



Städtebau und Baurecht II
Münchner Straße 2

89070 Ulm

Ulm, 20.11.2013

Einspruch und Bedenken zum Entwurf des Bebauungsplans mit der Nr. 110.5/100, „Sedelhöfe“ mit der Flurstück-Nr. 27/2 (Kleine Blau), 64/8, 64/9, 64/10, 65, 65/6, 137/1, 137/7, 137/8, 137/10, 137/11 sowie Teilflächen der Flurstücke Nr. 63 (Keltergasse), Nr.64 (Bahnhofplatz), 137 (Sedelhofgasse), 137/9 (Mühlengasse) und 287 (Olgastraße) der Gemarkung Ulm

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe in den letzten Wochen und Monaten über die Medien und diverse öffentliche Veranstaltungen mit hohem Interesse das Treiben der Akteure zu diesem Bauvorhaben verfolgt und trotzdem ist es anhand der vorliegenden Informationen des Aufstellungsbeschlusses und seinen Anlagen 1-6 **nicht** möglich, das Vorhaben zu bewerten und sich als interessierter Bürger darin einzubringen.

Selbst beim Ulmer Gemeinderat gehen die vorliegenden Informationen und Meinungen zum bisherigen Ablauf im Verfahren so extrem auseinander, dass man als Ulmer Bürger nicht mal dort zu greifbaren, bewertbaren und übereinstimmenden Antworten kommt.

Aus diesem Gründen muss das Verfahren an der aktuellen Stelle getoppt werden, um **vorab** für eine ordentliche Transparenz für die Bürger und deren Vertreter zu sorgen. Sollten diesem Verfahren zudem Handlungen vorausgegangen sein, die den Vorgaben geltender Gesetze, Verordnungen, ... widersprechen, müssen entsprechende Maßnahmen getroffen werden und ein kompletter Neustart dieses Projekt erfolgen (siehe **Anlage 2**).

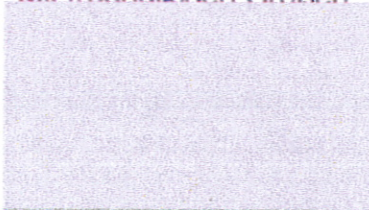
Hier wurde ein weiteres Mal die Grenze deutlich überschritten und es darf nicht nochmals wie beim Bebauungsplanverfahren der „Neuen Ulmer Mitte“ der Fall sein, dass man den Ulmer Gemeinderat **bewusst** eine gesetzeswidrige Entscheidung fällen lässt, frei nach dem Motto: „**Wo kein Kläger, da kein Richter**“ (siehe Zitat unseres Baubürgermeisters Alexander Wetzig in der **Anlage 3**, Seite 29, Ende 1. Absatz, wovon es im Internet auch eine schöne Videoaufzeichnung gibt).

Meine weiteren Ausführungen zu diesem Bauvorhaben „Sedelhöfe“ werden in der **Anlage 1** ausgeführt und sind mit Nummern versehen, um die Stellungnahme der Verwaltung (bzw. durch das Planungsbüro Herrn Zint), sowie die Bewertung und Abwägung des Gemeinderats später besser zuordnen zu können.

Den folgenden Ausführungen kann jedoch vorausgenommen werden, dass die vorliegenden Sitzungsunterlagen erheblich Lücken beinhalten und Fragen aufwerfen, wodurch eine Bewertung des Vorhabens absolut unmöglich ist. Auf dieser Basis kann meines Erachtens weder der Bürger noch der Gemeinderat eine Bewertung vornehmen und es muss erst eine ordentliche Aufbereitung und Ergänzung der Unterlagen erfolgen, bevor man in die Beteiligung der Öffentlichkeit geht.

Vorab besten Dank für Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen



- Anlage 1 Weitere Ausführungen zu den Einwendungen des Vorhabens, mit numerischer Zuordnung für eine bessere Nachvollziehbarkeit im Verfahren
- Anlage 2 Leserbrief aus der Südwest-Presse Ulm, vom 30.09.2013
- Anlage 3 Niederschrift Z21 Zukunftsfähige-Stadtentwicklung-Stuttgart vom 18.4.2011
- Anlage 4 Zeitungsbericht der Südwest-Presse Ulm, mit dem Titel: „DER Verteidiger des öffentlichen Raums“
- Anlage 5 BauGB, §12 Vorhaben und Erschließungsplan
- Anlage 6 Einladung zur öffentlichen Podiumsdiskussion am 16.10.2013
- Anlage 7 Zusammenfassung des Netzwerktreffen Süd vom 29.06.2011
- Anlage 8 Thesenpapier von Herrn Baubürgermeister Alexander-Wetzig „Neue Qualitäten gestalten - Bürgerbeteiligung und Architektenwettbewerbe?“

Anlage 1

Weitere Ausführungen zu den Einwendungen des Vorhabens „Sedelhöfe“, mit numerischer Zuordnung für eine bessere Nachvollziehbarkeit im weiteren Verfahren, bezüglich Stellungnahme der Verwaltung (bzw. vom Planungsbüro Herrn Zint) und der Bewertung und Abwägung durch den Ulmer Gemeinderat:

1. Im Amtsblatt vom 31. Oktober 2013 wird bei der Bekanntgabe der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Sedelhöfen vom inzwischen weiterentwickelten Planungskonzept gesprochen.

Auf Anfrage bei den Bürgerdiensten der SUB wurde mitgeteilt, dass zu den letzten veröffentlichten Unterlagen keine Änderungen vorliegen und es stellt sich die Frage, was mit dieser Aussage bezweckt werden sollte, bzw. welche Änderung damit gemeint ist?

2. Den Bürgern liegen über die Beschlussvorlage inkl. Anlage 1-6 **nicht** die städtebaulichen Ziele dieses Projekts vor, weshalb keine Bewertung dazu vorgenommen kann.
3. Da die Kriterien des Architektenwettbewerbs und des Bauvorhabens nicht bekannt sind, ist auch dort keine Bewertung für die Öffentlichkeit möglich.
4. Laut mehrfachen Aussagen der Ulmer Stadtspitze wurden bereits vor dem Beginn des Bebauungsplanverfahrens vertragliche Vereinbarungen mit dem Investor MAB Development Deutschland geschlossen. Da diese vertraglichen Vereinbarungen den Bürgern nicht zugänglich gemacht werden, ist nicht bekannt, welcher Handlungsfreiraum in der weiteren Projektentwicklung des Verfahrens noch möglich ist und wo man sich als Bürger überhaupt noch einbringen kann. Aus diesem Grund muss in diesem Verfahren erst mal für eine übersichtliche Transparenz gesorgt werden, die eine Bewertung und Beteiligung auch ermöglicht.
5. Es stellt sich zudem die Frage, wer diesen vorangehenden Vertrag mit der MAB Development überhaupt abgeschlossen hat, da es laut einzelnen Aussagen von Vertretern der Bürgern nicht über den Gemeinderat gemacht wurde, was laut meinen Informationen bei diesem Projekt aber nur über den Gemeinderat zulässig wäre.

Hierbei stellt sich für die Bürger und den Gemeinderat die Frage, welche Rechtsgültigkeit dieser Vertrag hat, wenn er von Personen unterzeichnet wurde, die dazu überhaupt nicht befugt sind? Können in einem solchen Fall Regress-, bzw. Schadensansprüche gegenüber der Stadt Ulm geltend gemacht werden? Sollte es dazu eine Bewertung und Aussage geben, müsste auch

diese den Sitzungsunterlagen beigelegt werden, um es entsprechend bewerten und abwägen zu können.

6. Eines der wenigen bekannten Kriterien des Architektenwettbewerbs ist, dass der „Gewinner“ das Einkaufszentrum „Sedelhöfe“ zukünftig selbst betreibt, was im Fall der MAB Development Deutschland nach letzten Informationen ja nicht mehr der Fall ist, wie es in der öffentlichen Podiumsdiskussion am 16.10.2013 von Frau Caroline Rauschenbach (MAB) auch bestätigt wurde.

Liegt dadurch ein „Vertragsbruch“ des Investors MAB Development vor, der eine gemeinsame Fortführung des Projekts in Frage stellt und der Stadt Ulm erlaubt den Vertrag als nichtig zu erklären (ohne Regressansprüche des Investors zu riskieren)?

Da sich der Bebauungsplan auf das Vorhaben des Investors beruft und somit die Basis des Bebauungsplans darstellt, muss diese Frage dort erörtert und beantwortet werden, da sonst am Ende ein Satzungsbeschluss ersteht, dessen Grundlage sich auf einem nichtigen Vertrag beruft.

7. Da man bewusst Informationen vor den Bürgern und teilweise auch vor den Gemeinderäten mit dem Verweis auf ein EU-Ausschreibungsrecht zurück hält, stellt sich die Frage, um welches Gesetz und Paragraphen der EU es sich dabei genau handelt, der es verbietet die Öffentlichkeit im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens umfassend über wichtige Kennzahlen und Ziele zu informieren, wodurch die im BauGB verankerte Beteiligung der Öffentlichkeit überhaupt nicht mehr möglich ist?

