

Städtebau und Baurecht II
Münchener Straße 2

89070 Ulm

Ulm, 28.05.2014

Anregungen und Einwendungen zum aktuellen 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,

zu den Sitzungsunterlagen des Auslegungsbeschlusses habe ich eine Anregungen und Einwendung zur „*Anlage_09_-_Planungsvorschlage_Treppenaufgang*“ einzu-
bringen.

Da sich dieser Lösungsansatz außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befindet und erschwerend hinzu kommt, dass eine Vereinbarung mit mehreren Eigentümern des Flurstücks 61/1 notwendig sind und zusätzliche Kosten für die Stadt Ulm damit verbunden sind, ist nach einem anderen praktikableren und sinnbringenden Lösungsansatz zu suchen.

An dieser zentralen Stelle, die zudem das **öffnende Tor** zur Stadt darstellen soll, muss ein Lösungsansatz gefunden werden der zeitnah zu realisieren ist und am Ende nicht die Gefahr besteht, dass er als Seifenblase endet.

Dazu habe ich mehrere Lösungsvarianten erarbeitet, um dessen Bewertung und Abwägung ich hiermit bitte. Als Basis dafür wurde von mir der Aufgang und Zugang zur Stadt entsprechend der Zielvorgaben des Wettbewerbs etwas geöffnet, um einen öffnenden Stadtzugang zu erhalten. Dazu musste das geplante Gebäudedeck der Sedelhöfe am Gebäude Bahnhofstraße 18 etwas zurückgesetzt werden.

Diese Maßnahme bringt mehrere Vorteile für das Gesamtvorhaben:

1. Bessere Belichtung / Sonneneinfall dieses Vorbereichs der Sedelhöfe
2. Aufwertung des Zugangsbereichs (aus der Sicht der Sedelhöfe und der Stadt)

3. Höhere Aufenthaltsqualität
4. Öffnender Zugang zur Bahnhofstraße
5. Verbesserte Fluchtwegbedingungen im Brandfall (in den Sedelhöfen)
6. Dadurch erhält man zudem die Möglichkeit in der Nähe des Geburtshauses von Albert Einstein zu dessen Ehren einen öffentlichen Einstein-Platz zu schaffen.

Bei allen drei Varianten wurde versucht einen gleichberechtigten Zugang zu schaffen und das komplette Vorhaben im Geltungsbereich des B-Plans Sedelhöfe zu belassen, um den es hierbei schließlich geht.

Beschreibung der Lösungsvariante V1 (**Anlage 1**):

Die Lösungsvariante V1 hat den ursprünglichen Planungsansatz aufgenommen, eine Rolltreppe und einen Treppenaufgang in das Vorhaben „Sedelhöfe“ zu integrieren.

Da als Hauptwegeachse die Strecke Bahnhof – Bahnhofstraße zählt, wurde dort die Rolltreppe vorgesehen, um die Besucher und Passanten entlang dieser Achse zu führen. Wesentlich breiter als die Rolltreppe wurde ein Treppenaufgang gestaltet, um den Besuchern und Passanten auch in die Möglichkeit zu geben, direkt in die Sedelhöfe zu gelangen. Die Sedelhöfe werden in den Planvorgaben als Ergänzung zum Handel in der Haupteinkaufsstraße angesehen und deshalb dürfte die Behandlung / Gewichtung entsprechend der Zielvorgaben der Stadt Ulm sein.

Diese Lösungsvariante V1 hat den weiteren Vorteil, dass die Kosten für eine zusätzliche Rolltreppe auf „fremden“ Grund vermieden wird und dadurch das komplette Planvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans der Sedelhöfe liegt. Verhandlungen und weitere Kosten für das Wegerecht,... auf dem Flurstück 61/1 entfallen damit.

Da laut den vorliegenden Gutachten die Zielgruppe der Sedelhöfe in der jüngeren Generation gesucht wird, ist eine benachteiligte Behandlung nicht zu erkennen, da diese eher den Treppenaufgang verwenden werden.

Der Investor MAB kann nichts gegen diese Lösung haben, da ein gleichberechtigter Aufgang eine Vorgabe zur Planung war und lediglich die Anordnung der Rolltreppe mit der Treppe aus seiner Planung getauscht wird. Somit müsste das was vorher eine gerecht Aufteilung darstellte, mit dieser Anordnung genauso gleichberechtigt sein.

Beschreibung der Lösungsvariante V2 (**Anlage 2**):

Die Lösungsvariante V2 nimmt den Grundgedanken der Variante V1 auf, mit dem Unterschied, dass die Rolltreppe zwischen zwei separaten Treppenaufgängen platziert ist, wovon ein Treppenaufgang in Richtung Sedelhöfe ausgerichtet ist und der Zweite in Richtung Bahnhofstraße.

Auch bei dieser Variante liegt das komplette Planvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans und die Stadt Ulm spart weitere Kosten für das Wegerecht und die Schaffung einer 2. Rolltreppe, inkl. Folgekosten (Reparaturen, Wartung,...).

Beschreibung der Lösungsvariante V3 (**Anlage 3**):

Die Lösungsvariante V3 ergänzt die Variante 1 um eine weitere Rolltreppe, um beide Seiten (bestehenden Handel und die Sedelhöfe) gleichberechtigt mit Besuchern und Passanten bedienen zu können.

Zwischen diesen beiden Rolltreppen ist als verbindendes Element ein zusätzlicher Treppenaufgang geplant, der wiederum beide Seiten gleichberechtigt bedient. Auch in dieser Variante V2 entfallen die Verhandlungen und weitere Kosten für das Wegerecht auf dem Flurstück 61/1 und diverse Folgekosten (Reparaturen, Wartungen,...) dieser 2. Rolltreppe bleiben der Stadt Ulm erspart, da sie im Verantwortungsbereich des Investors MAB liegt.

Bisher gab es keine weitere Alternativen und Lösungsansätze, mit der die Öffentlichkeit konfrontiert wurde, obwohl dies vom Oberbürgermeister der Stadt Ulm Herrn Ivo Gönner so in einem Interview des Radiosenders Donau3FM dargestellt wurde (siehe **Anlage 4**).

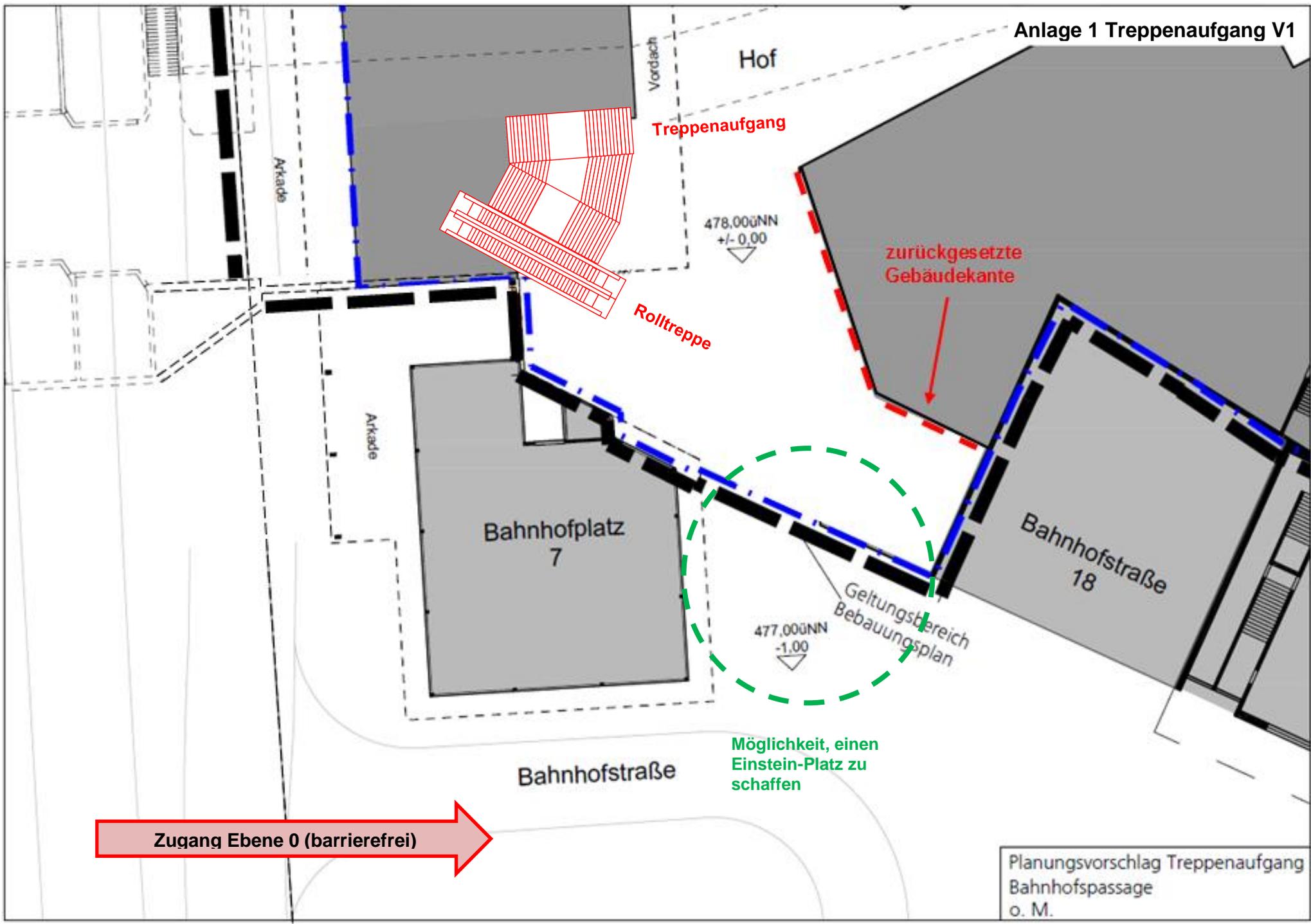
Aus diesem Grunde möchte ich weitere Lösungsansätze in die Bewertung und Abwägung ins Bebauungsplanverfahren einbringen, um das finden der bestmöglichen Lösung für einen öffnenden gleichberechtigten Stadtzugang zu ermöglichen.

Wie undurchdachte der bisherige Lösungsansatz ist, können Sie der **Anlage 5** entnehmen. Darin wird ersichtlich, dass diese Lösung die Passantenströme direkt in die Sedelhöfe leitet und zum Erreichen der Bahnhofstraße sogar ein Kreuzen der Passanten von der Rolltreppe notwendig macht, die nicht einfach stehen bleiben können.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage 1 – 4

