

22.11.2013

**Vorab per E-Mail**

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung Umwelt Baurecht  
Herrn Helmut Kalupa  
Münchner Straße 2  
89073 Ulm

**Bebauungsplan „Sedelhöfe“  
Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB**

Sehr geehrter Herr Kalupa,  
sehr geehrte Damen und Herren,

in der vorbenannten Angelegenheit nehmen wir Bezug auf die Mitteilung der Stadt Ulm (Hauptabteilung Stadtplanung Umwelt Baurecht) über die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und die Auslegung der Planunterlagen in der Zeit vom 04.11.2013 bis zum 22.11.2013.

Nachdem wir den Entwurf des Bebauungsplans vom 10.05.2013, die Begründung dieses Entwurfes vom 10.05.2013 und die Planung für das Projekt Einkaufsviertel Sedelhöfe in Ulm (Planungsstand: 10.05.2013) eingesehen haben, möchten wir uns innerhalb der Auslegungsfrist zu dem Bebauungsplanentwurf äußern. Die vorliegende Planung berührt die nachbarlichen Belange der [REDACTED] in Ulm in ihrer Eigenschaft als Anlieger der Bahnhofstraße.

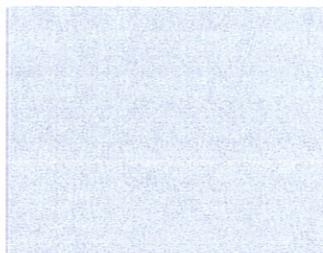
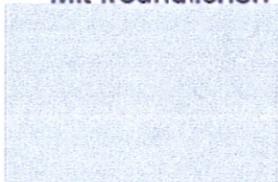
Nach unserer Beurteilung der Sach- und Rechtslage ist die vorliegende Planung als massiver Verstoß gegen die Vorschrift des § 1 Abs. 7 BauGB zu qualifizieren, weil eine gerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange – gegeneinander und untereinander – bislang noch nicht erfolgt ist. Mit der vorliegenden Planung wird es insbesondere unterlassen, im Hinblick auf die Zuwegungen und die Lenkung der Passantenströme in dem Plangebiet einen fairen Interessenausgleich zwischen dem Einkaufsviertel Sedelhöfe einerseits und der Ulmer Innenstadt – insbesondere der Bahnhofstraße – andererseits herbeizuführen. Mit der vorliegenden Planung werden die Interessen des Investors des Projektes Sedelhöfe unangemessen und einseitig bevorzugt, mit der Folge, dass bei einer Realisierung dieser Planung erhebliche Nachteile für den bestehenden Einzelhandel, u.a. auch unser Haus, und eine Gefährdung der Einzelhandelsflächen in der Bahnhofstraße zu erwarten wären.

Die Begründung dieser Einwendungen und aus diesseitiger Sicht bestehende Planungsalternativen sind unserem Schreiben vom 22. Mai 2013 (nebst Anlagen 1 – 8) zu entnehmen, das wir diesem Schreiben als **Anlage A** in Ablichtung beifügen. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf unser – ebenfalls gemeinsam mit der IHK Ulm, der Ulmer City Marketing e.V. und anderen Anliegern der Bahnhofstraße – versandtes Schreiben vom 20. September 2013 verwiesen, das wir diesem Schreiben als **Anlage B** in Ablichtung beifügen.

Vor diesem Hintergrund fordern wir Sie dazu auf, den vorliegenden Bebauungsplanentwurf und die vorliegende Planung unter gerechter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange zu überprüfen und durch Änderungen bzw. Ergänzungen des Bebauungsplanentwurfes einen fairen Interessenausgleich zwischen den Beteiligten herbeizuführen.

Ergänzend dürfen wir noch darauf hinweisen, dass das von dem Investor des Einkaufsviertels Sedelhöfe, der MAB Development Deutschland GmbH, im Herbst vergangenen Jahres vorgelegte Gutachten (Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung des innerstädtischen Einkaufszentrums „Sedelhöfe“ im Oberzentrum Ulm) der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) methodisch und in den Ergebnissen durchaus angreifbar erscheint. Dies wird von uns derzeit noch im Einzelnen geprüft.

Mit freundlichen Grüßen



Anlagen



Brief Stadträte  
+ Herrn Czisch  
+ Herrn Wetzig

22. Mai 2013

### **City Tor Ulm – Neue Visitenkarte für Ulm**

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

die Verbindung des Hauptbahnhofs zur Ulmer Innenstadt ist seit Jahrzehnten unbefriedigend gelöst. Mit der Neugestaltung des Citybahnhofs und der Sedelhöfe besteht eine Jahrhundertchance für diese zentrale Achse zwischen Hauptbahnhof und Münster (vgl. Anlage 1).

Mit dem Vorschlag City Tor Ulm wollen wir die fußläufige Verbindung auf der Ebene Null zwischen Hauptbahnhof, ÖPNV-Drehscheibe in der Friedrich-Ebert-Straße und der Ulmer Innenstadt bündeln und zusammen mit der Bahnhofspassage/Subway optimieren. Für das City Tor bieten sich zwei Alternativen:

1. Zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 (sogenanntes Volksbankhaus) und dem südlich davon gelegenen Gebäude Bahnhofstraße 17 (Ulmer Diagonale) (Alternative 1) oder
2. zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 (sogenanntes Volksbankhaus) und dem nördlich davon von der MAB neu zu errichtenden Gebäude (Alternative 2).

Bei der **Alternative 1** würde also der fußläufige Zugang zur Innenstadt über das obere Ende der Bahnhofstraße erfolgen, das problemlos als Fußgängerzone ausgebildet werden könnte, ohne dass es zu Konflikten mit dem Zulieferverkehr, der an den Tagesrandzeiten erfolgt, kommt. Für die fußläufige Querung der Friedrich-Ebert-Straße gibt es bei dieser Alternative zwei Varianten:

- A) Die ÖPNV-Drehscheibe wird durch eine Fußgängerpassage geteilt, wodurch auch die Wege für die ÖPNV-Umsteiger kürzer werden (vgl. Anlage 2).
- B) Die ÖPNV-Drehscheibe wird im südlichen Teil der Friedrich-Ebert-Straße auf vier ÖPNV-Trassen ausgeweitet und dadurch von 120 m auf 60 m verkürzt (vgl. Anlage 3)

Bei **Alternative 2** (vgl. Anlage 4) entsteht im Norden der um ca. 30 m gekürzten ÖPNV-Drehscheibe eine ebenerdige Verbindung. Diese vereinigt sich dann mit der Unterführung/Subway, zwischen den Gebäuden Bahnhofplatz 7 und dem nördlich davon neu von der MAB zu errichtenden Gebäude. Von dort aus können die Passanten sowohl in die Sedelhöfe als auch in die Bahnhofstraße gelangen. Vor allem muss auch für die Passanten aus der Unterführung/Subway eine Lösung gefunden werden, die für die Innenstadt und die Sedelhöfe fair ist.