Eine angeschriebene Informationsstelle der EU konnte diese Frage nicht beantworten, weshalb auch dort die Bürgerschaft und deren Vertreter genau aufgeklärt werden müssen, wie das Gesetz lautet und welche Angaben des Bebauungsplanverfahrens auf der Basis welches Paragraphen genau davon betroffen sind. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass ein EU-Gesetz die Transparenz in einem Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung unterbindet.

8. Laut den Medienberichten und den Aussagen unseres Herrn Baubürgermeisters Alexander Wetzig soll dort **öffentlicher Raum** an einen Investor abgegeben werden, der damit für immer über die Nutzung und Gestaltung dieser Flächen bestimmen kann und wodurch die Stadt Ulm und Ihre Bürger für zukünftige Umgestaltungen ihr „Mitspracherecht“ verliert. Dies widerspricht der bisherigen erfolgreichen Grundstückspolitik der Stadt Ulm.

Der öffentliche Raum der „Sedelhöfe“ muss auch zukünftig im Besitz der Öffentlichkeit bleiben. Der Verkauf einer solch zentral gelegenen öffentlichen Verkehrsfläche am neuen „Tor zur Stadt“ (?) darf meines Erachtens nur über einen Bürgerbegehren/Bürgerentscheid getroffen werden, dessen Anstoß ich

hiermit fordere, sollte sich am Vorhaben nichts mehr in dieser Hinsicht ändern und die Verkehrswege im Besitz der Stadt Ulm bleiben.

Eine solche Vorgehensweise kann eigentlich auch nicht im Interesse unseres Baubürgermeister Herrn Alexander Wetzig sein, der sich selbst als „**DER Verteidiger des öffentlichen Raums**“ sieht (siehe Zeitungsbericht, **Anlage 4**, zum Buch mit dem Titel „Wir bauen Deutschland“. Darin wird von Herrn Wetzig explizit gefordert, dass der öffentliche Raum gegen Privatisierung und private Nutzungsansprüche verteidigt werden muss und er sieht eine „Bedrohung“ an allen Ecken und Enden, wo Einkaufszentren, Gastronomen und fliegende Händler drohen.

„Daraus resultiert, dass der öffentliche Raum permanent gegen Reprivatisierung und private Nutzungsansprüche verteidigt werden muss – egal in welcher Form und an welcher Stelle.“

(Zitat von Herrn Baubürgermeister Alexander Wetzig aus dem Buch „Wir bauen Deutschland“, Jovis Verlag Berlin 2013)

Das Erreichen dieses Ziels ist aber nur mit der Unterstützung der Bürger, bzw. deren gesetzlichen Vertretern im Gemeinderat möglich, die die Einhaltung dieses Grundsatzes gegenüber der Verwaltung einfordern müssen – egal in welcher Form und an welcher Stelle – wie es unser Baubürgermeister fordert.

9. Auf welcher Planungsgrundlage wurde der Abriss der bestehenden Gebäude im Geltungsbereich des B-Plans „Sedelhöfe“ veranlasst und wer hat dies Genehmigt? Müssen bei einer solchen Maßnahme nicht ein fertiges Konzept und ein entsprechender Bebauungsplan (Satzungsbeschluss) vorliegen?

Wenn nicht, dann stellt sich die Frage, ob in Ulm jeder sein Gebäude zum Abriss freigeben darf, obwohl die zukünftige Nutzung noch nicht geklärt ist und dafür noch keine Planungsgrundlage (gültiger B-Plan,...) besteht?

10. Zum Vorhaben liegt den Unterlagen nur der Entwurf des Investors vor **keine Alternativplanungen**. Als Bürger sieht man sich somit lediglich mit einem Entwurf des Investors und dessen Absichten konfrontiert was auch in der textlichen Begründung unter 2. „Anlass und Ziel der Planung“ so beschrieben wird. Somit handelt es sich um einen **Vorhabenbezogenen Bebauungsplan** der im BauGB unter dem §12 beschrieben wird und was entsprechend angepasst werden muss (siehe **Anlage 5**).

11. Zum Projekt wurde eine „**öffentliche Podiumsdiskussion**“ durchgeführt, wo bereits wichtige Anmerkungen zum Projekt aus der Bevölkerung und von den Gemeinderäten vorgebracht wurden. Den Unterlagen liegt kein Protokoll zu dieser Veranstaltung vor, wodurch man als Bürger und Gemeinderat im Unklaren ist, ob diese vorgebrachten Punkte ordnungsgemäß aufgenommen wur-

den oder nicht (siehe dazu auch die offizielle Einladung an die Ulmer Stadträte in der **Anlage 6**).

12. Anscheinend liegen diverse **Gutachten** zu dem geplanten Sedelhof-Projekt vor, die den Sitzungsunterlagen nicht beiliegen. Da sich darin aber wichtige Aussagen und Bewertungskriterien befinden, auf die bereits öfters verwiesen wurde, müssen diese Gutachten im Verfahren mit aufgenommen werden. Durch das Fehlen dieser Gutachten in den Unterlagen kann keine Bewertung erfolgen und es können keine weiteren Anregungen dazu vorgebracht werden – siehe dazu auch später unter Punkt 17.
13. Es müssen dem Bürger und dem Gemeinderat die **auf tretenden 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 zu finanzieren sind. Dem Ganzen steht zudem die Zahl gegenüber, was durch den Verkauf der Grundstücke eingenommen wird. Ohne diese Angabe ist keine Bewertung des geplanten Vorhabens möglich auf das sich das Bebauungsplanverfahren bezieht.

Gemeint sind dabei z.B. folgende Kosten:

- Kauf der Grundstücke
- Abriss der Gebäude und der Tiefgarage (inkl. Entsorgung,...)
- Umlegen von Versorgungsleitungen
- Umleitung der Blau
- Bau des Mc-Donalds Containers
- Mietaufwendungen für Mc-Donalds
- Zusatzkosten durch Umzug Mc-Donalds
- „Entschädigungszahlungen“ von Umsatzverlusten für Mc-Donalds
- Ausfall von Parkeinnahmen
- Kosten für zusätzliche „Ersatzparkflächen“
- ...

Auch diese Frage muss im Bebauungsplanverfahren mit aufgenommen werden, denn wenn ein untragbares Missverhältnis vorhanden ist, muss erst mal über die weitere Fortführung des Vorhabens diskutiert werden, um unnötige Unkosten von den Bürgern der Stadt Ulm fern zu halten.

14. Vor Jahren wurden die „Sedelhöfe“ anscheinend im **Vorhaben „Citybahnhof“** als ein Gesamtprojekt betrachtet, was durch den Zusammenhang der Besucherströme und weitere wichtige Schnittstellen nachvollziehbar ist.

Nun werden die „Sedelhöfe“ getrennt betrachtet und da es meines Wissens noch keine feste Planung/Ausrichtung zum Citybahnhof gibt und auch dort noch wichtige Fragen offen stehen, kann eine Gesamtbetrachtung noch nicht erfolgen, was auch für eine Bewertung bei gemeinsamen Schnittstellen zutrifft.

Bei der Lenkung der Besucherströme muss für die Besucher, Bürger, bestehende, bzw. hinzukommenden Geschäfte darauf geachtet werden, dass diese so ausgerichtet sind, dass man nicht „gezwungen“ wird, in die „Sedelhöfe“ zu gehen sondern an einer großzügigen barrierefreien Fläche eine freie Entscheidung treffen kann, in welche Richtung es gehen soll:

→ Unter blauem Himmel entlang der freizügigen Einkaufsstraße, oder durch die engen vermutlich bedrückenden Gassen des Einkaufszentrums, mit seinen verschiedenen Ebenen und Übergängen...

Aus der aktuellen offiziellen Sachlage zum Projekt kommt dafür meines Erachtens nur der Zugang über die Bahnhofstraße in Frage. Aber auch dazu kann keine richtige Bewertung getroffen werden, da es nun ein Bestandteil von zwei separaten Projekten ist, die unabhängig voneinander ausgelegt und weiterentwickelt werden.

15. Aus den Sitzungsunterlagen geht nicht hervor, ob wichtige Punkte aus dem bisherigen Projekt „Citybahnhof“ übernommen wurden und wenn ja, wie diese zustande kamen (bzw. welche Kriterien und Entscheidungen dazu führten).

Wenn man dort wichtige Elemente mit berücksichtigt, bzw. übernommen hat, müssen diese auch den Sitzungsunterlagen beigelegt werden, um eine Bewertung zu ermöglichen und eine Transparenz im Beteiligungsprozess zu schaffen – auch im Hinblick auf die Schnittstellenproblematik unter Punkt 13.