Anlage 1 Treppenaufgang V1



Treppenaufgang

Rolltreppe

zurückgesetzte Gebäudekante

Bahnhofplatz 7

Bahnhofstraße 18

Bahnhofstraße

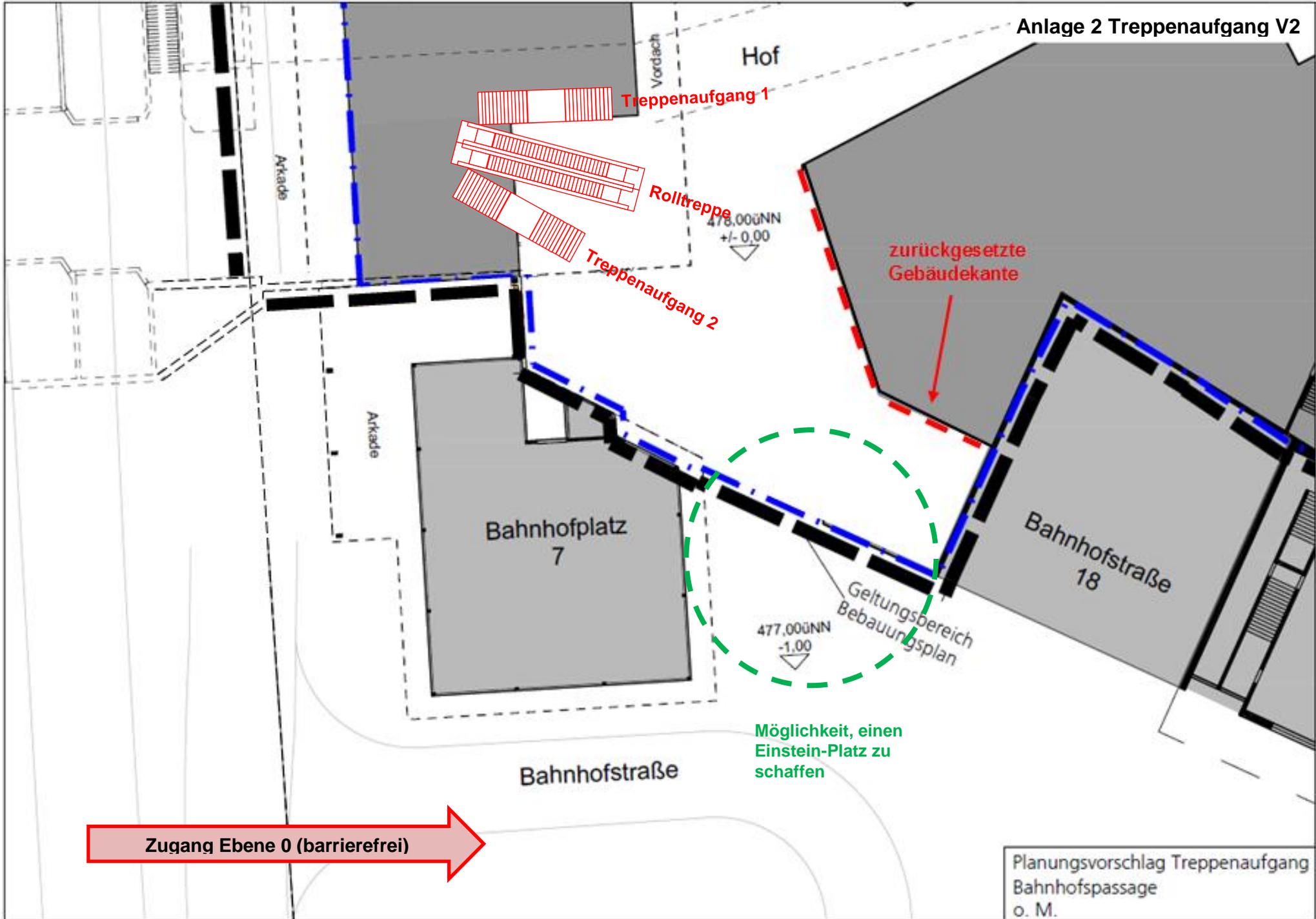
Geltungsbereich Bebauungsplan

Möglichkeit, einen Einstein-Platz zu schaffen

Zugang Ebene 0 (barrierefrei)

Planungsvorschlag Treppenaufgang
Bahnhofspassage
o. M.

Anlage 2 Treppenaufgang V2



Treppenaufgang 1

Rolltreppe

Treppenaufgang 2

zurückgesetzte Gebäudekante

Bahnhofplatz 7

Bahnhofstraße 18

Geltungsbereich Bebauungsplan

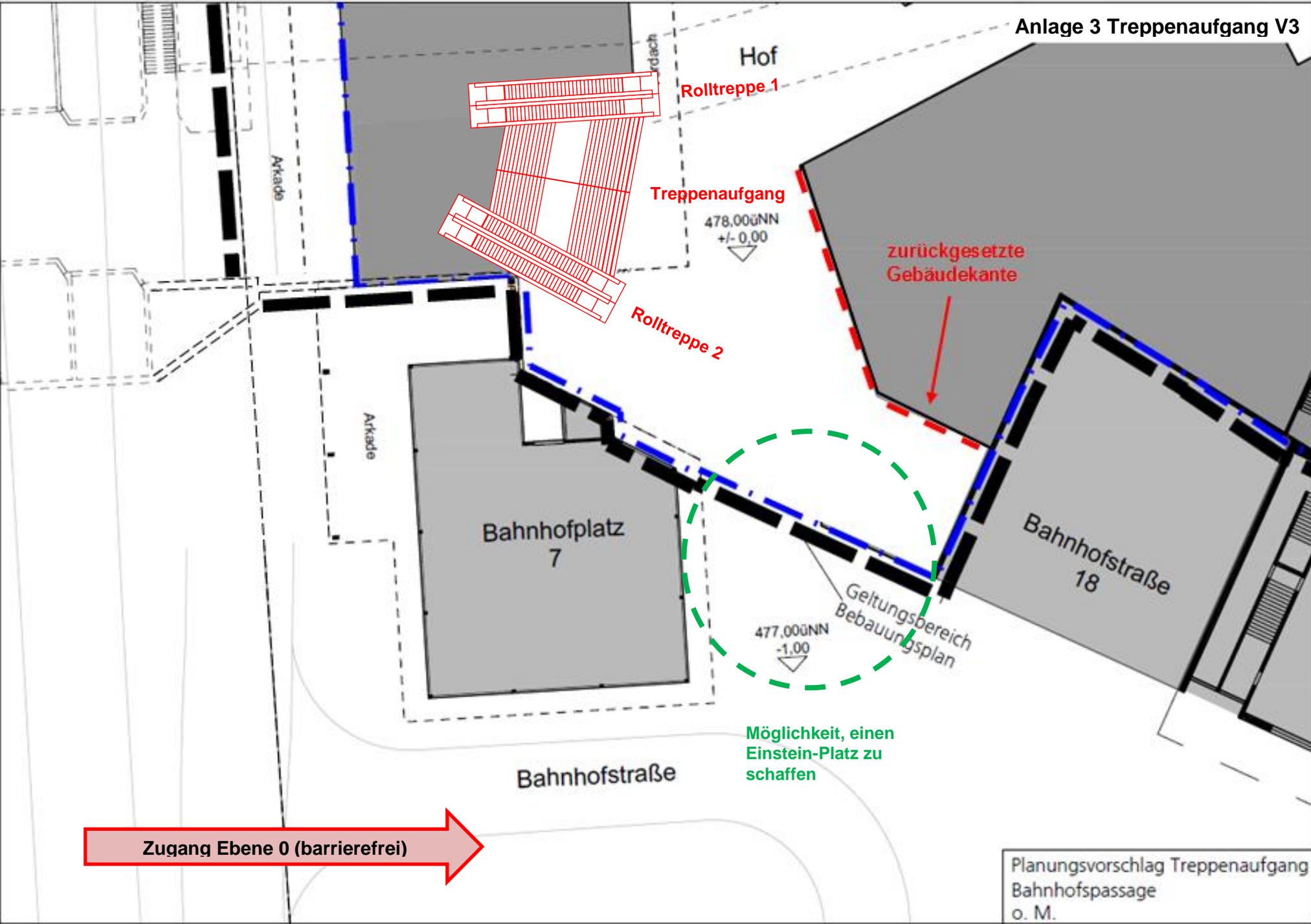
477.000NN -1.00

Möglichkeit, einen Einstein-Platz zu schaffen

Zugang Ebene 0 (barrierefrei)

Planungsvorschlag Treppenaufgang
Bahnhofspassage
o. M.

Anlage 3 Treppenaufgang V3



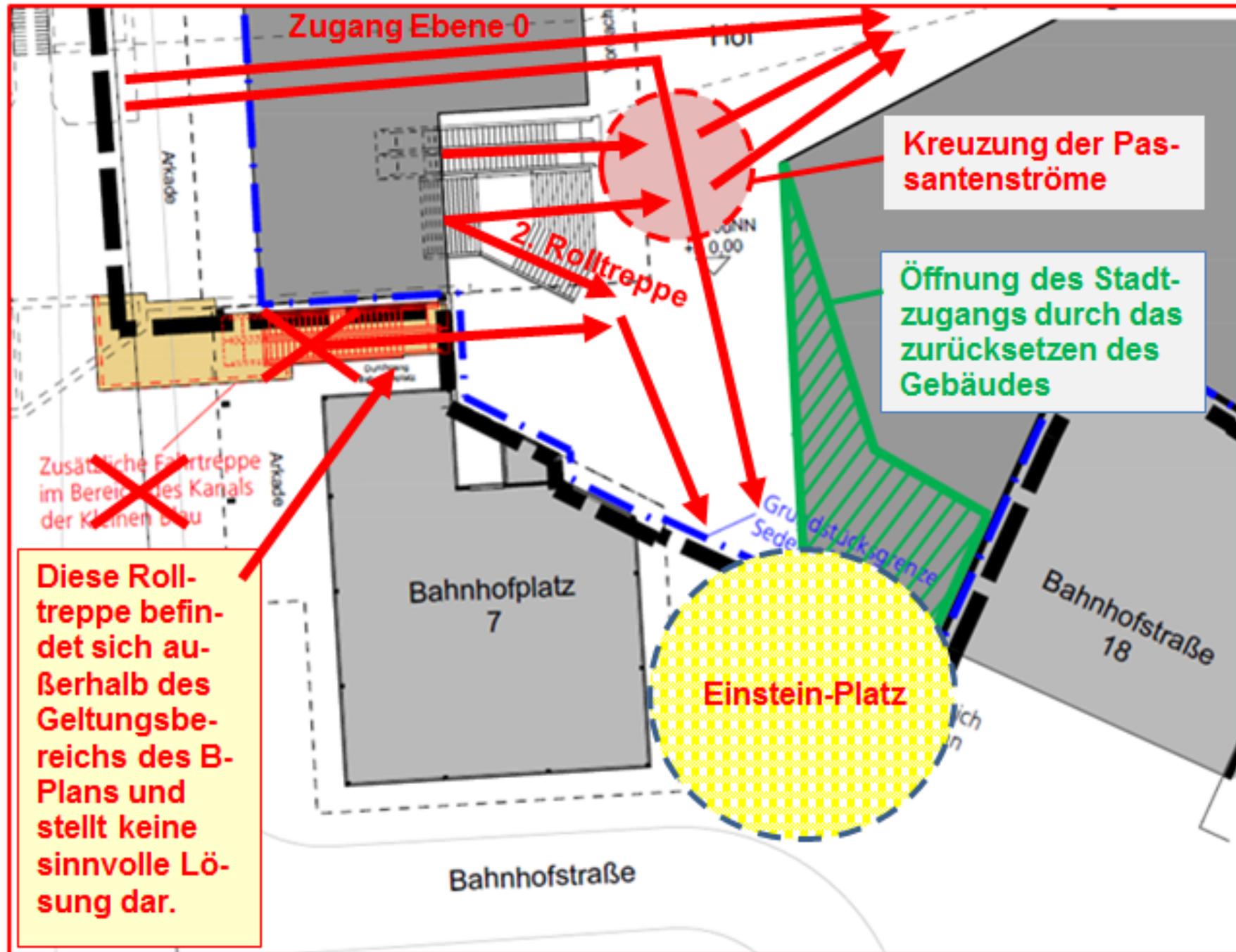
OB Gönner zu Sedelhof-Zoff



Gegenwind für Ulms Oberbürgermeister Ivo Gönner: Immer mehr Gemeinderats-Fraktionen wollen die Pläne für die Sedelhof-Galerie ändern. Sie fordern aus der Bahnhofs-Unterführung kommend einen zweiten Zugang in die Innenstadt. Nun hat sich erstmals der Rathauschef dazu geäußert. Gönner sagte DONAU 3 FM, dass es nach der Sommerpause im Oktober die nächste Ausschuss-Sitzung gibt.

Dort soll das Thema nochmals zur Sprache kommen und mehrere Varianten durchgesprochen werden. Nach den bisherigen Plänen gelangen die Fußgänger direkt in die Sedelhöfe. Das sorgt bei den Händlern der Fußgängerzone für Unmut, Kritik kam zuletzt auch von der SPD und den Freien Wählern.

Anlage 3:



Diese Rolltreppe befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans und stellt keine sinnvolle Lösung dar.

Ein öffnender Stadtzugang kann an dieser Stelle nur geschaffen werden, wenn man den Durchgang zwischen dem Bahnhofplatz 7 und dem Gebäude Bahnhofstraße 18 öffnet / aufweitet (siehe grüne Markierung im Planausschnitt oben).

Im Gegenzug dazu kann man z.B. von einer Querung der Friedrich-Ebert Straße auf der Ebene 0 innerhalb des Geltungsbereich der Sedelhof Planungen absehen und die eingesparte Fläche als „Ersatz-Verkaufsfläche“ nutzen. Die Querung auf Ebene 0 und somit der Hauptzugang zur Stadt (auf Ebene 0) könnten dann bei der Bahnhofstraße erfolgen.