Die derzeit von der MAB vorgeschlagene Lösung ist aus der Sicht der Ulmer Innenstadt nicht akzeptabel. Denn ein erheblicher Teil der Besucherinnen und Besucher der Ulmer Innenstadt wird über den Subway vom Bahnhof kommen oder aus der neuen Tiefgarage mit zusätzlichen 800 Stellplätzen für PKW und 500 für Fahrräder. Dieser Strom wird sich bereits im Untergeschoss aufteilen. Ein Teil der Passanten wird im Untergeschoss bleiben und direkt in das Einkaufszentrum gehen (vgl. Anlage 5). Der andere Teil wird vor allem über die Rolltreppe nach oben gelangen, um die sechs Meter Höhendifferenz zu bewältigen.

Oben angelangt (vgl. Anlage 6) hat der Besucher eine direkte Sichtachse in die Sedelhofgasse oder, wenn er sich um 90° Grad nach rechts dreht, in die Deutschhausgasse (Hinterhof von C&A, Kaufhof und Deutschhaus), aber keine Blickbeziehung mehr in die Bahnhofstraße! Dies ist für die Passanten ein überaus unbefriedigender Zustand und aus unserer Sicht nicht akzeptabel. Um hier eine faire Situation zwischen Sedelhöfen und Ulmer Innenstadt herzustellen, sollte die Treppenanlage in etwa an der Stelle belassen werden, wo sie sich heute befindet. Das daneben neu zu errichtende Gebäude der MAB muss nach Norden verschoben und dadurch die neu geplante Bahnhofsgasse wieder geschlossen werden. Dadurch entsteht zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 und dem neu zu errichtenden Gebäude das City Tor Ulm für die Passanten auf der Ebene Null und die Besucher, die durch den Subway kommen.

Unabdingbar für einen fairen Interessensausgleich ist es, dass die aufwärts fahrende Rolltreppe in Gehrichtung auf die rechte Seite, nach Süden verlegt und die Gebäudekante des gegenüber neu zu errichtenden Gebäudes an der Ecke zur Bahnhofstraße deutlich zurück genommen wird (vgl. Anlage 7).

Sofern insbesondere hinsichtlich der Anbindung des Subways unserer Vorstellung Rechnung getragen wird, würden wir eine Bündelung der Passantenströme an diesem neuen City Tor zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 und dem nördlich davon zu errichtenden neuen MAB-Gebäude bevorzugen. Auch im Hinblick auf die Passantenströme müsste die gegenüber liegende Gebäudekante Richtung Bahnhofstraße auf das ursprüngliche Maß zurück genommen werden. Diese Lösung würde beim Verlassen des Subways eine großzügige Anmutung eines Platzes entstehen lassen, von dem sich die Fußgänger besser verteilen können und der dem Anspruch eines attraktiven Zugangs zu den Sedelhöfen und zur Innenstadt gerecht wird<sup>1</sup>.

Dieser Vorschlag muss weiter untersucht und ausgearbeitet werden. Die hierfür notwendige Zeit sollte zur Verfügung stehen, nachdem sich die MAB für die von den Stadträten in der Vergabesitzung im April 2012 gewünschten Änderungen gut 12 Monate Zeit gelassen hat, um eine minimale Verbesserung zu präsentieren. Es geht hier um eine Entscheidung, die für Jahrzehnte den Zugang in die Ulmer Innenstadt prägen wird.

---

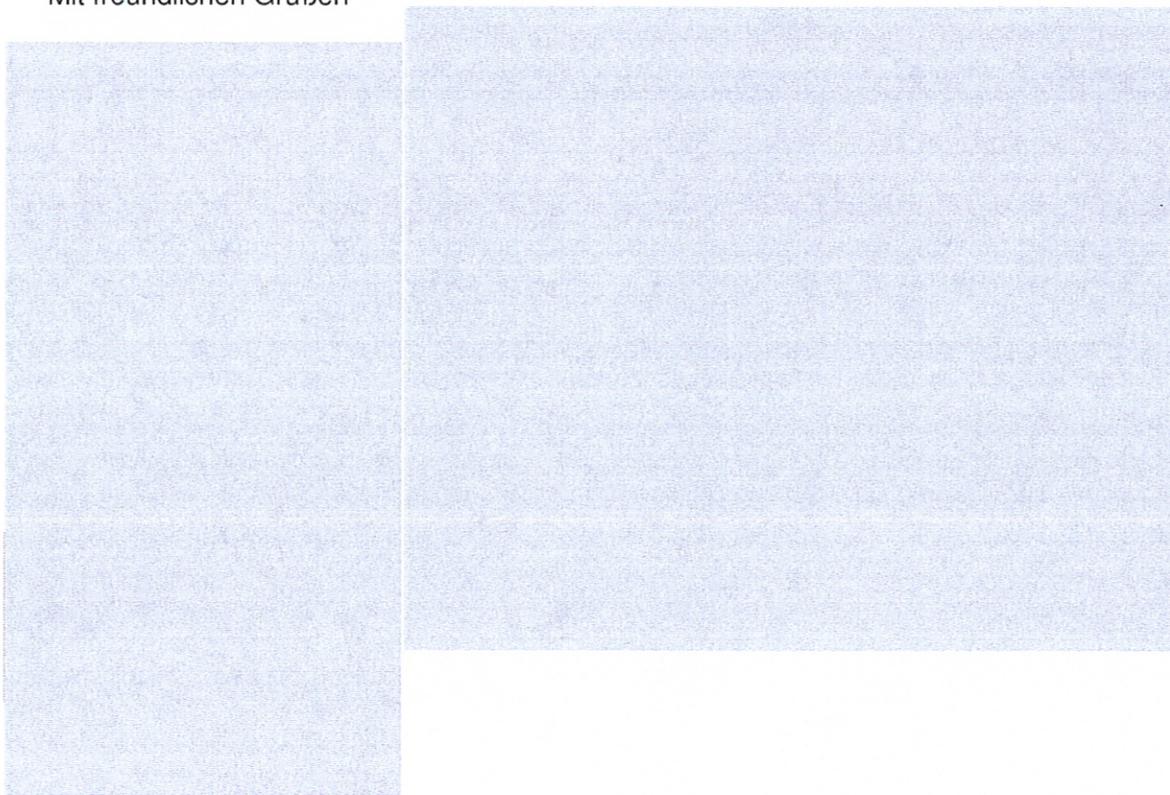
<sup>1</sup> Der neue Platz wird auf zwei Seiten durch neue Gebäude gefasst. Auf der dritten Seite bietet das Gebäude Bahnhofplatz 7 noch künftige Gestaltungsmöglichkeiten.