16. Zur Grundstücksfläche liegen unterschiedliche Aussagen vor. In der Hochglanzbroschüre der öffentlichen Podiumsdiskussion wird von 9.000m² gesprochen und in der Beschlussvorlage, unter Punkt 3. werden 12.173m² genannt. Welche Aussage ist nun zutreffend und kann in die Bewertung mit aufgenommen werden?

17. Aus den bisherigen Informationen und den Sitzungsunterlagen geht nicht hervor, ob der Investor vom geplanten Wohnraum für 10 Jahre auch 20% als preisgünstigen Wohnraum zur Verfügung stellt, wie es am 4.7.2013 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt beschlossen wurde.

Da laut der Stadtverwaltung ein erhebliches Defizit in diesem Preissegment besteht und ein entsprechender Beschluss dazu gefasst wurde, muss die unbedingt gewährleistet sein und vertraglich niedergeschrieben werden, sofern es beim bestehenden Vertrag noch kein Bestandteil ist?

18. Wichtige Elemente der „**modernen Bürgerbeteiligung**“ wurden bisher außer Acht gelassen und die fehlende Transparenz dieses Projekts lässt keine Bewertung des Vorhabens zu. Vorab geschlossene „Geheimverträge“ mit dem Investor MAB schränken den Handlungsspielraum extrem ein und da die In-

halte nicht bekannt sind, weiß man als Bürger nicht einmal, wo man noch etwas einbringen und mitgestalten kann.

Zudem wurde ein Großteil der Sitzungen zu diesem Vorhaben unter Ausschluss der Öffentlichkeit abgehalten und es wurden dabei Vereinbarungen getroffen, die der Öffentlichkeit auch nicht bekannt sind.

Unter diesen Gesichtspunkten und den vielen Versäumnissen (Lücken an Informationen) werden nicht einmal die „Mindestanforderungen“ des Baugesetzbuches eingehalten und ein ordentliches Verfahren kann nur noch durch einen „Neustart“ gewährt werden, das dann hoffentlich auch die Anforderungen der neuen Partizipationsgesellschaft erfüllt.

Zitat von Herrn Baubürgermeister Alexander Wetzig:

*Für eine funktionierende lokale Demokratie müssen Planer und Verwaltung die Bürgerschaft von Anfang an in den Planungs- und Kommunikationsprozess integrieren sowie den Dialog mit ihr „auf Augenhöhe“ und mit der Bereitschaft zur Veränderung führen (siehe **Anlage 7**, Blatt 4 Absatz 1).*

Wie das Ganze besser gemacht werden kann, würde die Berücksichtigung und der Einsatz der 10 Thesen aus dem Thesenpapier von Herrn Baubürgermeister Alexander Wetzig (**Anlage 8**) zeigen und damit vorab viele Unklarheiten und Probleme beseitigen, wenn man diese auch nur Ansatzweise so leben würde, wie vorgeschlagen.

Auch hier liegt es in der Verantwortung des Gemeinderats, die Umsetzung dieser Thesen zu fordern. Die besten Thesen bringen nichts, wenn sie nicht gelebt werden.

Zusammenfassend, zum Thema Bürgerbeteiligung und fehlenden Transparenz kann gesagt werden, dass den Sitzungsunterlagen folgende Dokumente fehlen, was eine Bewertung und ein Mitwirken verhindert:

- a. Bewertungskriterien (Kriterien aus dem Architektenwettbewerb) die zum aktuellen Entwurf des MAB-Bauvorhabens geführt haben, an dem sich der Bebauungsplan orientiert.

In diesem Zusammenhang fehlt auch eine Übersicht und Bewertung, warum man von vorausgesetzten Zielen und Bewertungskriterien zu diesem Projekt abgewichen ist, die nun kein Bestandteil der MAB-Planungen mehr darstellen.

- b. Es fehlen die städtebaulichen Ziele / Gesamtkonzept zu diesem Gebiet. In der Begründung zum B-Plan werden unter 2. nur die Planungen und Ziele des Investors aufgeführt.

- c. Studie zu Standortort und Zielgruppen, von Customer Research 42 GmbH (zumindest eine Aufbereitung der wichtigsten Elemente davon).
- d. Verkaufsflächenentwicklung, was ein wichtiger Indikator für die Auswirkung auf den Einzelhandel gilt
- e. Verträglichkeitsgutachten eines neutralen und fachlich kompetenten Gutachters, der klare Zielstellungen dazu transparent bearbeitet/aufbereitet.
- f. Offenlegung der MAB-Verträge, um den Handlungsspielraum aufzuzeigen, wo man sich als Bürger überhaupt noch einbringen kann.
- g. Protokoll aus der öffentlichen Podiumsdiskussion fehlt.
- h. Darlegung, welche Elemente aus dem bisherigen Verfahren zum Citybahnhof mit übernommen wurden (inkl. der dazugehörigen Unterlagen)?
- i. Verkehrsgutachten, das zum Beginn der öffentlichen Auslegung fertiggestellt sein sollte (laut Beschlussvorlage, S. 7) und bei den Sitzungsunterlagen fehlt.
- j. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen, die im Vorfeld des Planungsverfahrens eingeholt werden sollte (laut Beschlussvorlage, S. 4) und bei den Sitzungsunterlagen fehlt.
- k. Schalltechnische Untersuchung, die zur öffentlichen Auslegung vorliegen soll (laut Beschlussvorlage S. 7) und bei den Sitzungsunterlagen fehlt.
- l. Aussagen zur Brandschutzkonzeption mit entsprechendem Gutachten
- m. ...

Abschließendes Fazit zur bisher veranstalteten „Öffentlichkeitsbeteiligung“:

Die Ulmer Bürger dürfen sich bei den „Sedelhöfen“ mit ...

- ... fehlenden Unterlagen,
- ... fehlenden Informationen,
- ... abgeschlossenen (nicht öffentlichen) Geheimverträgen zwischen der Stadt Ulm und dem Investor MAB,
- ... mehreren Sitzungen unter Ausschluss der Öffentlichkeit,
- ... fehlerhaften (rechtswidrigen?) Ablauf des Gesamtverfahrens,
- ... und bereits fixen Planungen des Investors MAB

... bei der Öffentlichkeits-**BETEILIGUNG** mit einbringen.

Sieht so die vorbildliche Ulmer Bürgerbeteiligung aus?

ZU „SEDELHOF-KONFLIKTE SPITZEN SICH ZU“, 21. SEPTEMBER, UND WEITEREN BERICHTEN UND KOMMENTAREN ZUM THEMA

Planung an Recht und Gesetz vorbei

In den letzten Wochen wurde ein großer Teil der Innenstadt abgerissen. Da fragt man sich doch, auf welcher rechtlichen Grundlage das passierte. Welch Wunder: Es gibt keine planungsrechtliche Grundlage für diese brachiale Maßnahme. Warum wird das hingenommen und warum stört das niemanden? Was ist bisher geschehen?

Zunächst wurde von der Stadt Ulm ein großer Teil der Innenstadt aufgekauft. In einem weitgehend geheimen Verfahren wurde für einen Hektar großen Teil der Innenstadt eine Neubaukonzeption von einem unbekanntem Gremium ausgewählt. Alternativen wurden nicht bekannt, da das Verfahren „nach EU-Recht“ so stattfinden müsse. Dabei hatte bereits der Baubürgermeister Wetzig festgestellt:

„Entscheidende Voraussetzung für die erfolgreiche Integration von Wettbewerb und Vergabe in den öffentlichen Planungsdialog sind zwei Faktoren:

1. Die öffentliche und transparente Erörterung von Aufgabe, Programm und Entscheidungskriterien im Vorfeld und zu Beginn der Verfahren.

2. Die Flexibilisierung und Individualisierung des Wettbewerbsverfahrens selbst. Das Wettbewerbsrecht bietet dazu alle Möglichkeiten, beispielsweise eines schrittweisen Vorgehens, mehrstufiger und/oder kooperativer und öffentlicher Verfahren wie auch der Öffnung von Gremien. Man muss die vorhandenen Möglichkeiten nur nutzen.“ (Thesenpapier von Alexander Wetzig beim Deutschen Architektentag 2011)

Das scheint jetzt aber nicht mehr zu gelten. Vielmehr ist offensichtlich das geltende Baugesetzbuch nicht mehr die Grundlage des Handelns der Stadtverwaltung, an der Spitze Oberbürgermeister Gönner und Baubürgermeister Wetzig. Es wird in großem Maßstab abgerissen, ohne dass es dafür eine planungsrechtliche Grundlage gibt. Was jeder Privatperson verwehrt wäre, ist offensichtlich für die Stadtverwaltung kein Problem, denn sie kann sich die Erlaubnis zum Abriss vieler Gebäude selbst erteilen.