- Vorteile:**
- Mit dieser Maßnahme / Änderung könnte man eine halbwegs gleichberechtigte Zugangssituation schaffen, da die Sedelhöfe etwas von den eigenen Stellplätzen der Tiefgarage und der Ebene -1 profitieren und der bestehende Handel vom Zugang auf Ebene 0 in der Bahnhofstraße.
 - Der Investor MAB würde durch den wegfallenden Zugang auf Ebene 0 einen „Ersatz“ für die grün markierte Fläche bekommen.
 - Die Aufgänge von Ebene -1 zur Ebene 0 könnten etwas nach Norden verlagert werden, was wiederum die Möglichkeit eröffnet, eine 2. Rolltreppe in Richtung Bahnhofstraße einzurichten.
 - Der Aufgangsbereich der Passage (Ebene -1) würde eine bessere Belichtungssituation erhalten.
 - Die gesamte Aufenthaltsqualität wird verbessert
 - Die Aufweitung würde eine Verbesserung der Fluchtwege für Notsituationen bedeuten (Flucht bei Brand,...)
 - Die Kosten für die vorgeschlagene 2. Rolltreppe (inkl. zukünftiger Wartungskosten,...) könnte eingespart werden.
 - Es könnte zu Ehren von Albert Einstein ein öffentlicher Platz (Einstein-Platz) in der Nähe seines Geburtshauses von Albert Einstein – zu Ehren Albert Einsteins geschaffen werden (siehe dazu Planausschnitt oben).
- Nachteil:**
- Seitens der Stadt Ulm und des Investors MAB müssten nochmals kleinere Planungsänderungen erfolgen.

Ein Investor der nicht nur am Profit, sondern auch an einer sinnvollen zukunftsweisenden Stadtentwicklung von Ulm interessiert ist, würde einer solchen Maßnahme mit Sicherheit zustimmen.

Städtebau und Baurecht II
Münchner Straße 2

89070 Ulm

Ulm, 28.05.2014

Anregungen und Einwendungen zum aktuellen 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,

hiermit möchte ich speziell zu der angepriesenen Aufenthaltsqualität und der offenen freundlichen Bauweise ein paar Anmerkungen und Anregungen in das Verfahren einbringen, mit der Bitte um deren neutraler Bewertung und Abwägung. Hierbei müssen auch die bildlichen und wörtlichen Aussagen und Widersprüche aus den Anlagen 1 und 2 mit aufgenommen werden.

Bisher sind diverse Aussagen von Verantwortlichen der Stadtspitze leider sehr widersprüchlich und es werden Dinge schön geredet, die nicht der Realität entsprechend und primär im Interesse des Investors liegen.

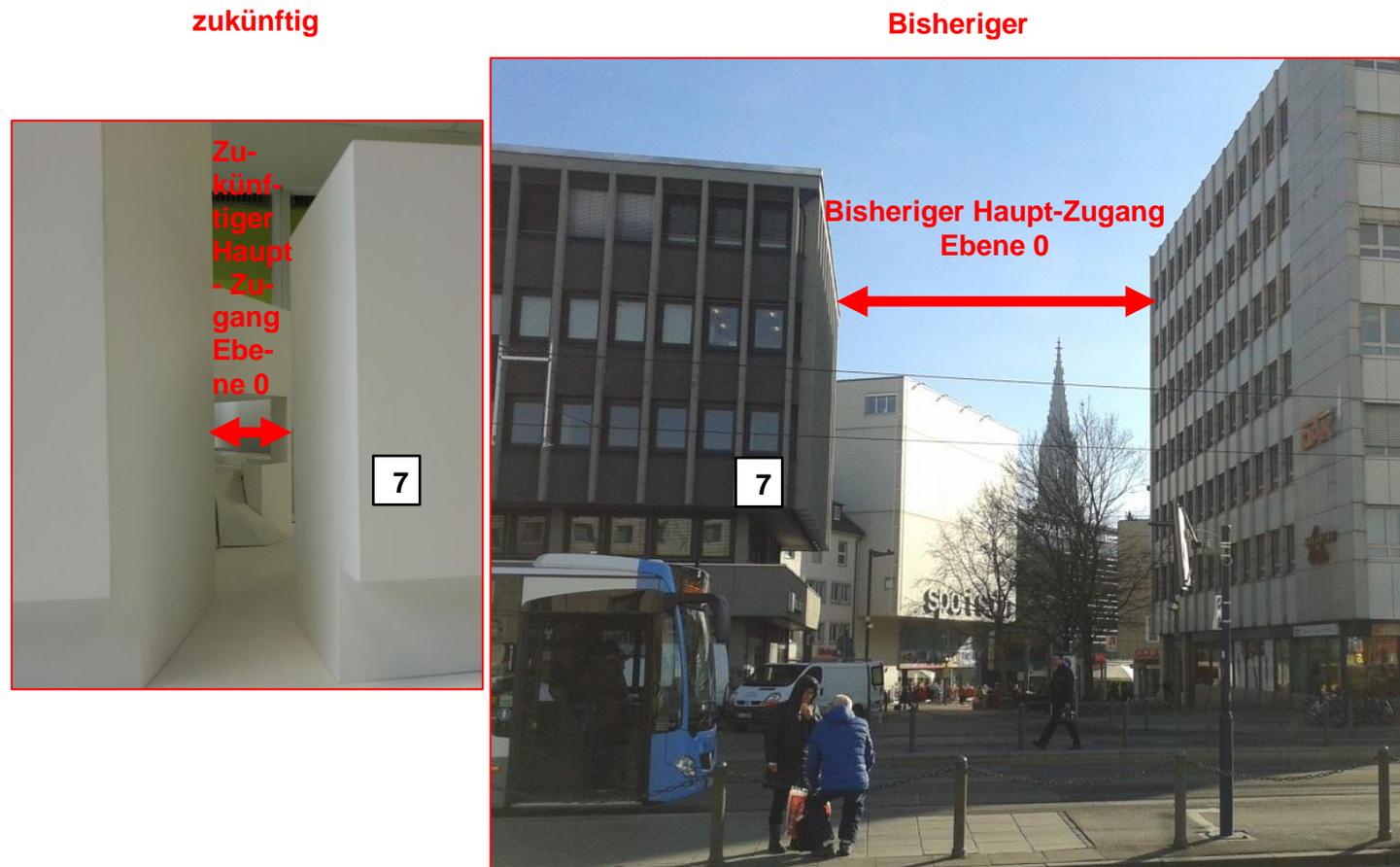
Mit freundlichen Grüßen

Anlage 1 Bilder und Darstellungen zum Vorhaben
Anlage 2 Folien aus einer öffentlichen Veranstaltung vom 06.03.2014

Anlage 1

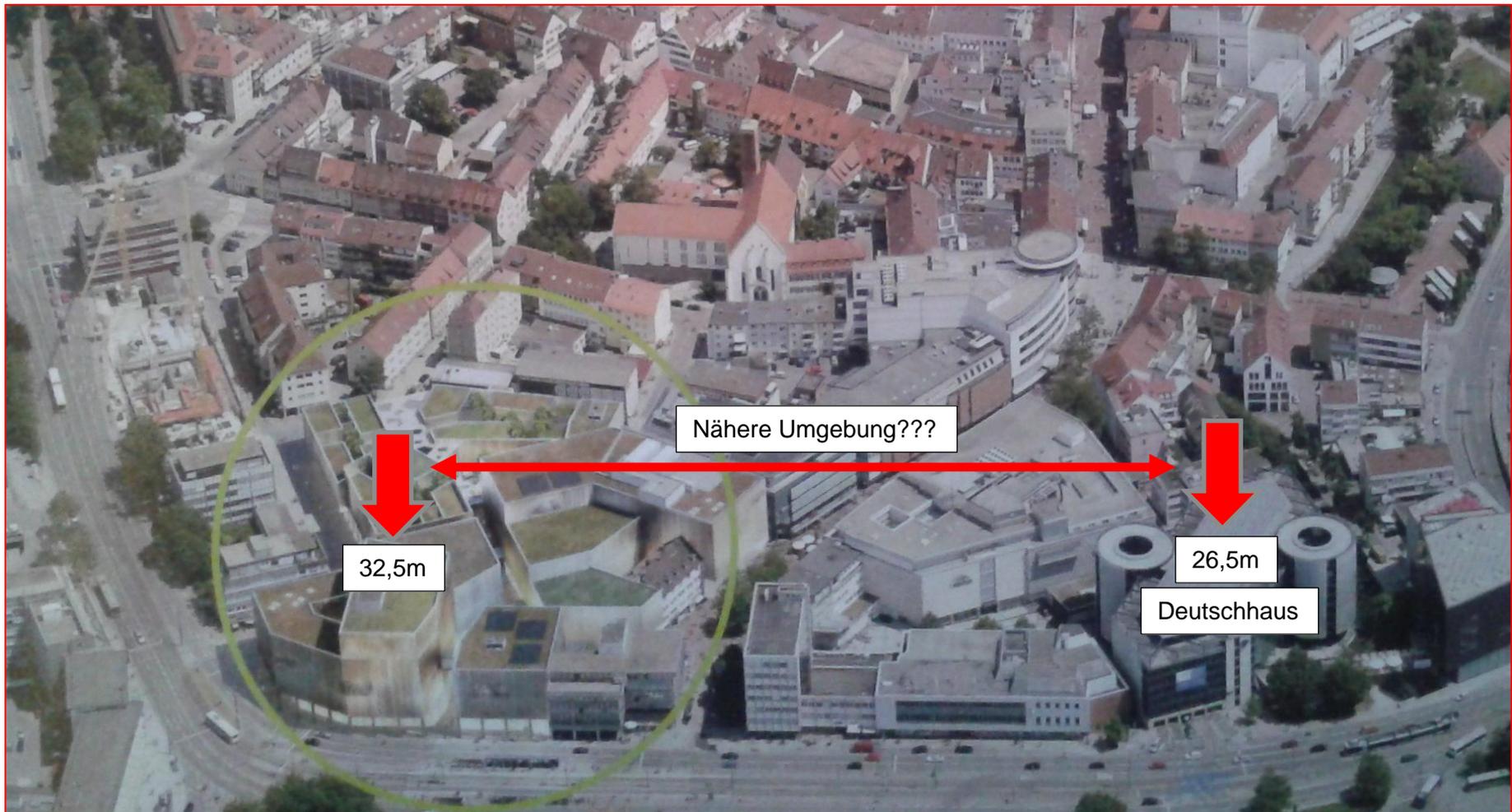
Das aktuelle Planungskonzept wurde bisher immer mit Freundlicher und offener Gestaltung beschrieben, obwohl seine engen Gassen gerade mal 30% der Breite der Hirschstraße haben und die Gebäudeteile meist höher als die angrenzenden Gebäude der Hirschstraße ausgeprägt sind.

Verdeutlicht wird das Ganze noch über die beiliegenden Bilder des Modells:

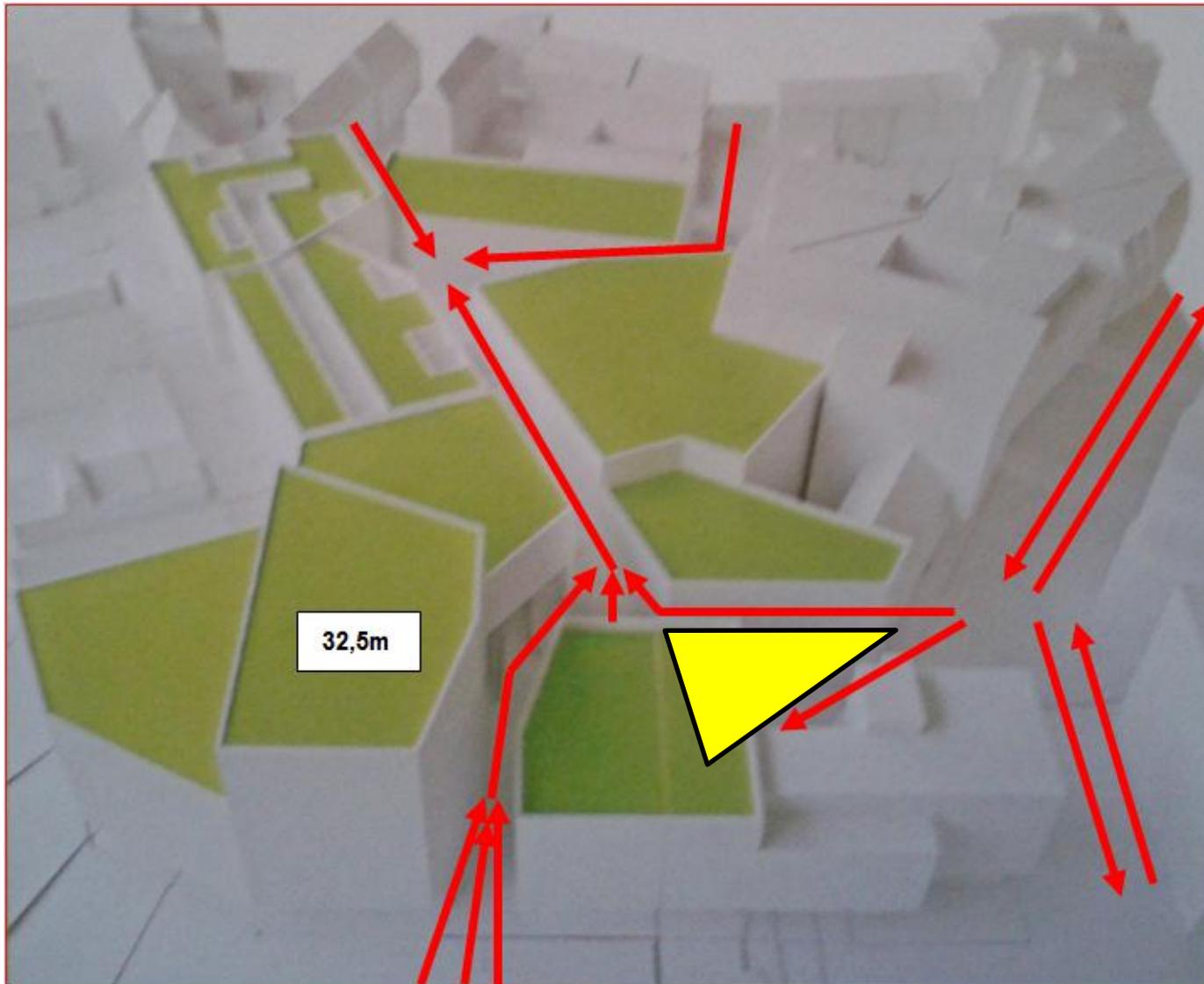


Zitat aus der Begründung:

