DschG (vgl. Punkt 3.2 der textlichen Festsetzungen).

Zudem wurden in der Begründung zum Bebauungsplan geringfügige redaktionelle Änderungen vorgenommen. Die genannten Eingriffe haben keine Auswirkung auf Grundzüge der Planung. Eine erneute Auslegung gem. § 4a Abs. 3 BauGB ist nicht erforderlich. Der vom Büro für Stadtplanung für die Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht ausgearbeitete Bebauungsplan kann somit Grundlage der weiteren Beschlussfassung sein.

11. Der Bebauungsplan i.d.F. vom 25.11.2015 und die Satzung der örtlichen Bauvorschriften können gemäß § 10 Abs. 1 des Baugesetzbuches bzw. § 74 Landesbauordnung Baden-Württemberg als Satzungen erlassen und die beiliegende Begründung i. d. F. vom 25.11.2015 hierzu festgelegt werden.

Nähere Erläuterungen erfolgen in der Sitzung des Fachbereichsausschusses.