Herr Bürgermeister Wetzig hat in der Besprechung am 14. Mai diesen Jahres in Aussicht gestellt, dass nach dem Aufstellungsbeschluss die hierfür notwendige Zeit bis zur Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden eingeräumt wird. Angesichts unseres Engagements im gesamten Verfahren der Sedelhöfe dürfen wir von Gemeinderat und Verwaltung erwarten, dass in dieser Zeit in einem gemeinsamen Prüfungsprozess ausgelotet wird, was die beste Lösung für die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und City ist.

Sofern unsere Darstellungen aus Ihrer Sicht einer weiteren Überprüfung bedürfen, schlagen wir das aus Anlage 8 ersichtliche Vorgehen vor.

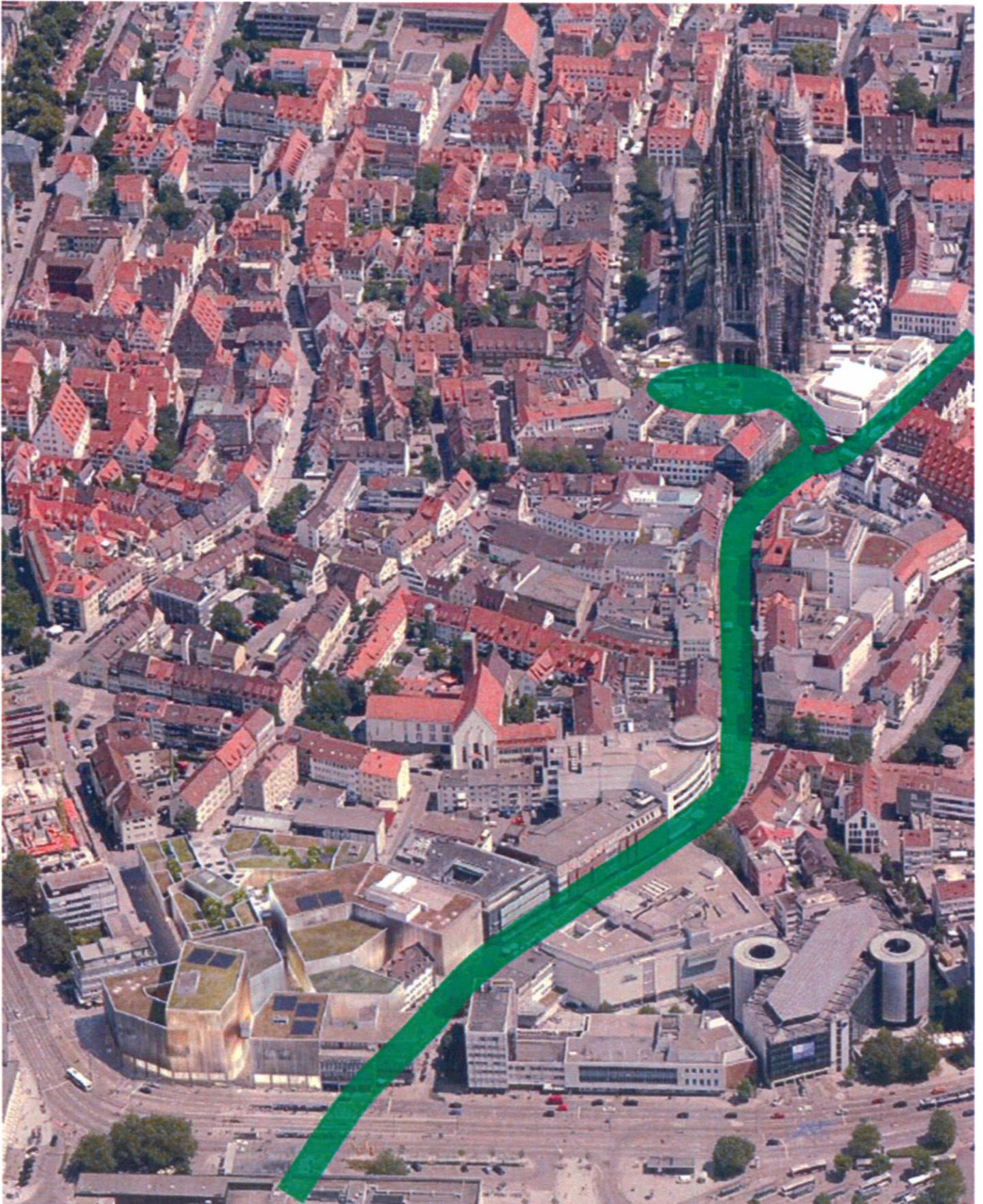
Wir würden uns freuen, wenn wir schnellstmöglich in den Lösungsdialog eintreten könnten und sind gerne bereit, Ihnen unsere Vorschläge zu erläutern.