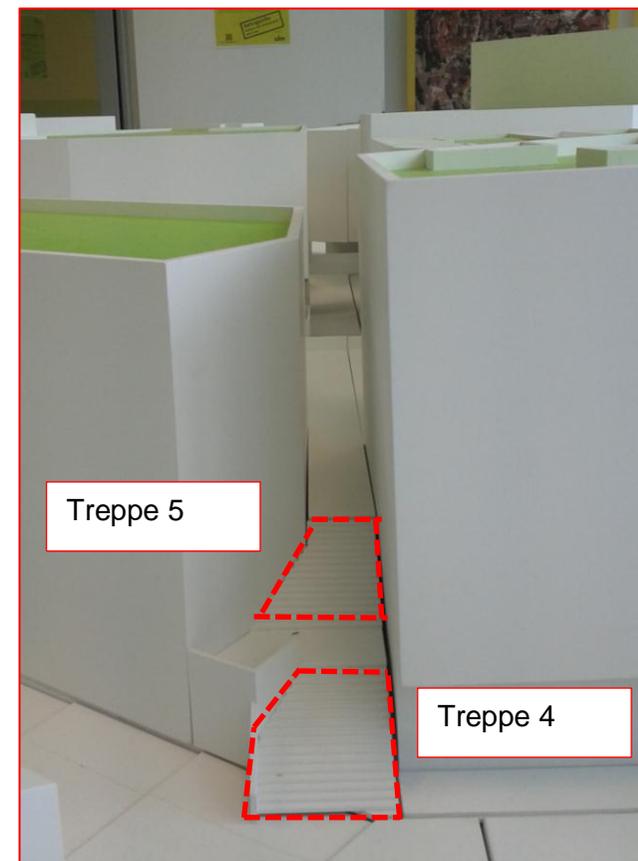
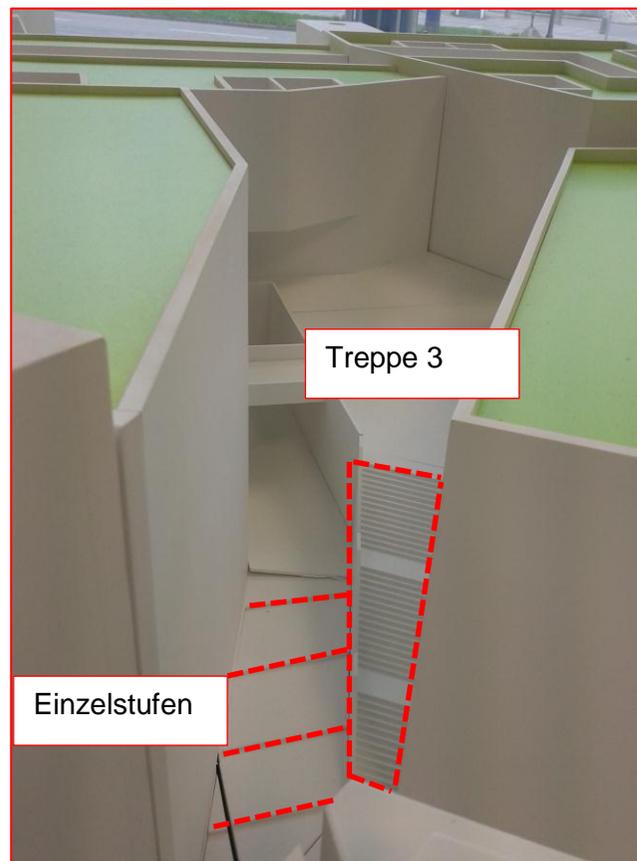
„Die festgesetzte Höhenbeschränkung orientiert sich am vorhandenen Spektrum der Gebäudehöhen in der näheren Umgebung (Höhe Deutschhaus ca. 26,5m).“



Öffnender Stadtzugang mit hoher Aufenthaltsqualität? Zur Stadt hin verengt sich der Zugang bislang in den Planungen und die engen Gassen zwischen den Gebäudehöhen dürften eher erdrückend sein, als dass sie eine hohe Aufenthaltsqualität bieten.



Barrierefreie Umgebung innerhalb der Sedelhöfe, die auch im Brandfall für Behinderte, Gehbehinderte, Blinde kein Hindernis darstellt?





Einkaufszentrum Sedelhöfe?

Einmischen!

Informations- und Diskussionsveranstaltung

Wo? Bürgerhaus Mitte, Schaffnerstr. 17, 89073 Ulm

Wann? 6. März 2014, 19.00 Uhr

Moderation: Dana Hoffmann, Journalistin,
Süd-West-Presse Ulm

Referat von: Dr. Holger Pump-Uhlmann, Architekt, Mitautor des Leitfadens
„Zum Umgang mit großen innerstädtischen Einkaufszentren“ für das
Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen (2011)



Allianz für
Beteiligung



Sedelhöfe

Wie sie werden sollen und warum?



„Bürgerbeteiligung nach Baugesetzbuch ist zu spät. Wenn Sie, meine Damen und Herren erst dann anfangen, wenn Sie im formalen Prozess sind, haben Sie schon verloren ...

Die neue Partizipationsgesellschaft erfordert weit mehr als die Bürgerbeteiligung gemäß Baugesetzbuch. 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 ...

Partizipation muss von Anfang an und nicht erst anhand fertiger Pläne erfolgen.“

Baubürgermeister Alexander Wetzig, 2011

Die Sedelhöfe



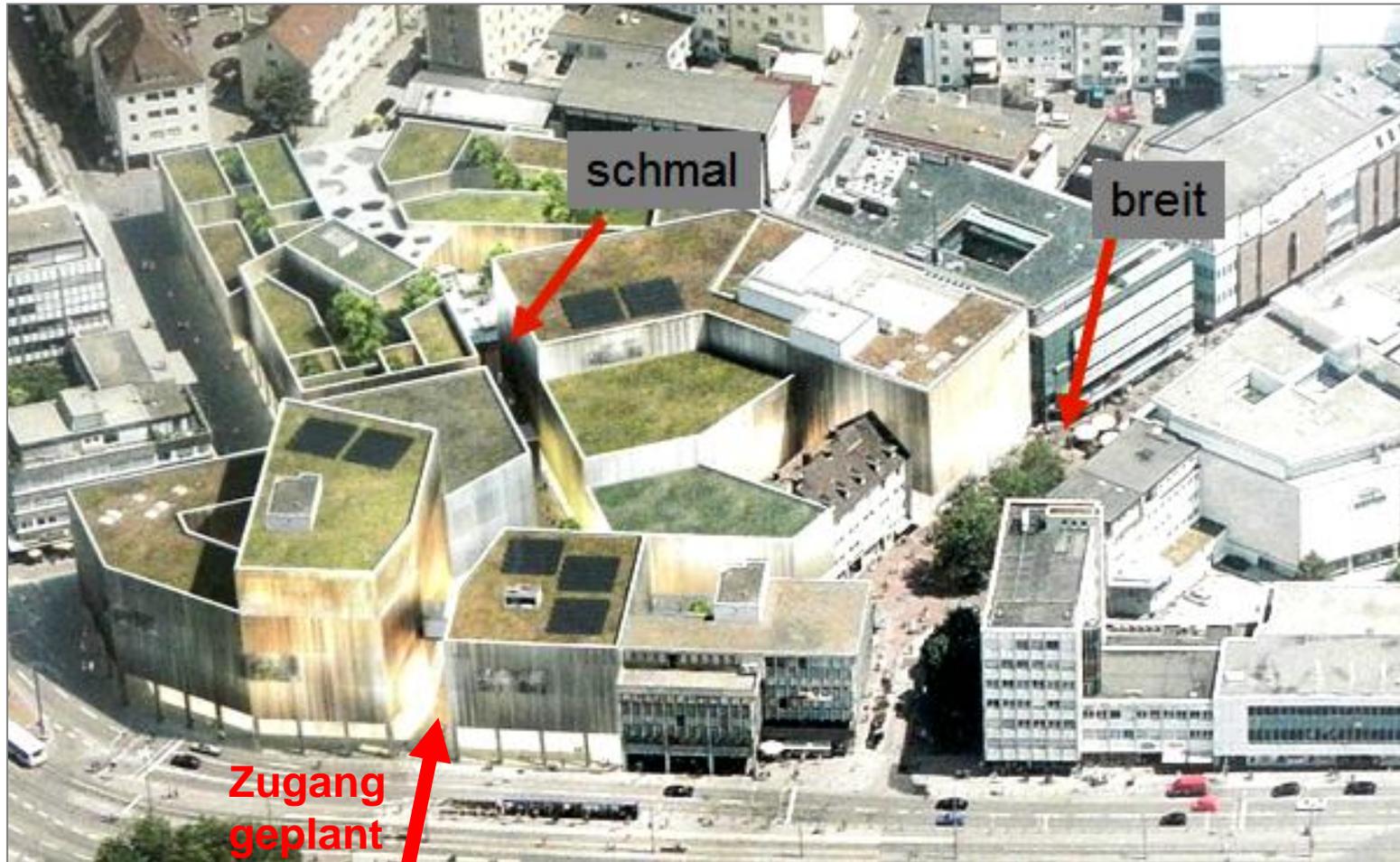
Die Sedelhöfe

**Einkaufen,
Wohnen und
Arbeiten.**

9 Wohnungen

Stadt Ulm
ulm

Einladendes, öffnendes City Tor – verbesserte Zugangssituation / Wegebeziehung Bahnhof und Innenstadt?