Das Verwunderliche ist aber dabei nicht die rechtliche Fragwürdigkeit, sondern die absolute bürgerschaftliche Ruhe bei diesem der Bürgerbeteiligung gänzlich widersprechenden Handeln der Stadtverwaltung. Es geht aber noch einen Schritt weiter, wenn die Verwal-

tungsspitze „verschnupft, irritiert bis verärgert, jedenfalls mit Unverständnis“ (SWP) darauf reagiert, dass die Ulmer IHK ihr Recht zur Meinungsäußerung nutzt, um eine Veranstaltung anzuberaumen.

Gleichzeitig droht die Stadtverwaltung mit Regresszahlungen an den Investor MAB, wenn der Gemeinderat sich nicht an den von der Stadtverwaltung geschlossenen Vertrag hält. Dieser ist aber nicht rechtsgültig, denn der Gemeinderat hat diesem nicht zugestimmt. Gemeinderatsmitglieder hatten bisher nur das Recht, diesen einzusehen. Dabei ist bei Angelegenheiten schon wesentlich geringerer Größenordnung der Gemeinderat zustimmungspflichtig. Eine entsprechende Vorbehaltsbestimmung wäre deshalb in den Vertrag aufzunehmen gewesen.



Dietmar Reinborn:
Herbe Kritik
am Sedelhof-
Planungsverfahren.

Außerdem kann ein Vertrag nicht gültig sein, wenn er sich nicht auf eine planungsrechtliche Regelung, also eine Satzung über einen gültigen Bebauungsplan, bezieht. Das ist bisher noch lange nicht der Fall, denn das erforderliche Verfahren ist erst beim Aufstellungsbeschluss, also am Anfang, angekommen. Die Stadtverwaltung will diesen offensichtlich ohne erforderliche Meinungsäußerungen von Bürgerrinnen und Bürgern, Betroffenen und Gemeinderat durchziehen. Dadurch ergeben sich erfahrungsgemäß Änderungen an dem ursprünglichen Plan.

Das will die Stadtverwaltung im einseitigen privaten Interesse des Investors MAB wohl verhindern. Dabei ist es die Aufgabe des Gemeinderats, die öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Dazu gehören auch die Verkaufsabsichten der Stadtverwaltung von öffentlichen Flächen, wie den Platz beim Einstein-Denkmal oder jetziger Straßen.

Jetzt gilt es spätestens aufzuwachen und sich gegen das selbstherrliche und unrechtlche Vorgehen der Stadtverwaltung zu wehren.

DR. DIETMAR REINBORN,
STADTPLANER, ULM



**Architektenkammer
Baden-Württemberg**

Danneckerstraße 54
70182 Stuttgart
Telefon 0711 2196-0
info@akbw.de

**Zukunftsfähige
Stadtentwicklung für Stuttgart**
Vorträge und Diskussionen



**Architektenkammer
Baden-Württemberg**



Alexander Wetzig
Baubürgermeister, Ulm

Städtebau im Diskurs – Das Beispiel Ulm Neue Mitte

Von der Landeshauptstadt Stuttgart über die Metropole Amsterdam nach Ulm – Nachrichten aus der Provinz sind nun angesagt: Ich will Ihnen eine Geschichte über Städtebau im Diskurs erzählen, über 13 Jahre Stadtbau in der Ulmer Innenstadt mit dem Ziel, die alte, im Krieg stark zerstörte Reichsstadt (Luftbild aus dem 19. Jahrhundert) attraktiver zu gestalten und zukunftsfähig zu machen. Schon seit vielen Jahren sind wir dabei, in der Innenstadt die Tradition der freien Reichsstadt und die Moderne, insbesondere in der Architektur, wieder zusammen zu bringen, aber auch die Moderne mit der alten europäischen Stadt zu versöhnen. Denn zwischen der städtebaulichen Theorie der Moderne und der alten europäischen Stadt besteht nach meiner Wahrnehmung durchaus noch ein Konflikt.



Im Lageplan der Ulmer Altstadt mit den erhalten gebliebenen Quartieren (schwarz eingetragen) sehen Sie die Zerstörung des Zweiten Weltkrieges: Ulm war zu 80 Prozent zerstört. Gelb eingetragen ist die Trasse der sogenannten neuen Straße, die nach dem Krieg durch den Altstadt-Grundriss hindurch gefräst wurde. Man hatte die Chance der Kriegszerstörung genutzt, um die Stadt für den Verkehr zu erschließen und um neue Räume in der dicht bebauten, engen Altstadt zu organisieren. Damit wurde allerdings aus einer Straße eine Stadtautobahn (Luftbild aus den 1970er Jahren), die die Altstadt zwischen Rathaus und Münster in zwei Teile zerschnitt: vier bis sechs, zum Teil acht Spuren, in der Hochzeit des Stadtverkehrs fuhren bis zu 30.000 Fahrzeuge am Tag; am Rande eine eher bescheidene Randbebauung zu diesen überbreiten Straßenräumen, dreigeschossig mit flachen, traufständigen Satteldächern als Planungskriterium, damit man von der Südseite der neuen Straße auf die Traufe des Münsterhauptdaches sehen konnte. Man braucht diese Situation nicht besonders zu kommentieren, diese Bilder sprechen für sich.

Wie unverträglich diese autogerechte Trasse für die Stadt war, wurde schon in den 1970er Jahren erkannt, aber es brauchte Jahrzehnte bis zur Neuen Mitte (Luftbild), die wir





ab 1995 mit einem 13-jährigen Planungsprozess realisiert haben. Sie erkennen unschwer, wie durch diese neue städtebauliche, räumliche Organisation die beiden Stadtteile sich wieder miteinander vernähen und wie mit neuer, moderner Architektur die alte europäische Stadt gebaut wurde, aber in neuen Formen, und wie eine neue Einheit entstanden ist.

Zum Vergleich ist hier noch einmal der Blick vom Münsterturm zu sehen, die Situation bis zum Beginn der Baumaßnahme, und dann im Jahre 2003/4. Hier oben das Bild aus den 1950er Jahren mit dem Ulmer Rathaus, und dann das Rathaus heute und die neue Zentralbibliothek von Gottfried Böhm. Und die Neubauten auf der ehemaligen neuen Straße: die Kunsthalle Weishaupt von Wolfram Wöhr und die beiden Bauten von Stephan Braunfels, das Dienstleistungsgebäude der Sparkasse und das Kaufhaus „Münstertor“.



Wie war es möglich, in dieser alten Industriestadt eine solche innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit zuletzt immer noch 22.000 bis 25.000 Fahrzeugen am Tag zurück zu bauen in einen solchen Stadtraum mit stadtverträglichem Verkehr? Mit einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs, mit breiten Flächen für die Fußgänger, mit neuen Architekturen und mit eben dieser stadtverträglichen Verkehrssituation? Der Schlüssel, glaube ich, liegt in diesem 13-jährigen Planungsprozess, der von Anfang an als ein Diskurs mit der Bürger-

schaft und mit der Stadtgesellschaft angelegt war. Dieser Diskurs entstand freilich nicht nur aufgrund von Einsicht in die Notwendigkeit eines solchen gesellschaftspolitischen Prozesses, sondern aufgrund bitterer und leidvoller Erfahrung. Es gab nämlich mal ein ganz anderes Projekt seit den 1970er Jahren in Ulm: Diese Stadtautobahn sollte unter die Erde gelegt werden, in einen Innentunnel. Sie sehen hier schematisch den Plan für diesen Bereich der Stadt: Der Tunnel und dazu neben dran in zwei Geschossen die große Garage mit bis zu 1.000 Plätzen. Das Ganze wurde, ich nenne es mal so, sauber technokratisch entwickelt im Bebauungsplanverfahren, allerdings ohne Aussagen über eine städtebauliche Entwicklung. Es wurde von Verwaltung und Rat ein Bebauungsplan entwickelt, der sich ausschließlich mit der Verkehrssituation der unterirdischen Situation befasste, aber keinerlei Aussagen traf über das, was auf den gewonnenen Flächen darüber entstehen sollte.

Im Gespräch mit dem damaligen Oberbürgermeister Ernst Ludwig sagte ich, zu der Zeit noch Leiter des Stadtplanungsamtes (wie der Kollege Stuckenbrock) einmal, dass ich mir das nicht so Recht vorstellen könne: Man könne doch nicht über einen Tunnel diskutieren, wenn man nicht wisse, was obendrauf entstehen solle. Seine Antwort war: Ich würde die Ulmer nicht kennen, denn die würden dann im Streit über das, was oben entstehen soll, nie zu der notwendigen Entscheidung über den Tunnel kommen. Also müsse man zuerst, quasi in einer Art Springprozession, zuerst den Tunnel entscheiden und dann könne man weiter diskutieren über das Oben-Drauf, denn die Ulmer würden jahrelang streiten über das, was sie oben wollen.