Mit freundlichen Grüßen

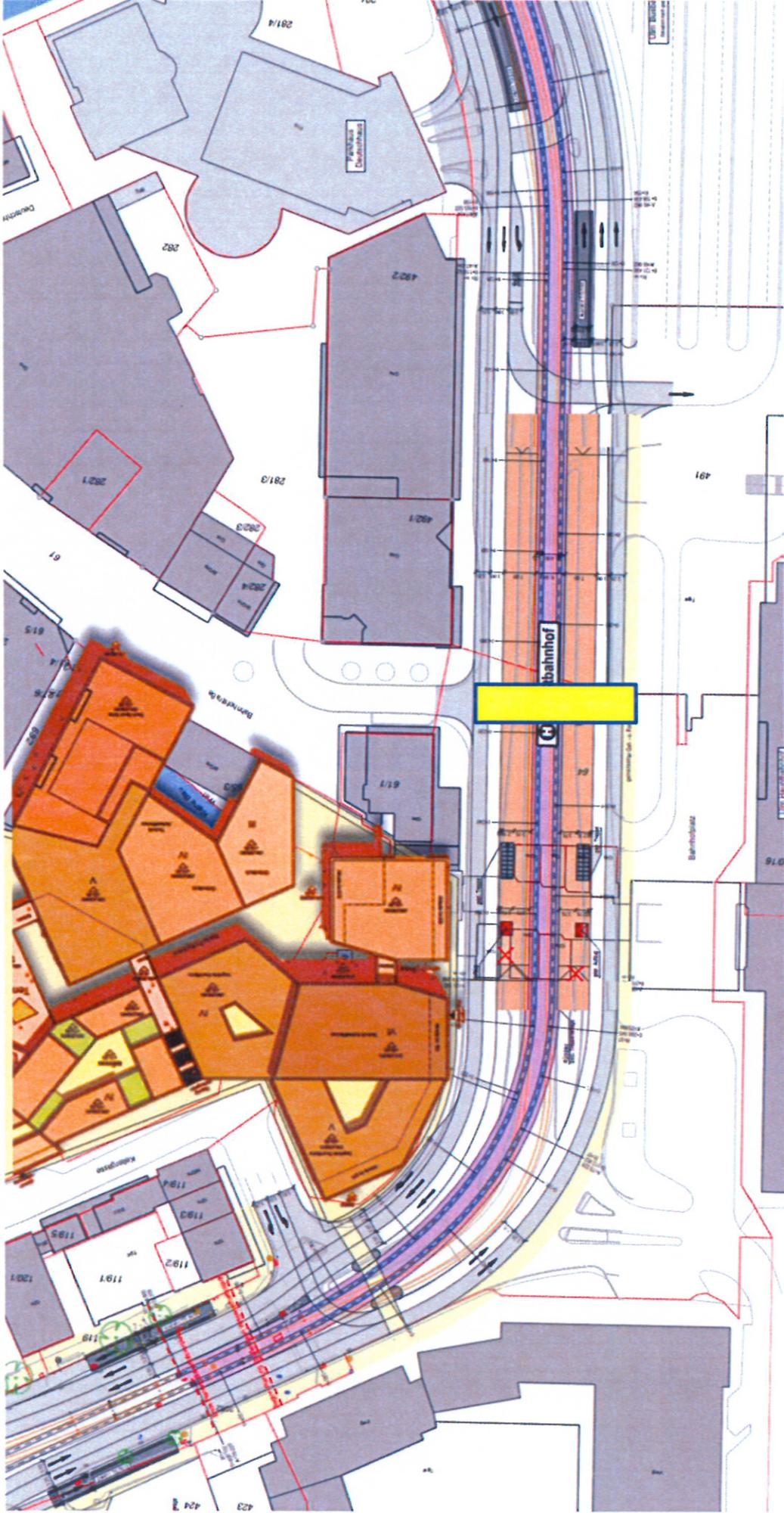


**Anlagen**

**City Tor**  
**Verbindung zwischen Bahnhof und Münster**

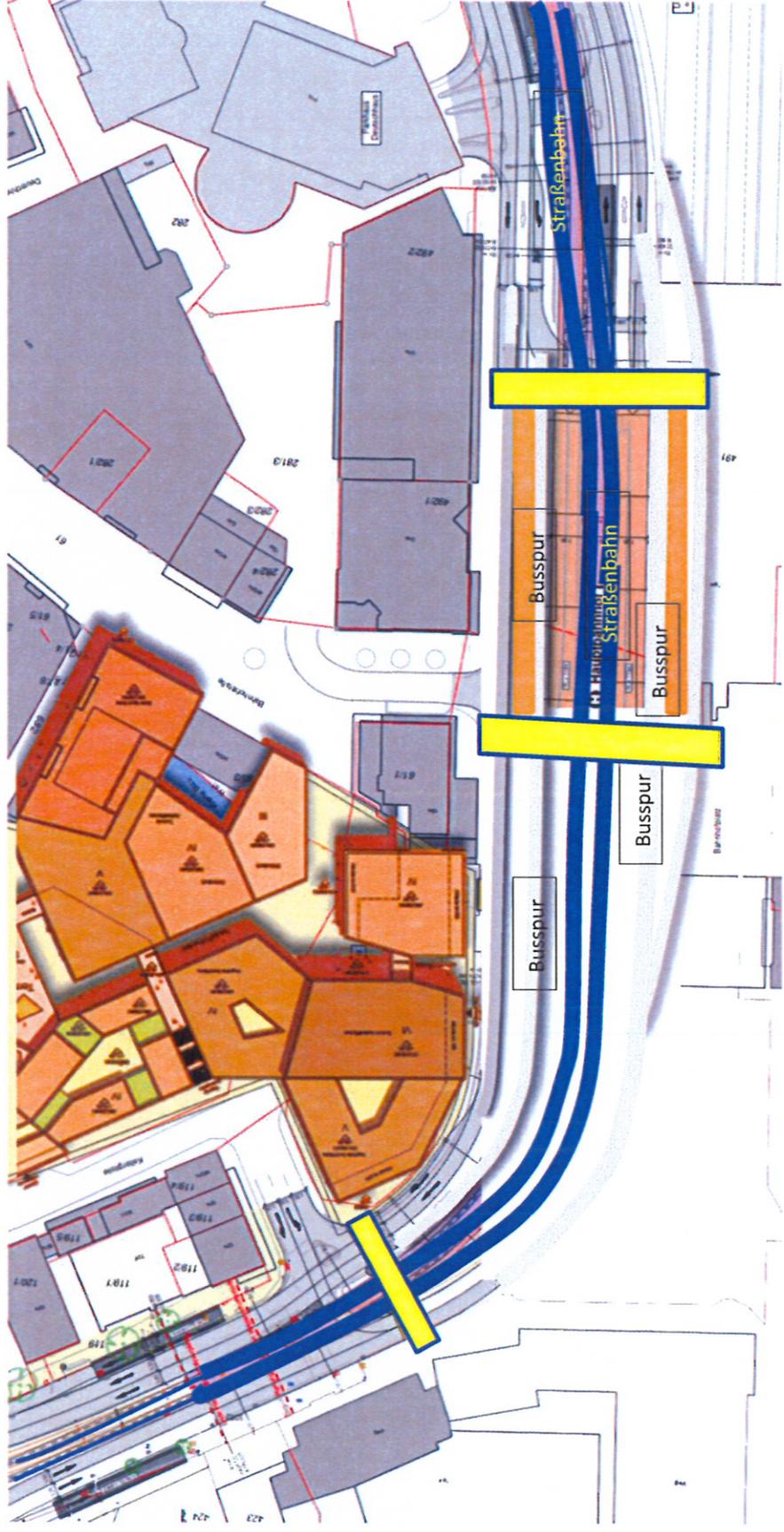


**City Tor  
Zentrale Querung ÖPNV und MIV. Vom Bahnhofsvorplatz in die Innenstadt  