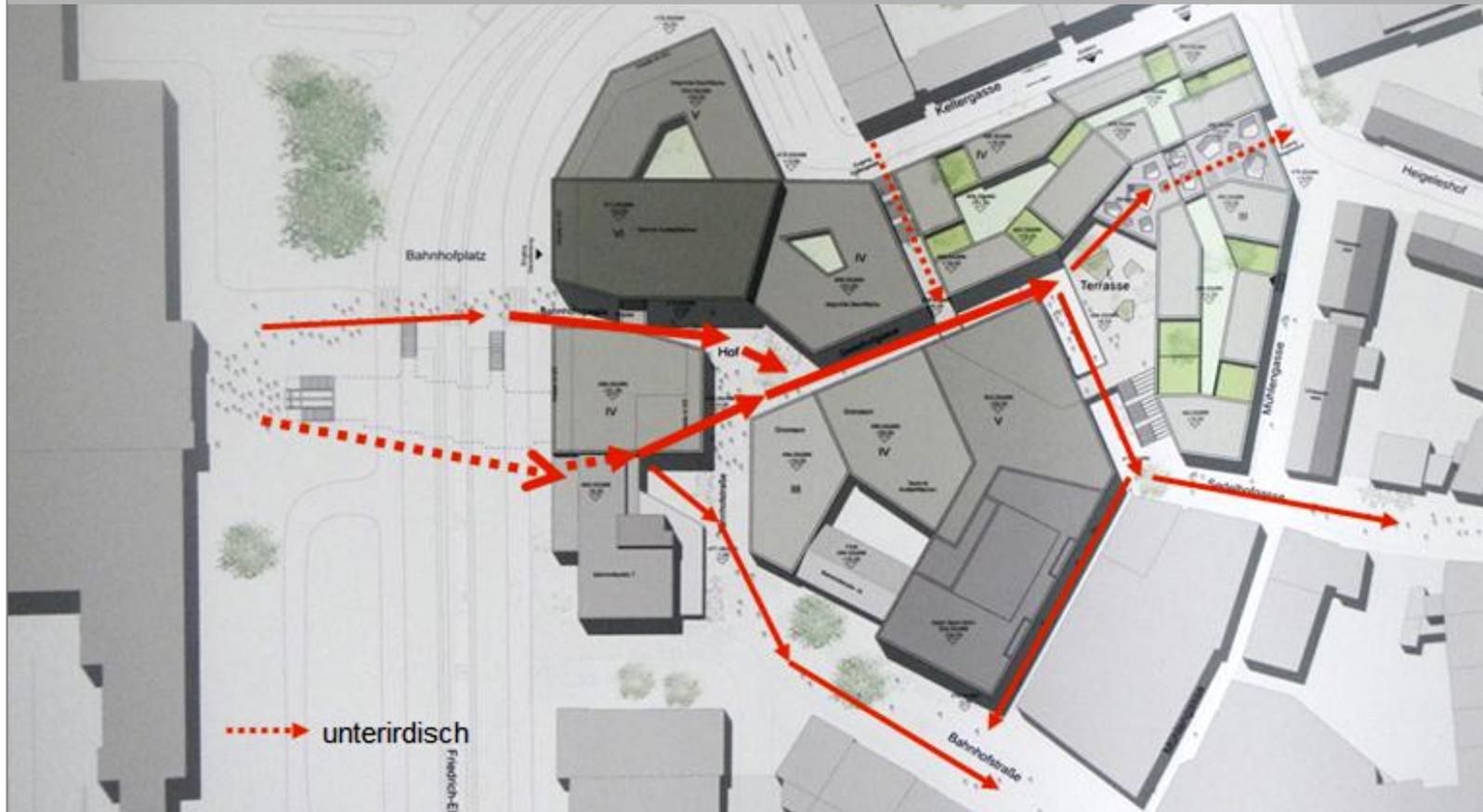
Wie verändern sich die Passantenströme in der City durch das Einkaufsquartier-Sedelhöfe?

Fragestellung der Studie von Prof. Arnd Jenne, Braunschweig/Wolfenbüttel



Gleichberechtigtes öffnendes City Tor, oder doch eher ein „Sedelhof Tor“?

Wegführung: Direkt ins Einkaufszentrum



Die Sedelhöfe

Bestehende Wegebeziehungen werden durch den Neubau nicht unterbrochen, sondern aufgenommen und als wiedergewonnene öffentliche Räume weiterentwickelt



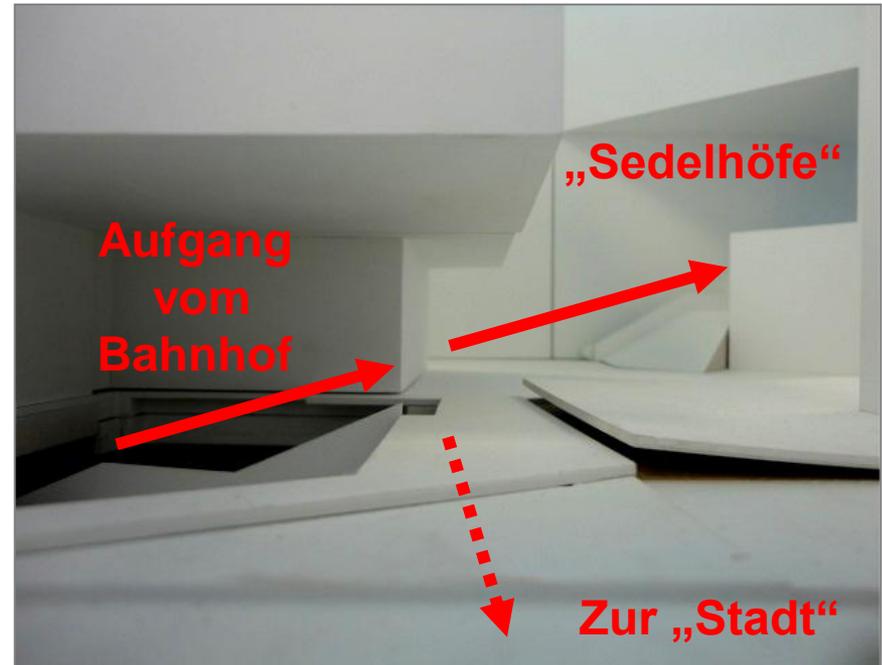
Die Sedelhöfe

Bestehende Wegebeziehungen werden durch den Neubau nicht unterbrochen, sondern aufgenommen und als wiedergewonnene „öffentliche Räume“ weiterentwickelt?

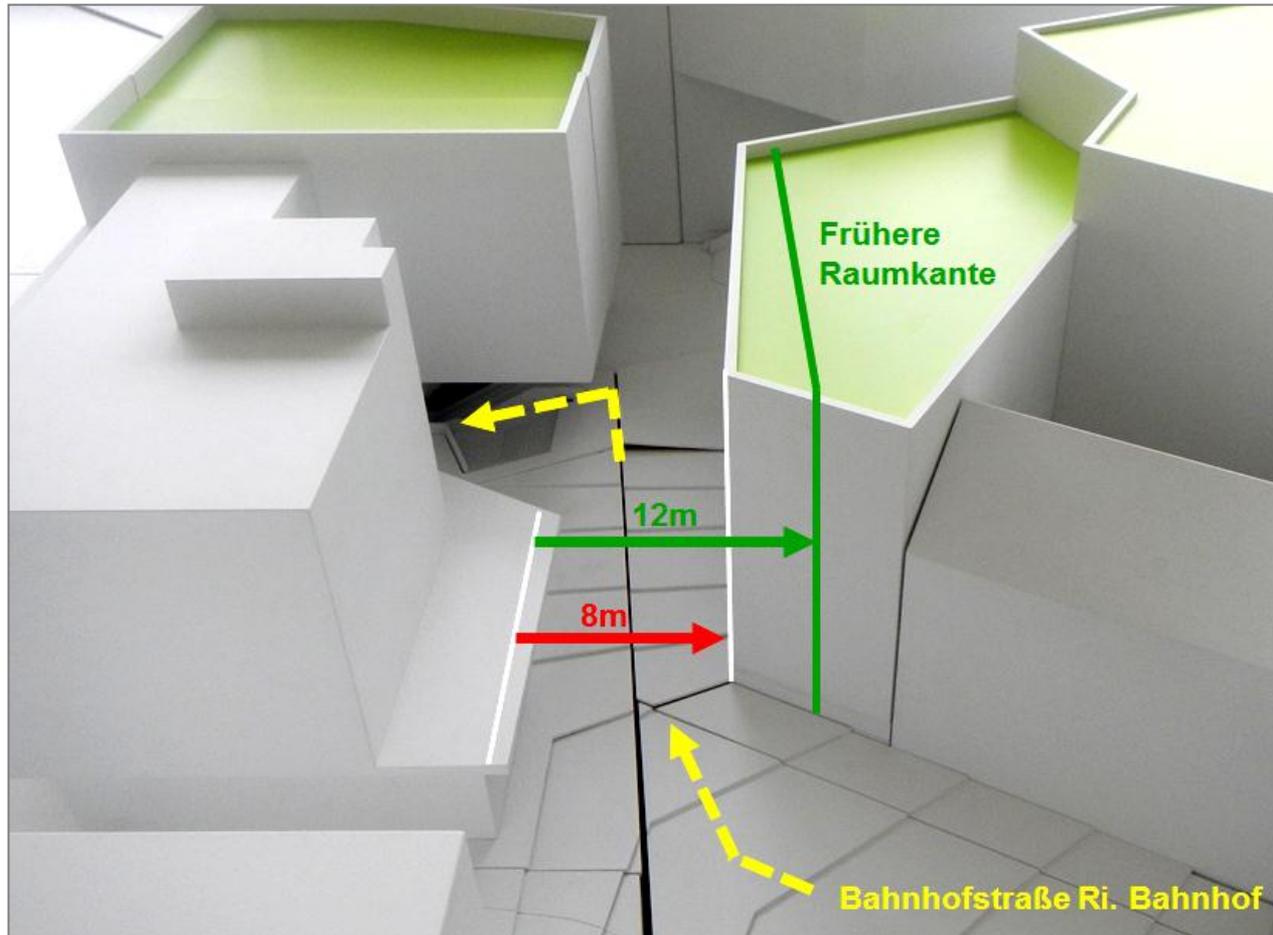


Die Sedelhöfe

Bestehende Wegebeziehungen werden durch den Neubau nicht unterbrochen, sondern aufgenommen und als wiedergewonnene „öffentliche Räume“ weiterentwickelt?

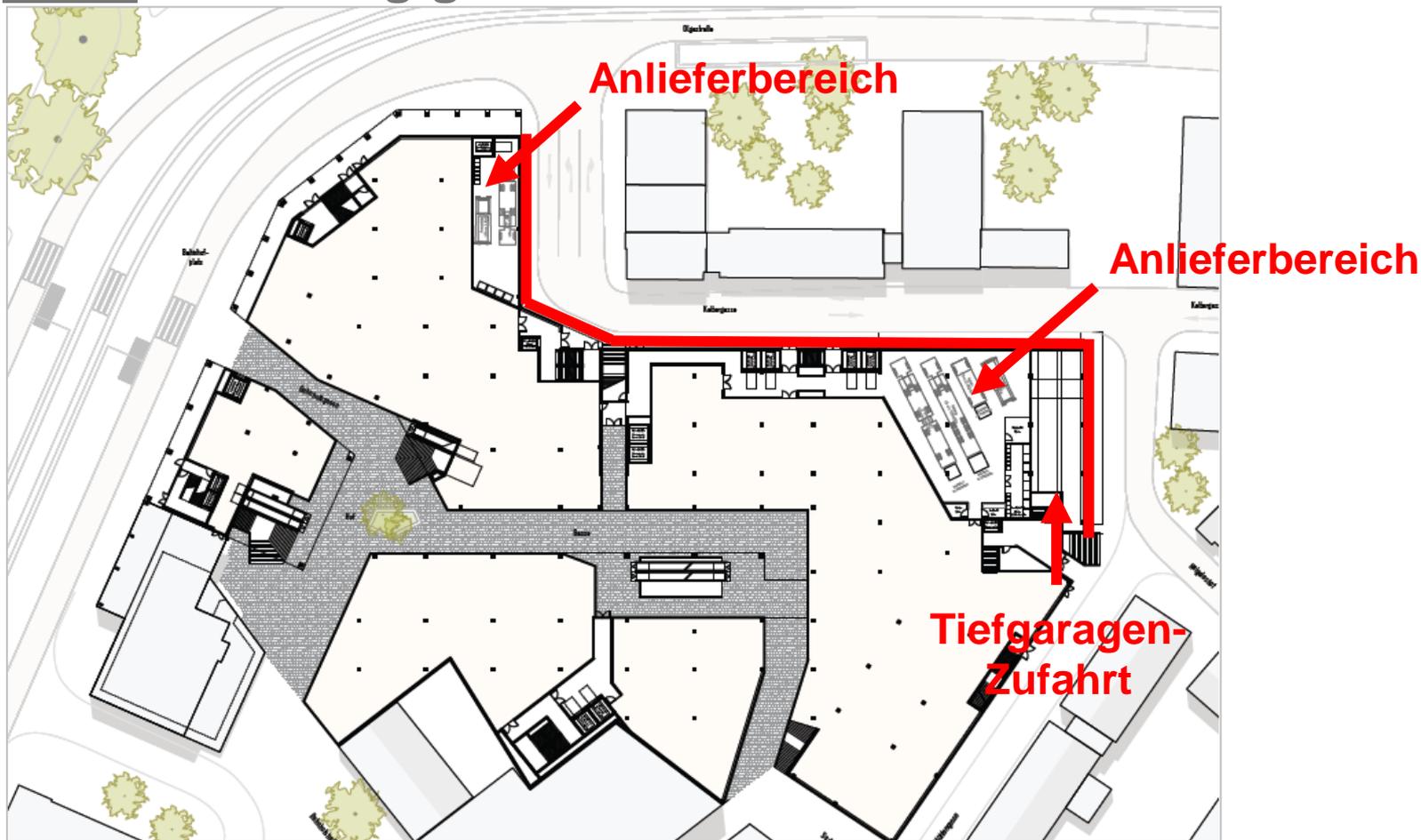


Einladendes, öffnendes City Tor – verbesserte Zugangssituation / Wegebeziehung Bahnhof und Innenstadt?