Es verlief dann aber alles ganz anders: Der Gemeinderat beschloss 1989 dieses erstaunliche Planwerk als Bebauungsplan, das der Bürgerschaft jedoch nicht zu vermitteln war. Die Folge war ein totaler Planungs-crash: Es bildete sich eine Bürgerinitiative gegen das Projekt von 100 Millionen DM – die geschätzten Kosten für Tunnel und Garage – das nur den Status Quo des Stadtverkehrs zementierte, das aber in keiner Weise vermittelte, worum es denn grundsätzlich ginge in der Stadt? Die Initiative hinterfragte, welche Stadt wir denn bauen wollten? Und ob das eine zukunftsfähige sei? Und wenn dort oben Stadt entstehen soll, wie diese dann aussähe? Auf all diese Fragen blieb die Planung eine Antwort schuldig. Es kam zum Bürgerbegehren und dann zum Bürgerentscheid. Der Bebauungsplan war, wie gesagt, bereits als Satzung beschlossen. Im Bürgerentscheid stimmten dann 81,5 Prozent mit Nein, bei einer Wahlbeteiligung von 51,8 Prozent! Mancher Oberbürgermeister in Baden-Württemberg würde sich bei seiner Wahl glücklich schätzen, wenn er eine Wahlbeteiligung von 51,8 Prozent hätte, meine Damen und Herren.

Welche Stadt wollen wir?

Die Ulmer nahmen also, entgegen der Prognose des damaligen Oberbürgermeisters, ihre Stadt und die Entwicklung ihrer Stadt ernst, engagierten sich und sagten: So nicht! Und dies mit einem klaren politischen Votum. Ich nannte es gerade einen richtigen Crash und das war es auch – wie ein Tsunami, der in das Rathaus hinein schwappte und über die Stadt hinweg. In der Folge war in Ulm alles anders. Es kam zur Bildung eines kommunalpolitischen Arbeitskreises zwischen Rat, Verwaltung, Bürgerinitiative, Verbänden und Institutionen. Über zwei Jahre tagte der Arbeitskreis „Stadtentwicklung und Verkehr“ regelmäßig zweimal im Monat im Rathaus, um die Grundzüge einer Stadtentwicklung nach dem Bürgerentscheid zu diskutieren. Welche Stadt wollen wir? Diese Frage führte zu außerordentlich lebhaften und interessanten Diskussionen und schließlich auch zu einer neuen Verkehrsentwicklungsplanung. Der Bürgerentscheid war 1989/90, dann gab es vier Jahre Planungsprozess und am Ende stand 1994/95 ein neuer Generalverkehrs-, oder wie wir heute sagen, Verkehrsentwicklungsplan. Und damit war die Grundlage gelegt für die Wiederaufnahme des Projektes der inneren Stadtmitte und der Neuen Straße.

1991 kam ich (als Baubürgermeister) ins Rathaus und hatte nun die Aufgabe, diese Verkehrsentwicklungsplanung mitzubetreuen bis hin zum Beschluss 1994/95. Danach ging ich das Thema der Neuen Straße wieder an. Und eingedenk der Erfahrung, die wir vor 1990 gemacht hatten, formulierten wir den Planungsprozess jetzt als einen Diskussionsprozess mit der Stadtgesellschaft. Und ich sagte: Es



geht jetzt nicht darum, ein neues Planwerk zu entwickeln, sondern es geht darum, einen stadtgesellschaftlichen Dialog zu organisieren über die ganz grundsätzliche Frage: Was wollen wir denn überhaupt in unserer Stadt? Mit unserer Stadt? Und an dieser konkreten Stelle in der Neuen Straße? Dazu gründeten wir ein Innenstadtforum, eine virtuelle Plattform, wo man sich regelmäßig traf – vorzugsweise im Stadthaus auf dem Münsterplatz, dem wunderbaren Haus von Richard Maier –, um dort in vielen Veranstaltungen, Ausstellungen, Podiumsdiskussionen, Vorträgen, darüber zu reden, was wir als Stadtgesellschaft mit der Neuen Straße machen. Immer begleitet von diesem einfachen Luftbild, das Sie schon kennen. Das Schwarz-Weiß-Foto mit der farbig eingetragenen Trasse der neuen Straße wurde verwendet bei Plakataktionen (damals war das Internet noch nicht so aktiv), in Zeitungsanzeigen oder hier zum Beispiel für eine Diskussion im Februar 1995 mit Vertretern des Handels, der Gewerkschaften, der Kirchengemeinderäte, der Umweltverbände.

Was machen wir denn hier?

Haben wir überhaupt ein Problem?

Es gab Menschen in der Stadt und bestimmte Lobbys, die sagten, die einzige Straße, auf der man vernünftig durch die Stadt fahren kann ohne im Stau zu stehen, genau diese Straße wollen diese Deppen umbauen. Das kann ja wohl nicht wahr sein! Und andere sagten, der ganze Verkehr müsse raus, das muss alles Fußgängerzone werden. Und so wurde über dreieinhalb Jahre lang, ohne dass auch nur ein einziger Plan im Auftrag gezeichnet wurde über dieses Thema als Aufgabe diskutiert, also über die Programmstellung ein gesellschaftlicher Diskurs durchgeführt – dabei nicht ohne die Architektenschaft, als Fachbürger und Fachbürgerinnen ihrer Stadt. Wir hatten zum Beispiel begleitende Workshops mit Architekten und Architektinnen, die nicht im Auftrag der Stadt tätig waren, sondern die sich selbst über die Kammergruppe organisierten und in Zusammenarbeit mit uns Gedanken machten als fachkundige Bürger und Bürgerinnen darüber, wie man denn mit diesem Stadtraum umgehen könnte. Wohlgemerkt, ohne Planungsauftrag! Über den ganzen Planungsprozess hinweg gab es mit der Kammergruppe in einem informellen Arbeitskreis eine begleitende ständige Diskussion, wo alles das, was in späteren Planungsschritten entwickelt, immer wieder erörtert und hinterfragt wurde. Also auch in die Fachkollegenschaft hinein ein intensiver Dialog, bevor überhaupt noch konkrete Pläne aufgestellt wurden. Einige von Ihnen werden unschwer auf diesem Bild den Kollegen Klaus Humpert erkennen, der in diesem Planungs- und Diskussionsprozess als Moderator eine große Rolle gespielt hat.

Die Planung kommt zu den Leuten

Die Ergebnisse wurden dann in die Öffentlichkeit hinein kommuniziert. Auch adressiert an diejenigen, die nicht an den Veranstaltungen teilnahmen. Das Problem ist ja immer, dass man regelmäßig nur ein paar Leute erreicht: einige kommen ins Stadthaus und ein paar lesen Zeitung – aber das ist die geringere Zahl der Menschen in der Stadt. Die Mehrheit liest keine Zeitung, aber die muss man auch erreichen. Das gelingt mit Mitteln wie zum Beispiel einem Baugerüst am Rathaus, an dem man ein riesiges Infoblatt im Format 10 mal 6 Meter aufhängt, oder indem man überall in der Stadt, vor allem in der Fußgängerzone, wo sonst Tageszeitungen oder Werbeblätter liegen, der Bevölkerung Infomaterial an die Hand gibt. Und dann stellt man auch junge Leute an, die an den Einkaufstagen durch die Fußgängerzone und durch die Innenstadt laufen, um den Menschen das Infomaterial in die Hand zu drücken. Es geht also darum, auf vielfältigste Weise die Menschen zu erreichen und die Information zu den Menschen und zu den Bürgern zu bringen; und nicht die Leute zur Planung zu bringen – das war das Prinzip in diesem Verfahren: Ausstellungen im Straßenraum, Planungsausstellungen mit Thematisierung dessen, was in den Workshops und in den Diskussionen im Stadthaus erarbeitet wurde. Die städtebauliche Programmatik selbst haben wir zudem in einer Ausstellung auf der neuen Straße gezeigt, also dort wo die Leute gehen, wo sie einkaufen und wo sie im Vorübergehen dann die Informationen über das, was in der Mitte ihrer Stadt passieren soll, mitnehmen können. Das war das Prinzip: Die Planung kommt zu den Leuten.



Und erst dann, nach vier Jahren, gab es einen städtebaulichen Wettbewerb. Nach drei Jahren Diskussion sagten nämlich einige: „Jetzt hört doch endlich mal auf zu schwätzen, jetzt macht doch mal was! Ihr diskutiert immer nur rum: man könnte, man sollte. Und wollen wir jetzt in der neuen Straße mehr oder weniger Verkehr? Wollen wir dort Grünflächen und einen Beitrag zur Stadtverwaltung oder wollen wir dichte, kompakte Stadt bauen? Ja was denn? Jetzt wollen wir endlich mal was sehen.“ Und als wir an dem Punkt waren, meine Damen und Herren, wusste ich: jetzt sind wir auf dem richtigen Weg. Jetzt haben wir die Stadtgesellschaft so weit, dass sie bereit ist, das Thema als Aufgabe anzunehmen und anzuerkennen. Und dass insoweit eine tragfähige Basis gegeben ist, tatsächlich an eine so heikle Operation heranzugehen wie eine Hauptverkehrsstraße mitten durch die Innenstadt auf zwei Spuren zurückzubauen und den Durchgangsverkehr herauszuwerfen – ohne großartige neue Stadtautobahnen um die Stadt herum! Und dann, nachdem wir diese städtebauliche Programmatik in dem beispielhaften städtegesellschaftlichen Diskurs erarbeitet hatten, dann erst gab es den städtebaulichen Ideenwettbewerb, mit einem klaren Programm, das sich sehr vernünftig aus diesem gesellschaftlichen Diskurs entwickelt hat. Nämlich:

Man will keine reine Fußgängerzone, keine heile Welt für Fußgänger.