Alternative 1 Variante A**

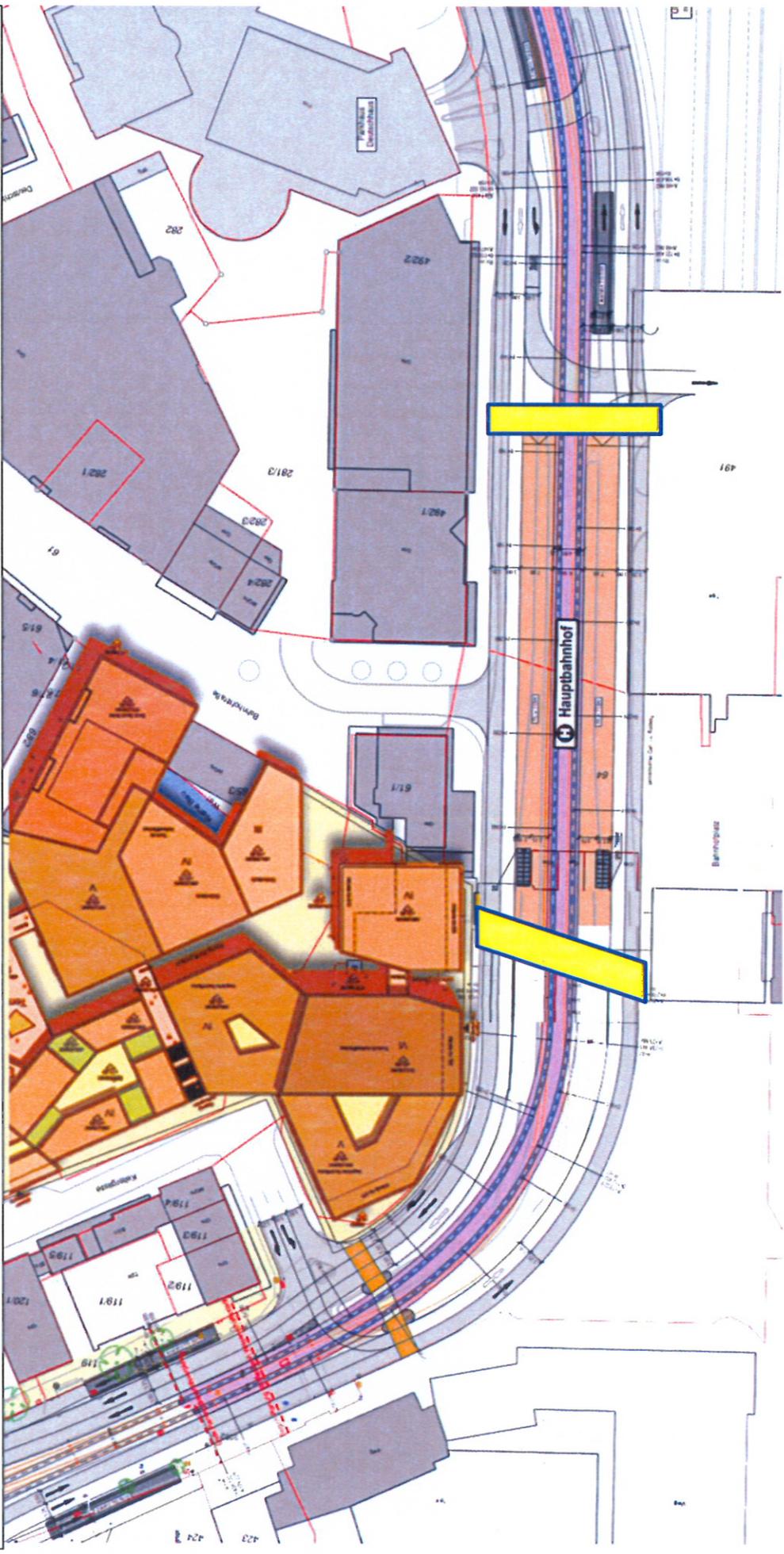


## City Tor

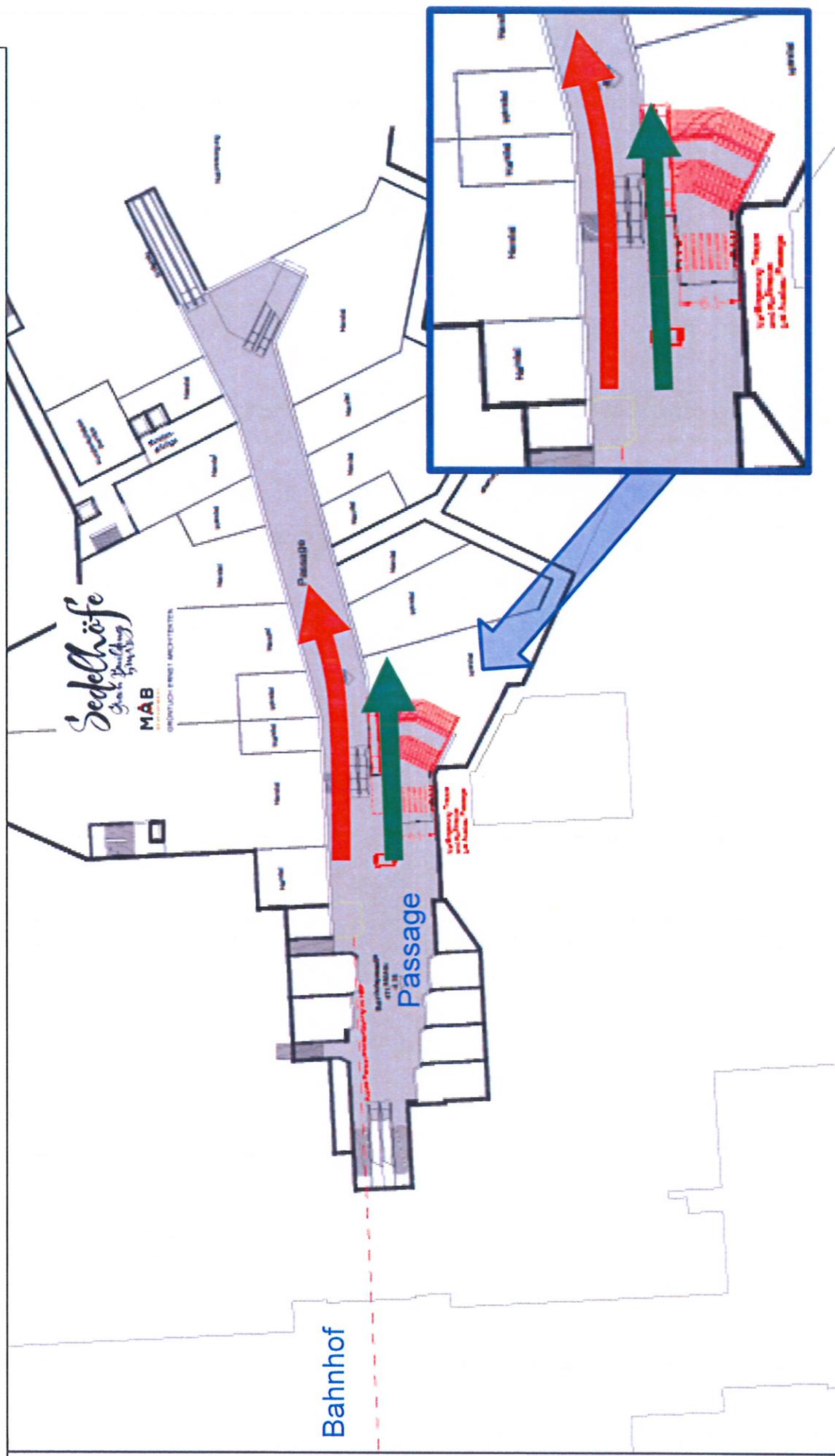
Zentrale Querung ÖPNV und MIV mit verkürzter Haltestelle. Je 2 Steige pro Fahrtrichtung  
Alternative 1 Variante B