Die Sedelhöfe

Sorgfältige Gestaltung des umgebenden Außenbereichs, es dürfen keine nachhaltig gestalteten Rückfronten entstehen:



Quelle: Auszug aus Anlage 5_Projektentwurf (GD 198/13)

Der geheime Projektvertrag „Sedelhöfe“:



„Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, so kommt der Projektvertrag aufgrund darin enthaltener Regelungen nicht zur Durchführung.“

Antwort der Stadt Ulm auf entsprechende Fragen an das Regierungspräsidium Tübingen

Die Sedelhöfe

Alle öffentliche Flächen des Gebiets werden an den Investor verkauft, inkl. der Fläche mit den Grundmauern des Geburtshauses von Albert Einstein:



Der öffentliche Raum ist für mich die zentrale Kategorie einer Stadt.

...

Der öffentliche Raum muss **gegen Privatisierung und private Nutzungsansprüche** verteidigt werden, wie sie durch **Einkaufszentren** ... drohen.

BM Alexander Wetzig

Die Sedelhöfe



Sichtbeziehung Bahnhof / Ulmer Münster:



- Sichtbeziehung Bahnhof / Münster**
- Zugang Sedelhöfe (Sedelhof-Galerie)**
- Zugang Bahnhofstraße (Haupteinkaufsstraße)**

Auszug aus der Internetseite zum Citybahnhof Ulm (Kapitel, Das Städtebauprojekt, 22.12.2013):

citybahnhof ulm



Innenstadt
Die neue Passage unter der Friedrich-Ebert-Straße vom Bahnhof zur Fußgängerzone verknüpft die DB-Verkehrsstation direkt mit den besten Einkaufslagen der Innenstadt. Dies trägt zur weiteren Aufwertung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort bei und stärkt die oberzentrale Funktion Ulms. Davon wird der Handel nachhaltig profitieren. Zusätzlich entsteht zwischen der Fußgängerzone und der Keltergasse und am neuen Bahnhofszugang das Einkaufsviertel Sedelhöfe. Auf ca. 18.000 qm Verkaufsfläche soll ein breites Sortiment an Waren angeboten werden. Das neue Stadtquartier soll auch für Wohnen und Dienstleistungen genutzt werden. Die Sedelhöfe werden über die Passage bestens an den ÖPNV angebunden. Außerdem entsteht anstelle der Sedelhofgarage eine neue Parkgarage für das Einkaufsviertel.

> zurück

Sitemap | Home | Kontakt

Primär steht die direkte Anbindung der besten Einkaufslage der Innenstadt im Focus, die zusätzlich durch ein breites Sortiment an Waren über das neue Einkaufsviertel Sedelhöfe ergänzt wird.

Die Sedelhöfe werden über die Passage bestens an die ÖPNV angebunden und erhalten zudem eine eigene Parkgarage.

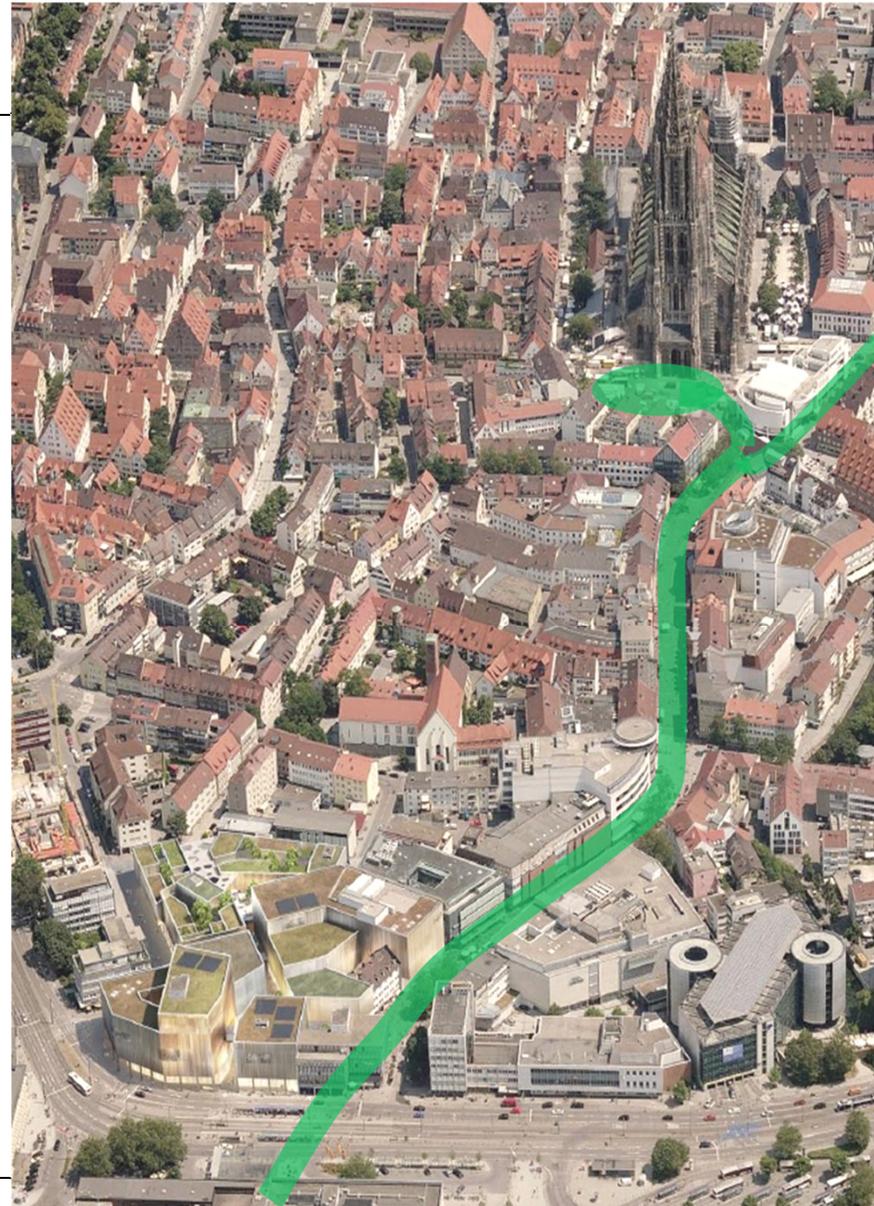
Übersicht zu Neueröffnungen in Ulm:

Eröffnung:	Name der Einrichtung:
06.11.1997	Blautal Center, Blaubeurer Straße (37.500m ² Verkaufsfläche)
13.03.2002	IKEA, Blaubeurer Straße 10 in Ulm (30.700m ² von 130.000m ²)
?	Toys R Us (4.000m ²)
?	Küchen-Arena, Blaubeurer Straße 18 (4.000m ²)
?	Fahrrad Thürheimer (2.800m ²)
?	Tapeten- und Teppichbodenland (1.500m ²)
?	Fressnapf (1.500 m ²)
?	Dänisches Bettenlager (1.500m ²)
?	Kik (700m ²)
05.12.2008	Iller Center in Senden (18.000m ²)
28.05.2009	Saturn, Berliner Straße 13 in Senden (3.200m ²)
04.11.2010	Media Markt, Blaubeurer Straße 24 in Ulm (4.500m ²)
13.04.2013	Schnellrestaurant Kentucky Fried Chicken (KFC), Blaubeurer Straße 40
31.05.2013	EURONICS, Blaubeurer Straße 95 in Ulm (3.000m ²)
04.07.2013	dm-Markt, Blaubeurer Straße 68 in Ulm (800m ² Verkaufsfläche)
22.08.2013	Möbel Mahler, Borsigstraße 15 in Neu-Ulm (74.000m ²)
23.01.2014 ?	Alnatura, Blaubeurer Straße 53 in Ulm (570m ²)
Mai 2014 ?	Hornbach (Baumarkt), Blaubeurer Straße (13.000m ²)
01.11.2014 ?	Glacis-Galerie am Neu-Ulmer Bahnhof (24.800m ² Verkaufsfläche von 110.000m ²)
?	Raumprogramm des neuen City-Bahnhof Ulm (5.000m ² Einzelhandel + 2.000m ² Dienstleistungen)

City Tor Ulm

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.



Existenzgründung und Unternehmensförderung

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**:

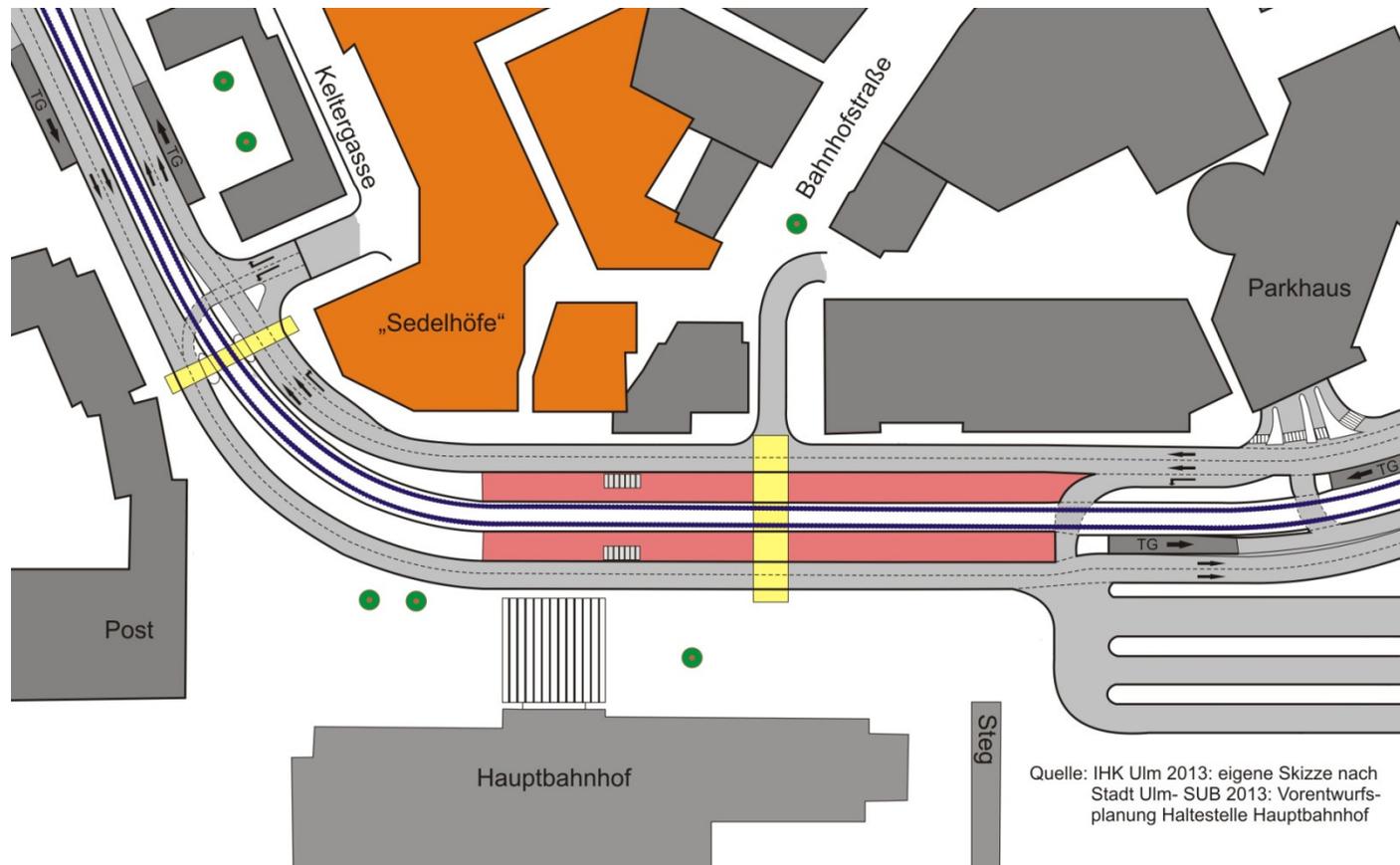
1. Zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 (sogenanntes Volksbankhaus) und dem südlich davon gelegenen Gebäude Bahnhofstraße 17 (Ulmer Diagonale) (Alternative 1) oder
2. zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 (sogenanntes Volksbankhaus) und dem nördlich davon von der MAB neu zu errichtenden Gebäude (Alternative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