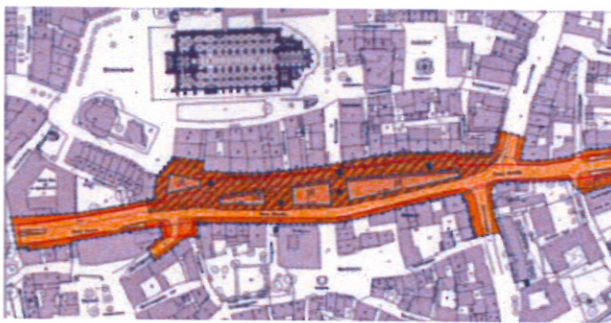
Das Auto gehört zur Stadt. Aber nur Erschließungsverkehr in der Innenstadt, möglichst wenig Durchgangsverkehr; zwei Spuren sollten reichen, viel Platz für den Fußgänger, eine eigene Trasse für den öffentlichen Verkehr, in dem später auch mal die Straßenbahn fahren kann. Es sollen Gassen und Plätze entstehen, hieß es.

Es sollen auch wieder Häuser gebaut werden, die sich am Maßstab der alten Stadt und an dieser wichtigen und spannenden Stelle der Innenstadt orientieren.

Es sollen aber keine monofunktionalen Strukturen entstehen. Nicht nur öffentliche Bauten, so wie man das früher mal dachte, sondern durchaus auch Privates – also die gemischte Stadt: dicht, kompakt, Handel, Dienstleistung. Mit dem Wohnen, sagte man, das wird dann vielleicht doch zu viel. Da gibt es zu wenig Flächen dafür und drum herum wird ohnehin viel gewohnt. Aber es soll auch für die Kultur ein Platz sein.

Ein ganz vernünftiges Bündel an Funktionen, das in den städtebaulichen Wettbewerb Eingang fand. Und das war das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes: Hier das Modell, zusammen mit einer Perspektive, umgesetzt in einen Bebauungsplan und in den sogenannten Gestaltungs- oder Funktionsplan. Aus der ehemaligen

Stadtautobahn wird ein Stadtraum mit hineingestellten, hier blau gekennzeichneten, Hochbauten. Hier ein Bereich für Kultur, ein Ausstellungsgebäude, hier ein großes Dienstleistungsgebäude und hier, im Eingang zum Münsterplatz mit dem Stadthaus von Richard Meier, ein kleines Kaufhaus. Schräg schraffiert die Fußgängerzonen, die zweispurige Trasse für den Autoverkehr und die für den Bus oder die spätere Straßenbahn in der Fußgängerzone nach dem Karlsruher oder Freiburger Modell. Darunter eine Tiefgarage mit integriertem Außenbereich, Zu- und Abfahrten.



Dieser Bebauungsplan ging dann in das formelle Bebauungsplanverfahren. Vom Gemeinderat grundsätzlich beschlossen wurde er wieder öffentlich kommuniziert im Stadthaus, mit Ausstellungen, mit Diskussionen und, und, und... Ja und dann gab es heftige Resonanz: Wir haben uns sehr gefreut, dass in dem Wettbewerb eine Arbeitsgemeinschaft Ulmer Architekten den ersten Preis gewann, und sie gebeten, die städtebauliche Lösung, die ja bisher keine architektonische Lösung war sondern nur eine stadträumliche mit Baukörpern und Grundstrukturen, zu übersetzen in anschauliche Bilder, die wir im nächsten Schritt verwenden wollten für unsere Information und Diskussion mit der Öffentlichkeit. Es entstanden diese Bilder, entwickelt von den Architekten in Zusammenarbeit mit einem spezialisierten Büro. Die Technologie war zu dem Zeitpunkt noch nicht so weit wie heute. Das Problem hatten wir damals überhaupt nicht erkannt: Unser Material wurde benützt von der Gegenseite: „Guckt Euch das an. Die bauen uns das Rathaus zu, die Kerle. Ist ja unmöglich, mit diesen Architekturen. Das kann doch wohl nicht wahr sein!“ Wir von der Verwaltung und die Befürworter sahen immer nur die Baukörper und die Stadträume, nicht die dargestellte Architektur mit ihren schnell hingeworfenen Fassaden, mit der Folge, dass es zu entsprechend heftigen und aus meiner Sicht durchaus nachvollziehbaren Protesten kam. Das steigerte sich in einem Ausmaße, dass das Projekt meiner Überzeugung nach damals auf der Kippe stand, weil plötzlich sehr viel Emotionalität hochkam.

Was passierte? Wir waren in der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes kurz vor dem Satzungsbeschluss. Mit den Verfassern des ersten Preises habe ich darüber diskutiert, dass sich die Kritik an dem Entwurf in der Öffentlichkeit an einer Situation entzündet: Der Entwurf hatte sich an dieser Stelle sehr stark orientiert an der Bebauung vor dem Krieg. Denn das Rathaus war auf der Nordseite nie freigestellt, hier war nur eine schmale Gasse. Das Ulmer Rathaus war nach Süden auf den Marktplatz hin orientiert (im Bild nicht zu sehen) und der alte Ratssaal war auch im südlichen Teil des Gebäudes untergebracht. Erst vor einigen Jahren kam der Ratssaal nach Norden und orientierte sich damit auch hinüber zum Münsterplatz und zum Münster. Insoweit entspricht diese Führung der Baugrenzen der historischen städtebaulichen Situation, die aber niemand mehr kannte. Die offene Situation vor dem Rathaus wurde jetzt als ein Positivum gesehen. Und das war der Knackpunkt. Nach Gesprächen mit den Architekten überlegten wir uns, vor dem Rathaus einen Platz zu schaffen; also den städtebaulichen Entwurf abzuändern, weiterzuentwickeln, zu reagieren auf die Einwände aus dieser öffentlichen Diskussion im Rahmen der Auslegung des Bebauungsplanes. Und das kam dann in der Überarbeitung als schematischer Plan heraus (Abb.). Und was macht man dann? Der formelle Bebauungsplan stand zur Satzung an auf Basis des Wettbewerbs-Konzepts. Jetzt gab es zwei Möglichkeiten: Das normale Verfahren wäre, man ändert diesen Plan, mit dem man dann wieder in eine neue, öffentliche Auslegung geht, in eine erneute Diskussion. Damit wäre die Gefahr gegeben gewesen, dass sich das Verfahren ausfranst und wir nach den vielen Jahren der öffentlichen Diskussion in eine sehr schwierige Lage gekommen wären. Wie wir es schließlich gemacht haben, hat so manchen Planungsjuristen zu entsetzten Kommenta-



ren veranlasst: Punkt eins, ich habe diesen Plan vom Gemeinderat beschließen lassen, als Satzung. Punkt zwei, ich habe dann den gleichen Gemeinderat beschließen lassen, dass auf die Bebauung des Baufeldes vor dem Rathaus verzichtet wird. Das heißt, in der gleichen juristischen Sekunde, in der der Gemeinderat gesagt hat, das ist das Baurecht des neuen Bebauungsplans, sagte er aber, wesentliche Teile dieses Bebauungsplanes werden nicht realisiert. Sondern – Punkt drei – für die Baufelder, die zu realisieren sind, werden städtebauliche Architektenwettbewerbe durchgeführt und auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Verfahren wird dann in einem späteren Schritt der Bebauungsplan angepasst und verändert. Und das hat der Gemeinderat einfach so beschlossen und so haben wir weitergemacht. Wo kein Kläger, da kein Richter.