**City Tor**  
**Bündelung ÖPNV Querung und Bahnhofspassage durch das neue Citytor**  
**Alternative 2**



**City Tor, Subway Planung MAB  
Bahnhofspassage und Untergeschoß Sedelhöfe, Verteilung der Passanten vom  
Bahnhof**



Sofern unsere Darstellungen aus Ihrer Sicht einer weiteren Überprüfung bedürfen, schlagen wir folgendes Vorgehen vor:

1. Vor Ort Termin, um mit Hilfe von Schnurgerüsten und ähnlichen technischen Hilfsmitteln die geplante Gebäudelage, die Kubatur der Sedelhöfe sowie die Lage und Dimensionierung der Treppen und Rolltreppen anschaulich zu machen.
2. Ein, gemeinsam mit der IHK in Auftrag zu gebendes, externes Fachgutachten zu den Fragen Zuwegung, Lenkung der Passantenströme und Frequenzauswirkungen.

«Anrede» «Titel»  
«AkadTitel» «Vorname» «Name»  
«Position»  
«Firma1»  
«Firma2»  
«Firma3»  
«ZustellStrasse»  
«ZustellPLZ» «ZustellOrt»

20. September 2013

## **Mitteilung zum aktuellen Stand der Sedelhöfe**

«Briefanrede»

auf diesem Weg noch einmal herzlichen Dank, dass wir Ihnen vor der Sommerpause unsere Vorschläge zum City Tor Ulm und den möglichen Nahverkehrslösungen erklären konnten. Es hat uns sehr gefreut, dass vier Fraktionen unsere Vorschläge und Ideen aufgegriffen und eigene Positionen formuliert haben.

Der Ulmer Handel begrüßt nach wie vor das Projekt Sedelhöfe, weil er darin eine Steigerung der Attraktivität des Einkaufsstandorts Ulm sieht.

Auch die Stadtverwaltung hat die Zeit genutzt, um unsere Vorschläge zu prüfen und teilweise in die Pläne zu übernehmen. Aktuelle, neue Sachverhalte, wie juristische Probleme und Ablehnung der Vorschläge von Seiten des Investors erschweren jedoch eine Lösung - ganz zu schweigen von der in völlige Ferne gerückten „Jahrhundertlösung“ (ebenerdiger Zugang von der Ebene -1 in die Bahnhofstraße), die Ulm gut zu Gesicht gestanden hätte und enorme positive Effekte versprach.

Wir haben uns noch einmal intensiv mit der neuen Sachlage auseinandergesetzt und möchten Ihnen in aller Kürze unsere Position zusammenfassen:

Durch die neuen Entwicklungen besteht wieder die Chance, die Eingangssituation der Stadt für die nächsten Jahrzehnte („Jahrhundertlösung“) entscheidend zu verbessern. Eine im Krisenmanagement unter Zeit- und Kostendruck gefundene Lösung kann immer nur eine Notlösung sein.

Die Handel- und Gewerbetreibenden in der Ulmer City und besonders die betroffenen Anlieger der Bahnhofstraße, sind bereit, auch einen Zeitverzug in Kauf zu nehmen, wenn dadurch eine Lösung gefunden werden kann, die der Bedeutung des Stadteingangs einer wirtschaftsstarke und bundesweit beachteten Stadt wie

«Anrede» «Titel»  
«AkadTitel» «Vorname» «Name»  
«Position»  
«Firma1»  
«Firma2»  
«Firma3»  
«ZustellStrasse»  
«ZustellPLZ» «ZustellOrt»

20. September 2013

### **Mitteilung zum aktuellen Stand der Sedelhöfe**

«Briefanrede»

auf diesem Weg noch einmal herzlichen Dank, dass wir Ihnen vor der Sommerpause unsere Vorschläge zum City Tor Ulm und den möglichen Nahverkehrslösungen erklären konnten. Es hat uns sehr gefreut, dass vier Fraktionen unsere Vorschläge und Ideen aufgegriffen und eigene Positionen formuliert haben.

Der Ulmer Handel begrüßt nach wie vor das Projekt Sedelhöfe, weil er darin eine Steigerung der Attraktivität des Einkaufsstandorts Ulm sieht.

Auch die Stadtverwaltung hat die Zeit genutzt, um unsere Vorschläge zu prüfen und teilweise in die Pläne zu übernehmen. Aktuelle, neue Sachverhalte, wie juristische Probleme und Ablehnung der Vorschläge von Seiten des Investors erschweren jedoch eine Lösung - ganz zu schweigen von der in völlige Ferne gerückten „Jahrhundertlösung“ (ebenerdiger Zugang von der Ebene -1 in die Bahnhofstraße), die Ulm gut zu Gesicht gestanden hätte und enorme positive Effekte versprach.