City Tor

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



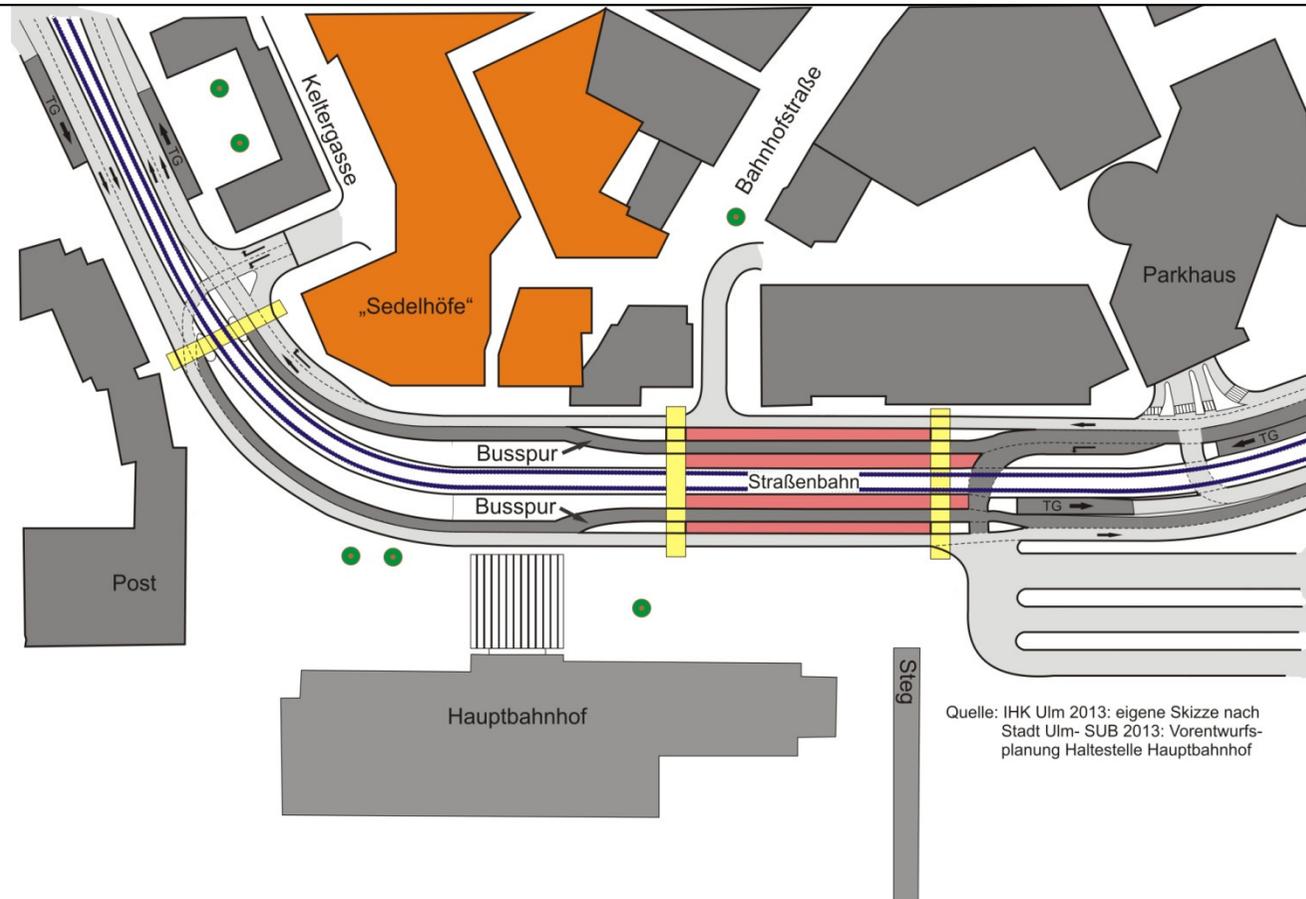
Quelle: IHK Ulm 2013: eigene Skizze nach
Stadt Ulm- SUB 2013: Vorentwurfs-
planung Haltestelle Hauptbahnhof

Existenzgründung und Unternehmensförderung

A) Die ÖPNV-Drehscheibe wird durch eine Fußgängerpassage geteilt, wodurch auch die Wege für die ÖPNV-Umsteiger kürzer werden.

City Tor

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



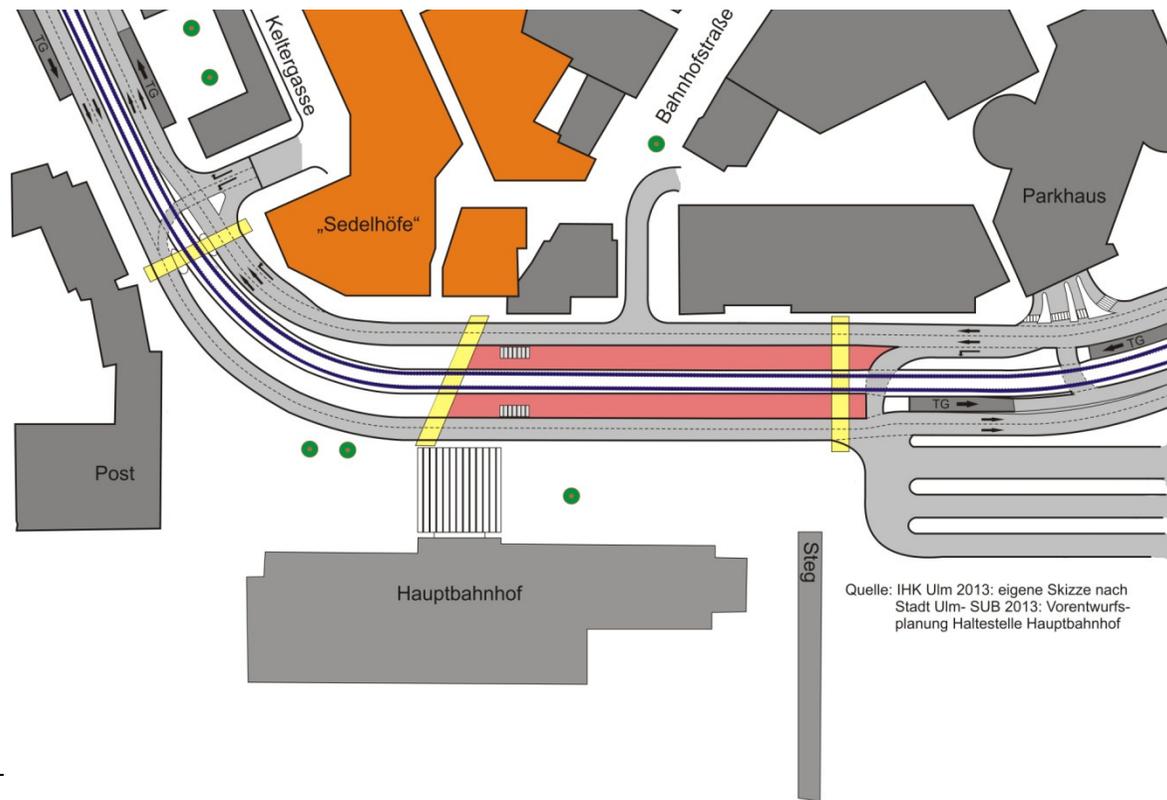
Quelle: IHK Ulm 2013: eigene Skizze nach
Stadt Ulm- SUB 2013: Vorentwurfs-
planung Haltestelle Hauptbahnhof

Existenzgründung und Unternehmensförderung

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.



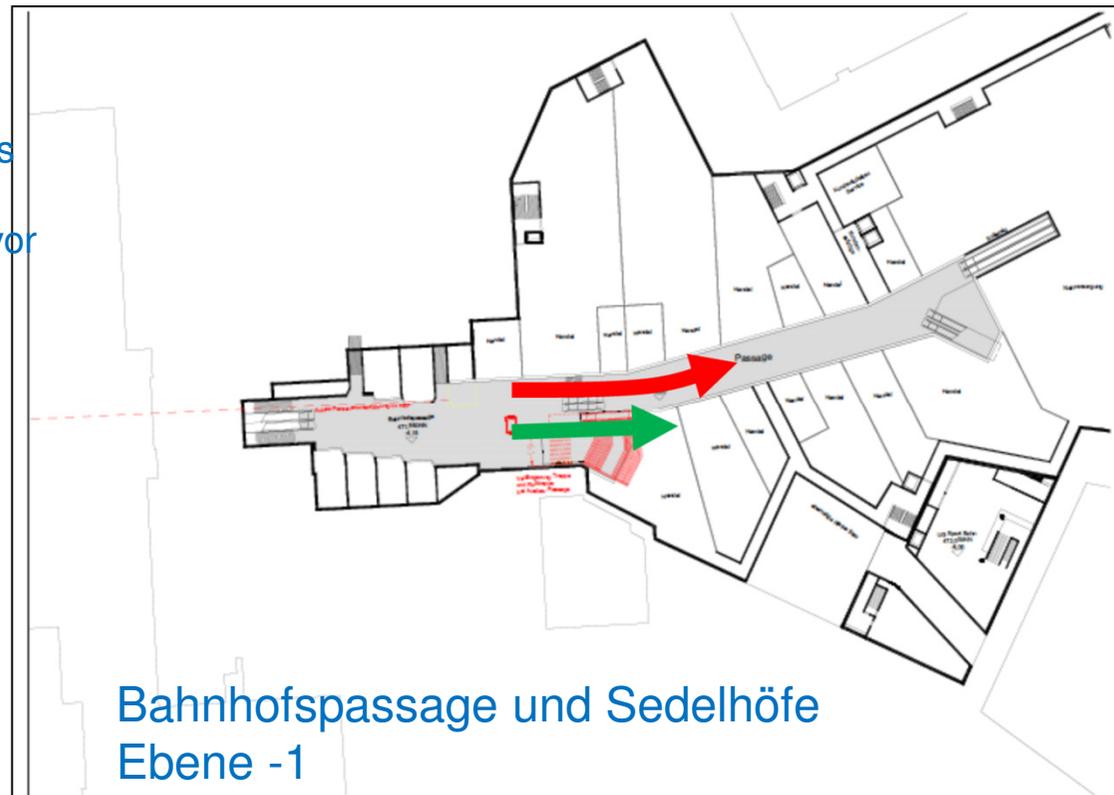
Bei **Alternative 2** entsteht im Norden der um ca. 30 m gekürzten ÖPNV-Drehscheibe eine ebenerdige Verbindung. Diese vereinigt sich dann mit der Unterführung/Subway, zwischen den Gebäuden Bahnhofplatz 7 und dem nördlich davon neu von der MAB zu errichtenden Gebäude. Von dort aus können die Passanten 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 unter dem Bahnhofsvorplatz 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. Der andere Teil wird vor allem über die Rolltreppe nach oben gelangen, um die sechs Meter Höhendifferenz zu bewältigen.



Existenzgründung und Unternehmensförderung



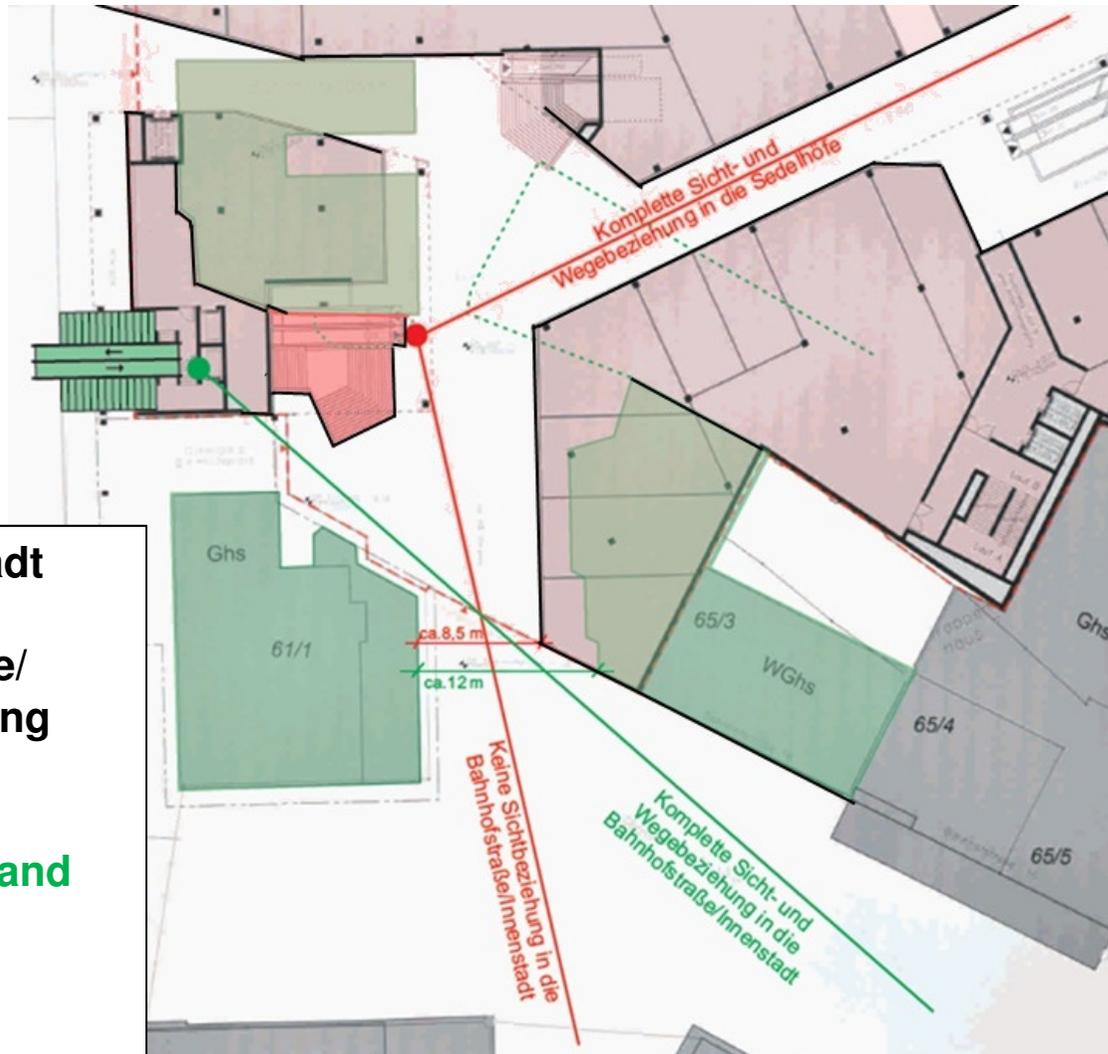
Existenzründung und Unternehmensförderung