Versöhnung der Moderne mit der europäischen Stadt

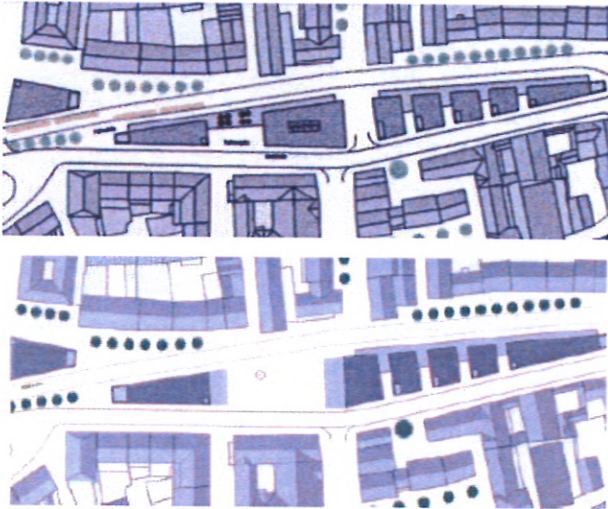
Der Bebauungsplan war natürlich von dieser Sekunde an nichtig: Sie können nicht etwas beschließen, wenn Sie im gleichen Moment sagen, Sie wollen es nicht realisieren – aber egal. Egal warum? Weil das Ergebnis die Mittel rechtfertigt! Und das ist das Ergebnis: Sie haben es vorhin schon gesehen, hier wieder mit Blick vom Münsterturm. Und ich glaube das Entscheidende ist nicht, verfahrenssauber abzuwickeln, sondern Ziele im Kopf zu haben und umzusetzen. Und diese Ziele im Dialog zu entwickeln. Mit dem Ziel eben Stadt zu bauen, und nicht Häuser oder Straßen oder Plätze oder Gassen, sondern Stadt. Welche Stadt bauen wir? Und dieses Bild vom Münsterturm zeigt ganz deutlich, welche Stadt wir bauen, und es zeigt auch deutlich, was ich meinte mit der Versöhnung der Moderne mit der europäischen Stadt. Denn diese Häuser sind ganz konsequente Stadtbausteine in der Ulmer Innenstadt, wie auch die Zentralbibliothek von Gottfried Böhm oder wie das Stadthaus von Richard



Meier. Es sind neue Stadträume entstanden und Fußgängerzonen. Es ist hier der schöne neue Platz vor dem Rathaus, der Hans- und Sophie-Scholl-Platz. Und diese beiden Luftbilder gegenüber zeigen noch einmal sehr schön, was in Ulm passierte. Damals noch nicht mit dem Stadthaus von Richard Meier. Hier ist der alte ehemalige Rathausparkplatz, wo nun die Zentralbibliothek von Gottfried Böhm steht, hier das Rathaus, die Neue Straße als Stadtautobahn – und die Neue Straße heute. Die trennende Straßenschneise ist überwunden, mit zeitgemäßen architektonischen Ausdrucksmitteln der Moderne, ohne peinliche Rückgriffe auf das Stilrepertoire vergangener Zeiten. Die Moderne stellt sich hier nicht mehr in einen Gegensatz zur Europäischen Stadt; sie setzt sich mit der Alten Stadt auseinander und entwickelt sie weiter fort. Diese Häuser sind Stadtbausteine!

Von der Planungstechnokratie zum Planungsdialog

Meine Grunderkenntnisse daraus zum Schluss: Stadtplanung und Stadtentwicklung ist ein Kommunikationsprozess. Anstelle Pläne zu entwerfen, anschließend aufzuhängen, zu erläutern und zu informieren, geht es heute darum, im Kommunikationsprozess die Planung zu entwickeln. Das ist ein ganz entscheidender Unterschied, das ist der Paradigmenwechsel von der Planungstechnokratie hin zum Planungsdialog. Man kann es auch so formulieren: nicht Pläne kommunizieren, sondern die Planung selbst als Kommunikationsprozess zu begreifen. Es geht darum, in diesem Kommunikationsprozess schon zu Beginn über Ziele zu diskutieren und nicht gleich über Lösungen, ob man es nun so oder so macht. Es geht darum zu erörtern, welche Stadt wir wollen? Welchen Verkehr? Wie viel Verkehr? Welche Art von Verkehr? Und den Verkehr in welchem Stadtraum? Und wie halten wir es mit den Nutzungen in der Stadt? Darüber kann man einen sehr intensiven und einen sehr erfolgreichen Dialog mit den Menschen in der Stadt führen. Sie sind engagiert und sie sind verständlich, weil alle Fachleute sind, wie ich es gerne nenne: Die Menschen in der Stadt sind Fachleute für ihre Bedürfnisse und wir Planer sind Fachleute für Lösungen. Wir begegnen uns auf Augenhöhe und können miteinander erfolgreich agieren. Wenn wir erst gemäß der „frühzeitigen Bürgerbeteiligung“ nach dem Baugesetzbuch verfahren, ist es zu spät. Denn wenn wir bereits im Bebauungsplanverfahren sind, ist das Kind möglicherweise schon in den Brunnen gefallen. Dann habe ich nämlich bereits Lösungen entwickelt für Probleme, die die Menschen, denen ich diesen Plan erläutere, oftmals gar nicht haben oder sich ihnen verweigern. Und dann sind im Ergebnis alle beleidigt: Die Planer sind beleidigt, weil sie doch einen schönen Plan entwickelt haben. Die Menschen sind beleidigt, weil sie das Gefühl haben überhört zu werden. Und der Gemeinderat ist sowieso belei-



dig, weil er sich fragt, wozu man ihn denn gewählt habe. In dieser Gemütslage der drei „Beleidigten“ treffen sich dann alle. Man kann das nur durchbrechen, indem man erst mal gemeinsam über die Ziele spricht, ohne Plan an der Wand. Erst mal nur gemeinsam über das reden, was wir wollen. Das geht nur, wenn man die Planung informell organisiert und sie nicht auf die formalisierte Verfahrens-



abwicklung beschränkt, wie wir sie nach dem Baugesetzbuch kennen. Und es gilt, die vielfältigen Möglichkeiten und Instrumente des Dialogs zu nutzen. Ich brauche Ihnen das nicht mehr zu erzählen: Ein wesentlicher Punkt ist die Bereitschaft, die Pläne zu entwickeln, sie zu verändern, eine offene Planung zu betreiben. Statt ein fertiges Projekt nur durch die diversen Stufen des Planungsverfahrens durchzuschleusen, ist es besser, so wie wir bei diesem Bebauungsplan, zu reagieren und zu verändern – buchstäblich in der letzten Minute haben wir die Situation gerettet, vor allem am Platz vor dem Rat-



haus, wo sich der städtebauliche Entwurf wesentlich verändert hat – sicherlich nicht zu seinem Nachteil. Viele, auch die Architekten, sagen, es ist gut, dass sich die Planung weiterentwickelt hat, denn es ist eine neue Qualität entstanden. Und man hat re-

agiert auf die Veränderung im Rathaus mit dem neuen Sitzungssaal, der auf diesen Platz schaut. Insgesamt gibt es nun eine schöne neue stadträumliche Verbindung zwischen Marktplatz und Münsterplatz. Was will man bei einem so großen Stadtumbauprojekt mehr als durch eine offene Planung Akzeptanz zu erzeugen, in der signalisiert wird, dass man in Politik und Verwaltung bereit ist, ein Konzept im Prozess auch zu verändern und umzubauen.

Eigentlich alles ganz einfach. Man muss es nur tun.

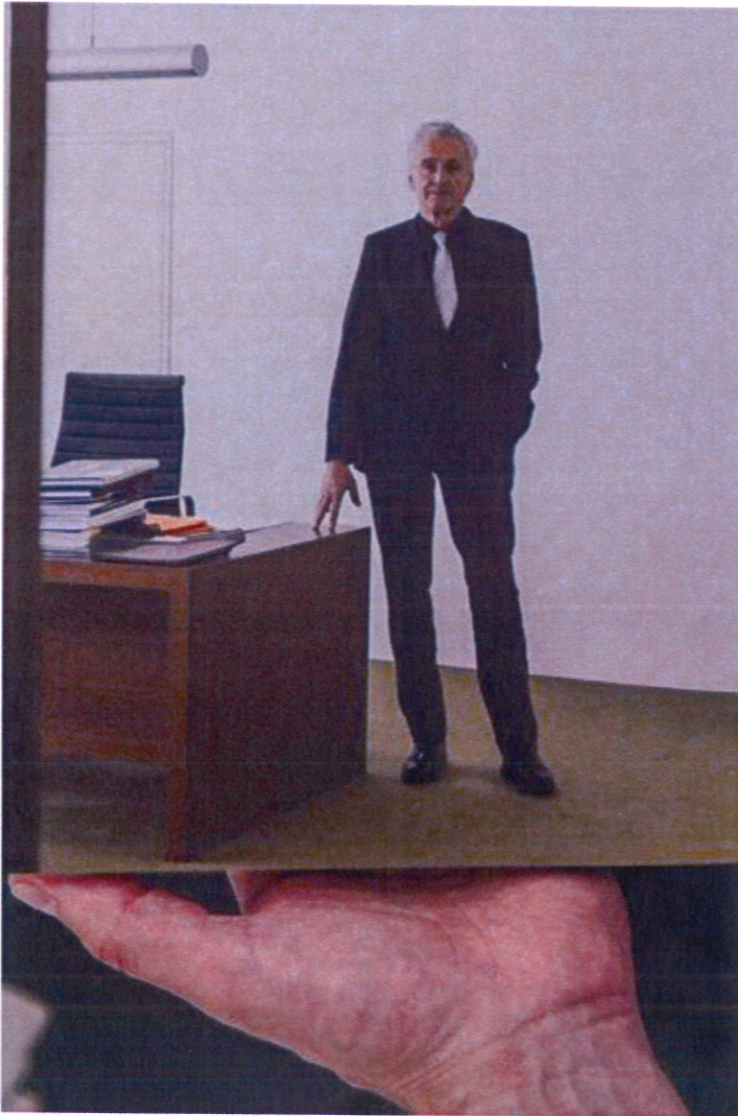
Bilder: Stadt Ulm

URL: <http://www.swp.de/2100690>

Autor: JAKOB RESCH, 10.07.2013

Baubürgermeister Wetzig: Der Verteidiger des öffentlichen Raums

ULM: Baubürgermeister Alexander Wetzig ist ein "Entscheider". Als solcher ist er in einem Buch über wichtige deutsche Städtebauer vertreten.