Wir haben uns noch einmal intensiv mit der neuen Sachlage auseinandergesetzt und möchten Ihnen in aller Kürze unsere Position zusammenfassen:

Durch die neuen Entwicklungen besteht wieder die Chance, die Eingangssituation der Stadt für die nächsten Jahrzehnte („Jahrhundertlösung“) entscheidend zu verbessern. Eine im Krisenmanagement unter Zeit- und Kostendruck gefundene Lösung kann immer nur eine Notlösung sein.

Die Handel- und Gewerbetreibenden in der Ulmer City und besonders die betroffenen Anlieger der Bahnhofstraße, sind bereit, auch einen Zeitverzug in Kauf zu nehmen, wenn dadurch eine Lösung gefunden werden kann, die der Bedeutung des Städteingangs einer wirtschaftsstarken und bundesweit beachteten Stadt wie

Ulm gerecht wird. Dies bedeutet insbesondere auch, daß wir auch einen Wechsel des Investors akzeptieren würden, wenn dadurch die Chance auf nachhaltig zukunftsfähige Konzepte eines Investors mit langfristigen Zielen in Ulm möglich wären.

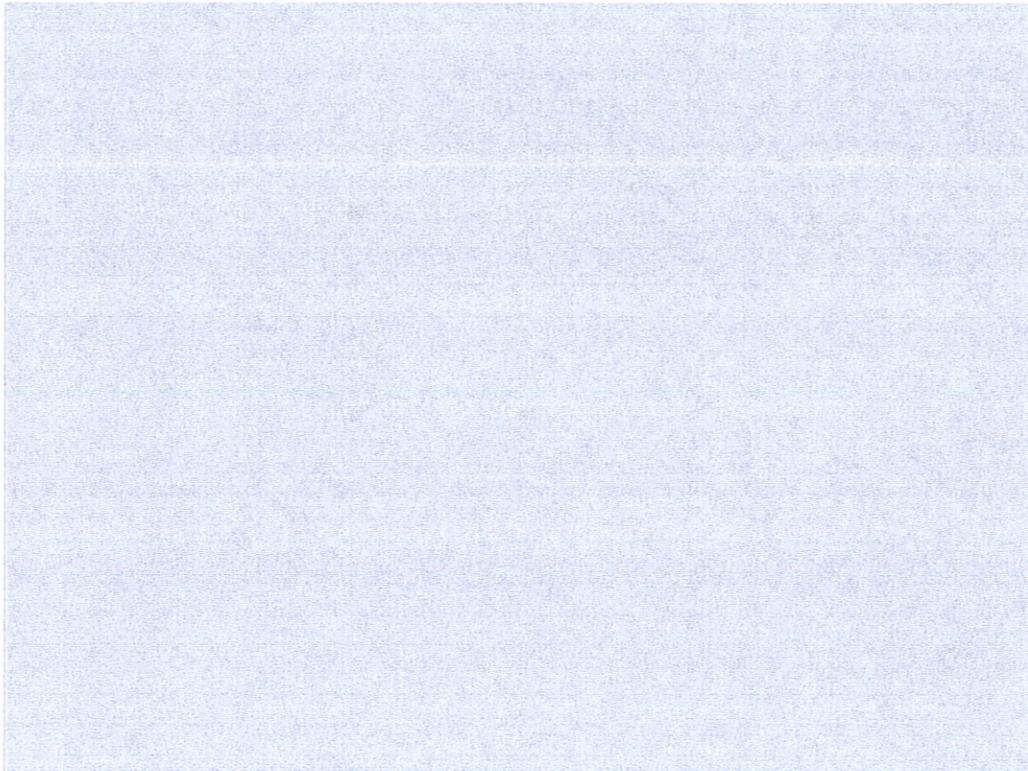
Unsere Eckpunkte:

- Zugang zur Stadt: Besucher sollten die Innenstadt nicht zufällig oder über Umwege finden.
- Städtebauliche, urbane Großzügigkeit.
- Eigentum: wichtiger öffentlicher Raum muss im Eigentum der öffentlichen Hand bleiben.
- Eine Sichtachse zwischen Bahnhof und Innenstadt sollte gegeben sein.

Wir wollen mit diesem Schreiben unsere Bereitschaft zur Mitarbeit an einem optimalen Gesamtkonzept – inklusive der damit einhergehenden zeitlichen Verzögerungen – deutlich artikulieren.

Wir stehen Ihnen gerne für Gespräche zeitnah zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Skizze  
EG