Schwarz und Weiß: Alexander Wetzig verkörpert den nüchternen Ulmer Stil und vertritt eine offene Philosophie des Städtebaus. Foto: Lars Schwerdtfeger

Die Damen und Herren, die in Deutschland Stadtentwicklung vorantreiben, posieren vor großen Plänen, vollen Bücherregalen, bunten Gemälden, Bürofenstern mit Blick nach draußen. Und der Kollege von der Donau? Schwarzer Anzug. Weiße Wand. Ulm. So vertritt **Alexander Wetzig** den Stil seiner Stadt in stiller Größe und edler Schlichtheit unter 39 weiteren "Entscheidern der Stadtentwicklung", die jetzt ein Buch im Porträt präsentiert, Titel: "Wir bauen Deutschland." Wetzig sagt, wie er Ulm baut.

Im Interview gibt sich der Baubürgermeister dabei aus der Tiefe seines Amtszimmers als offensiver Verteidiger des öffentlichen Raums. "Der öffentliche Raum ist für mich die zentrale Kategorie einer Stadt. Er ist primär nutzungsunbestimmt, offen und für alle da." So denkt halt ein Ulmer oder vielmehr ein Münchner mit Südtiroler Wurzeln, der ein Ulmer geworden ist, seit er hier 1985 Stadtplanungschef und 1991 Stadtbaumeister geworden ist.

Der öffentliche Raum müsse 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. Puh. Urbanität kann ganz schön anstrengend sein, aber das kommt davon, wenn man sagt: "Von Beginn meiner Tätigkeit an hat mich immer der große Zusammenhang interessiert."

Wetzig, der für Ulm dem Alphabet nach zwischen den Kollegen der Residenz- und Landeshauptstädte Stuttgart und Wiesbaden Auskunft gibt, geht auch auf die Besonderheiten der Bürgerbeteiligung ein, die er seit Amtsantritt auf dem Schirm hat und die er lokalspezifisch so begründet: "Eine alte Bürgerstadt wie Ulm hat ein kollektives Bewusstsein, wenn man so will." Die Ulmer haben also eine Vorstellung von ihrer Stadt, um es vage auszurücken. Wetzig folgert konkret, dass man die Menschen von Anfang an in Planungsprozesse einbeziehen müsse.

Resümee: Der Baubürgermeister macht eine gute Ulmer Figur. Auch wenn er den irren Satz prägt: "Retrospektiv eine Zukunftsperspektive zu entwickeln, ist schwierig."

Info

Daniel Arnold: Wir bauen Deutschland. Jovis Verlag Berlin, 272 Seiten, 140 Bilder, 42 Euro.

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit schriftlicher Genehmigung

Copyright by SÜDWEST PRESSE Online-Dienste GmbH - Frauenstrasse 77 - 89073 Ulm



Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis

§ 12 Vorhaben- und Erschließungsplan

- (1) Die Gemeinde kann durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen, wenn der Vorhabenträger auf der Grundlage eines mit der Gemeinde abgestimmten Plans zur Durchführung der Vorhaben und der Erschließungsmaßnahmen (Vorhaben- und Erschließungsplan) bereit und in der Lage ist und sich zur Durchführung innerhalb einer bestimmten Frist und zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten ganz oder teilweise vor dem Beschluss nach § 10 Abs. 1 verpflichtet (Durchführungsvertrag). Die Begründung des Planentwurfs hat die nach § 2a erforderlichen Angaben zu enthalten. Für die grenzüberschreitende Beteiligung ist eine Übersetzung der Angaben vorzulegen, soweit dies nach den Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig ist. Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach Satz 1 gelten ergänzend die Absätze 2 bis 6.
- (2) Die Gemeinde hat auf Antrag des Vorhabenträgers über die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden. Auf Antrag des Vorhabenträgers oder sofern die Gemeinde es nach Einleitung des Bebauungsplanverfahrens für erforderlich hält, informiert die Gemeinde diesen über den voraussichtlich erforderlichen Untersuchungsrahmen der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 unter Beteiligung der Behörden nach § 4 Abs. 1.
- (3) Der Vorhaben- und Erschließungsplan wird Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans ist die Gemeinde bei der Bestimmung der Zulässigkeit der Vorhaben nicht an die Festsetzungen nach § 9 und nach der auf Grund von § 9a erlassenen Verordnung gebunden; die §§ 14 bis 18, 22 bis 28, 39 bis 79, 127 bis 135c sind nicht anzuwenden. Soweit der vorhabenbezogene Bebauungsplan auch im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans Festsetzungen nach § 9 für öffentliche Zwecke trifft, kann gemäß § 85 Abs. 1 Nr. 1 enteignet werden.
- (3a) Wird in einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan für den Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans durch Festsetzung eines Baugebiets auf Grund der Baunutzungsverordnung oder auf sonstige Weise eine bauliche oder sonstige Nutzung allgemein festgesetzt, ist unter entsprechender Anwendung des § 9 Abs. 2 festzusetzen, dass im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet. Änderungen des Durchführungsvertrags oder der Abschluss eines neuen Durchführungsvertrags sind zulässig.
- (4) Einzelne Flächen außerhalb des Bereichs des Vorhaben- und Erschließungsplans können in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen werden.
- (5) Ein Wechsel des Vorhabenträgers bedarf der Zustimmung der Gemeinde. Die Zustimmung darf nur dann verweigert werden, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die Durchführung des Vorhaben- und Erschließungsplans innerhalb der Frist nach Absatz 1 gefährdet ist.
- (6) Wird der Vorhaben- und Erschließungsplan nicht innerhalb der Frist nach Absatz 1 durchgeführt, soll die Gemeinde den Bebauungsplan aufheben. Aus der Aufhebung können Ansprüche des Vorhabenträgers gegen die Gemeinde nicht geltend gemacht werden. Bei der Aufhebung kann das vereinfachte Verfahren nach § 13 angewendet werden.

[zum Seitenanfang](#)

[Datenschutz](#)

[Seite ausdrucken](#)

Sehr geehrte Frau Stadträtin,

sehr geehrter Herr Stadtrat,

wie bereits gestern im Gemeinderat mitgeteilt lade ich Sie hiermit zur

öffentlichen Podiumsdiskussion zum Stadtentwicklungsprojekt Sedelhöfe im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplanverfahren herzlich ein.

Termin: Mittwoch, 16. Oktober 2013, 19.00 Uhr

Ort: Kornhaus Ulm, Kornhausplatz 1, 89073 Ulm

Bei dieser offenen Podiumsdiskussion können sich Bürger und Interessierte über das Projekt und die hiermit verfolgten Ziele informieren sowie mit den Vertretern der Stadt, dem Investor, den Verbänden und dem Handel diskutieren. Auf dem Podium sind folgende Teilnehmer:

Alexander Wetzig

Stadt Ulm, Bau- und Umweltbürgermeister

Caroline Rauschenbach

MAB Development Deutschland GmbH, Projektmanagerin der Sedelhöfe

Otto Sälzle

IHK Ulm, Hauptgeschäftsführer

Michael Klamser

Ulmer City Marketing e.V., 1. Vorsitzender

Prof. Dr. Thomas Dobbelsstein

Hochschule Baden-Württemberg, Professor für Marktforschung und Marketing

Peter Fuhrmann

SCC Shopping-Center-Consulting Berlin GmbH, Mitgesellschafter und Experte für die Konzeption von innerstädtischen Einkaufszentren

Moderation:

Anita Schlesak, SWR

Ich freue mich über Ihre Teilnahme.

Freundliche Grüße

Alexander Wetzig

Bürgermeister

Stadt Ulm

Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt

Marktplatz 1

D-89073 Ulm

Telefon: +49 (0)7 31 - 161 6000

Telefax: +49 (0)7 31 - 161 1632

E-Mail: a.wetzig@ulm.de