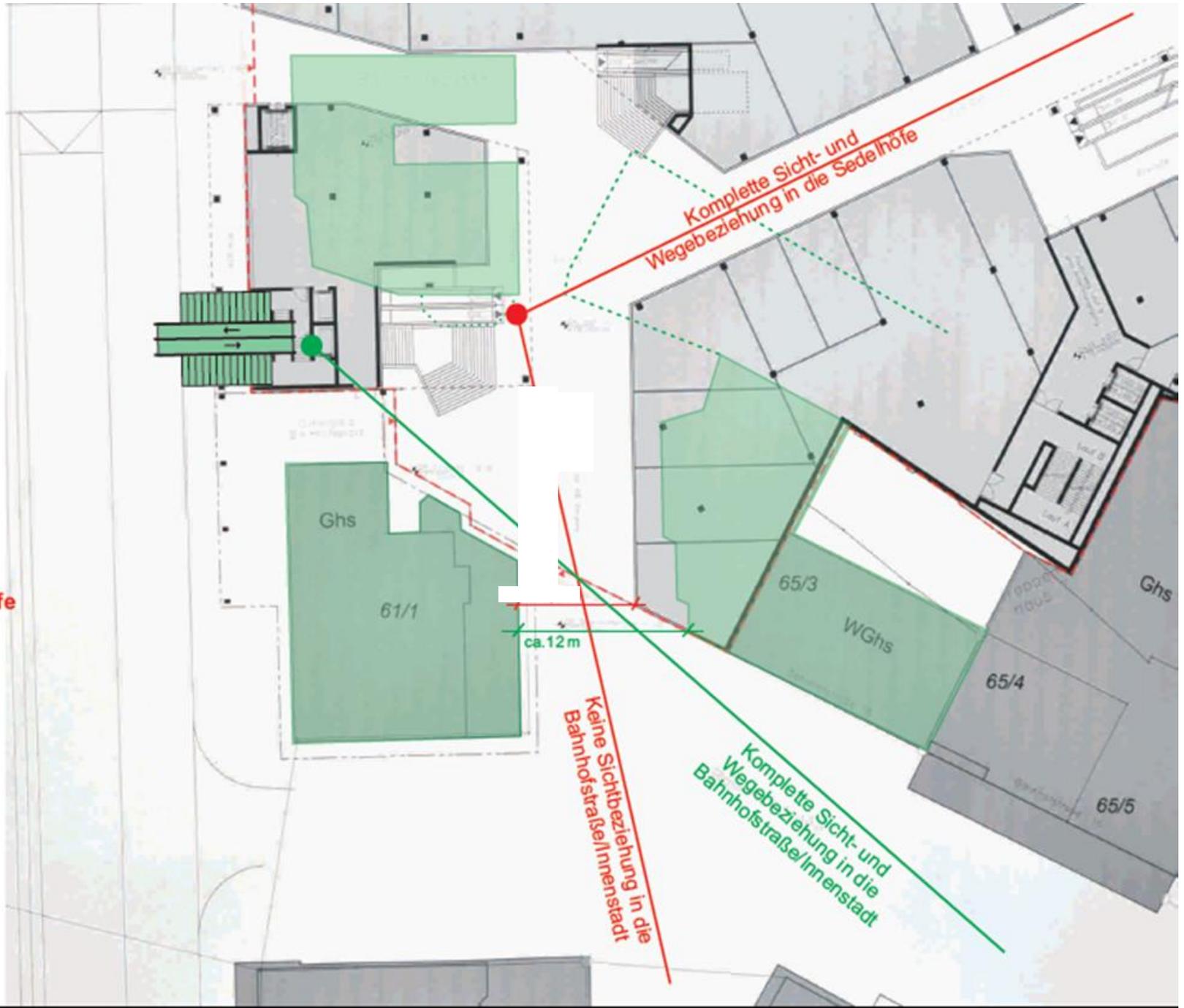
Eingang Innenstadt

Vergleich:  
Situation Bestand

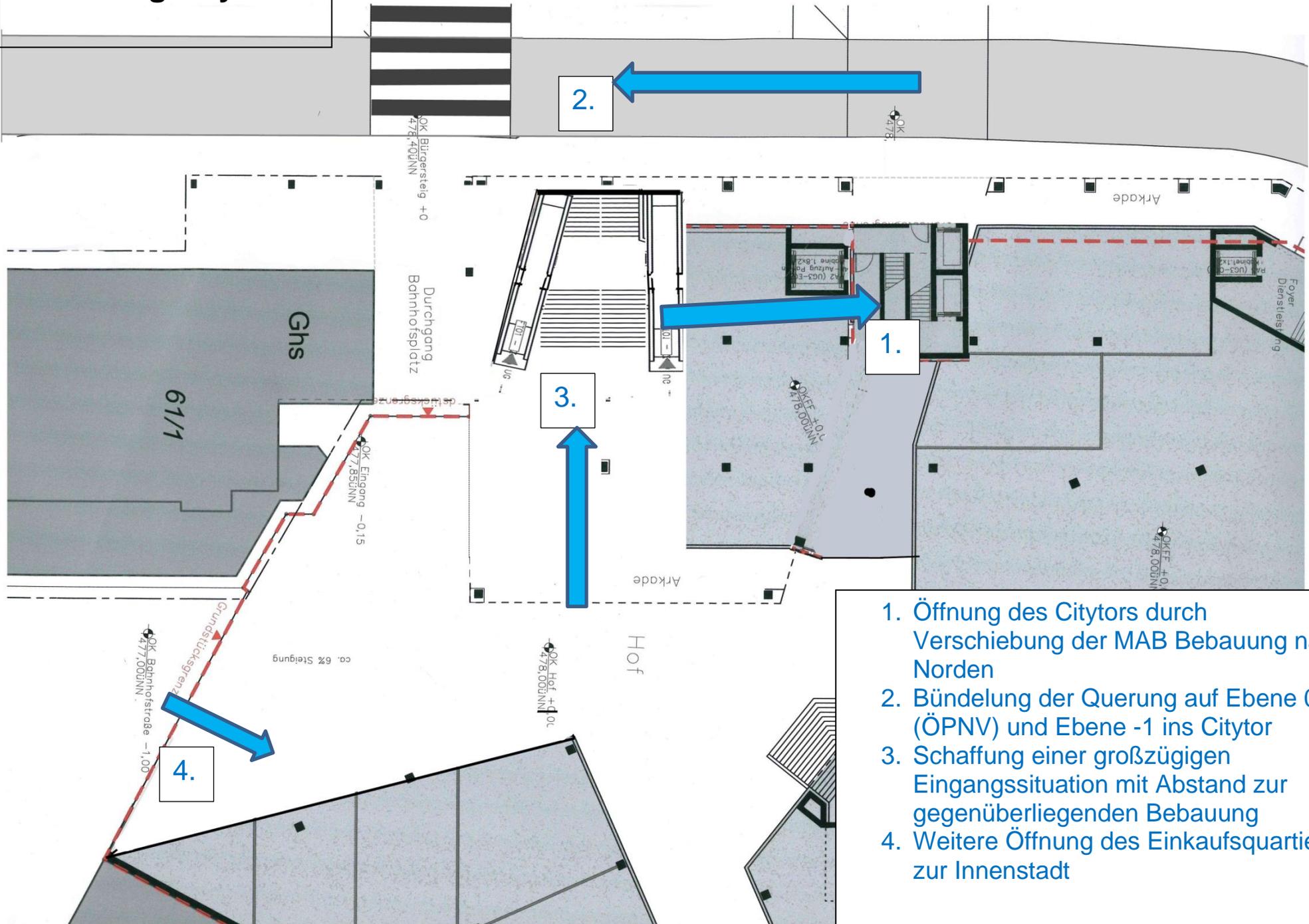
● Ankunft aus  
Bahnhofspassage/  
Rolltreppenausgang

Situation neu Sedelhöfe

● Ankunft aus  
Bahnhofspassage/  
Rolltreppenausgang



# Schaffung City Tor



1. Öffnung des Citytors durch Verschiebung der MAB Bebauung nach Norden
2. Bündelung der Querung auf Ebene 0 (ÖPNV) und Ebene -1 ins Citytor
3. Schaffung einer großzügigen Eingangssituation mit Abstand zur gegenüberliegenden Bebauung
4. Weitere Öffnung des Einkaufsquartiers zur Innenstadt