Oben angelangt (siehe nächste Folie) 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!**

**Eingang Innenstadt
Ankunft aus
Bahnhofspassage/
Rolltreppenaufgang**

Vergleich:

- **Situation Bestand**
- **Situation neu
Sedelhöfe:**



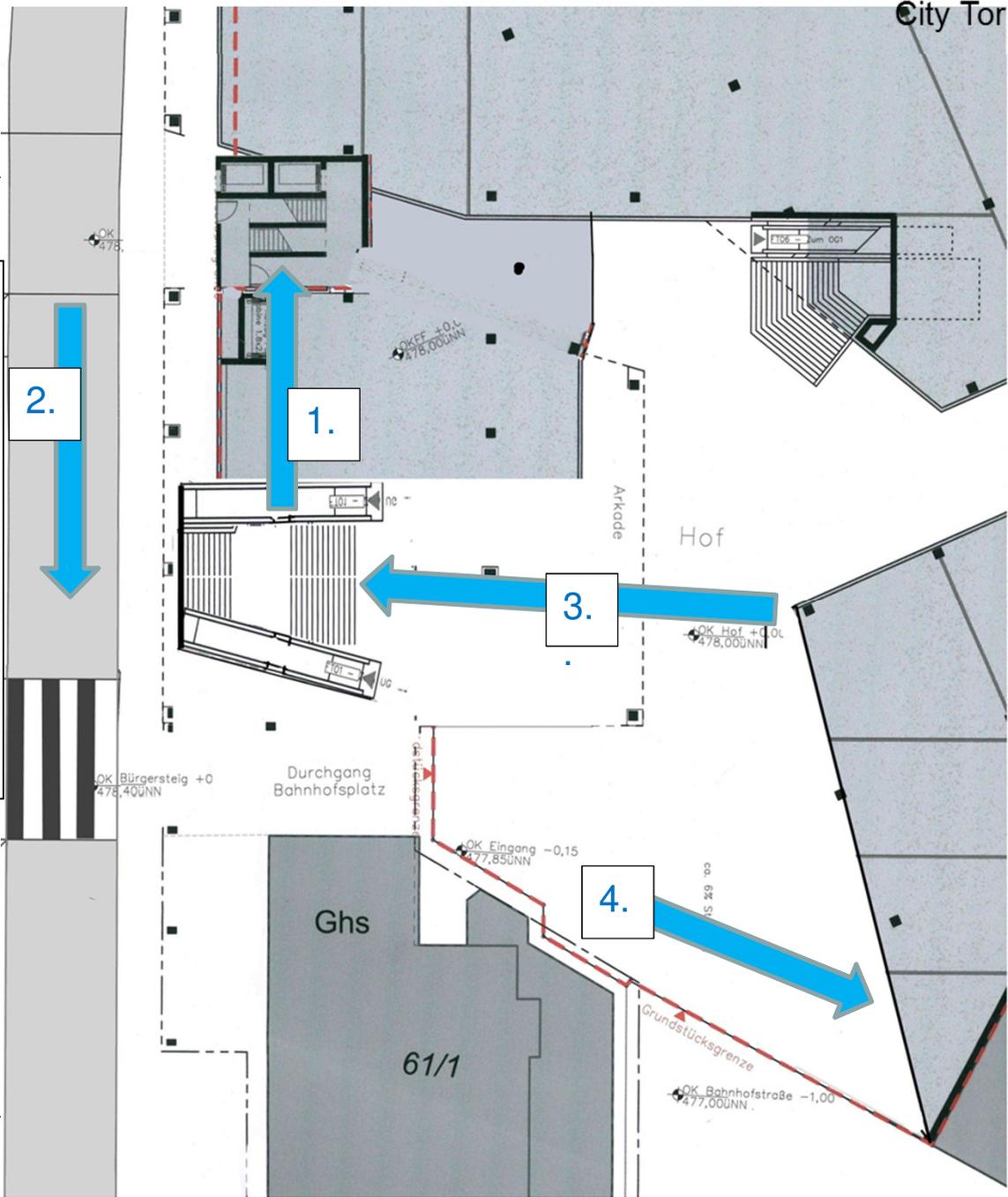


Dies ist für die Passanten ein überaus unbefriedigender Zustand und aus unserer Sicht nicht akzeptabel.

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.

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



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 Bahnhofsplatz 7 und dem nördlich davon zu errichtenden neuen MAB-Gebäude bevorzugen. Auch im Hinblick auf die Passantenströme müsste die gegenüber liegende Gebäudekante Richtung Bahnhofsstraße 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.

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.

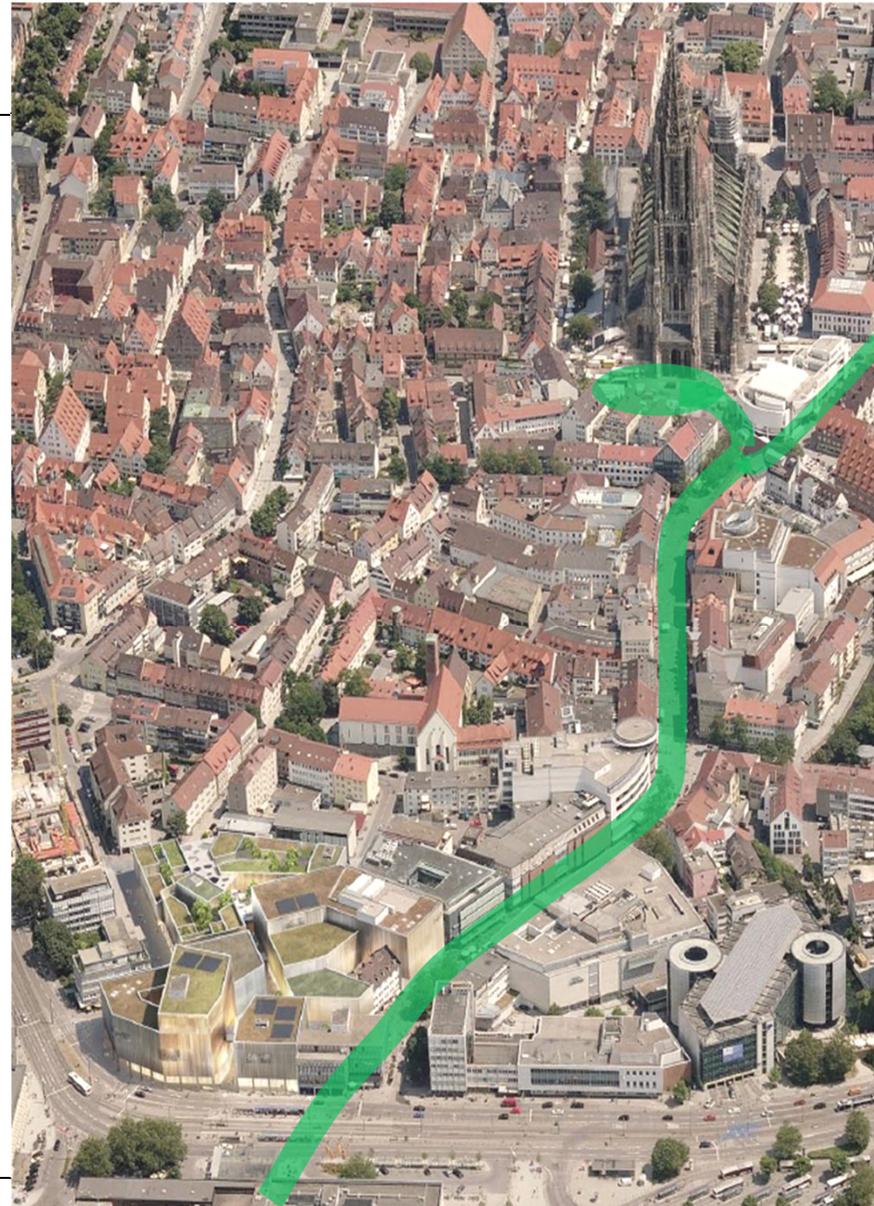
Herr Bürgermeister Wetzig hat in der Besprechung am 14. Mai diesen Jahres in Aussicht gestellt, dass nach dem Aufstellungsbeschluss die hierfür notwendige Zeit bis zur Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden eingeräumt wird. Angesichts unseres Engagements im gesamten Verfahren der Sedelhöfe dürfen 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.

City Tor Ulm

Vielen Dank für Ihr Interesse,

Bei Fragen stehen wir Ihnen
gerne zur Verfügung

Josef Röhl
roell@ulm.ihk.de
0731/173-117

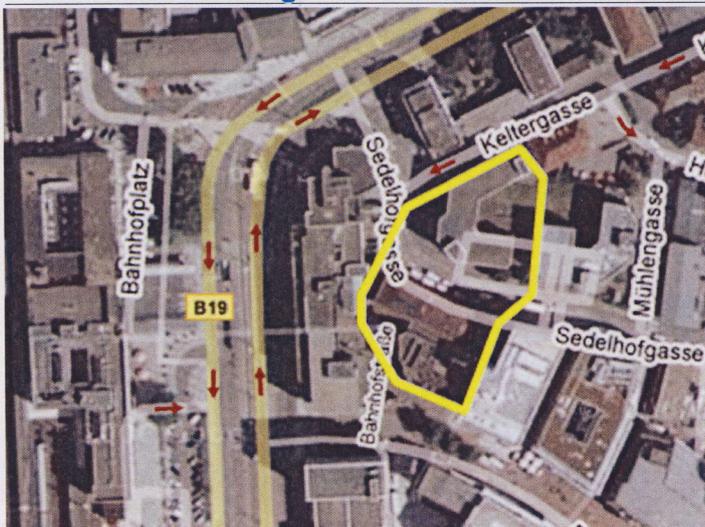


Existenzgründung und Unternehmensförderung

Vorgeschichte der Sedelhöfe

Josef Röhl, Sedelhöfe Folie 1

Die Anfänge der Sedelhöfe



Nach Gerüchten Ende 2006 berichtet BM Wetzig am 25.01.2007 erstmals vom Projekt einer Einkaufsgalerie im Bereich Sedelhöfe

Josef Röhl, Sedelhöfe Folie 2

Das Vorbild Maastricht



2010, der Stadtrat sieht sich Einkaufscenter an

Das Einkaufszentrum Entre Deux liegt nahe der 1a Lage. Von den 29 Läden sind H+M, Zara, Mango die Ankermieter. Der Schwerpunkt ist Textil. Wichtiger Magnet und prägend ist der Buchladen in der angrenzenden Dominikanerkirche. Die Werbung der Läden ist sehr dezent. Hier wird keine Mode verkauft, sondern Lebensgefühl geboten.

Existenzgründung und Unternehmensförderung

Ziel Juni 2010

Nicht die Beliebigkeit verstärken, sondern das Profil formen!

Aus Sicht der Stadt	Aus Sicht des Handels
Gegen die Beliebigkeit der Architektur	Gegen die Beliebigkeit des Angebots
attraktives, anspruchsvolles Stadtbild	Ulm als Einkaufsziel stärken

Auf Empfehlung der IHK wird der Handelsfachmann, Herr Dr. Will als Berater der Stadt engagiert



Existenzgründung und Unternehmensförderung

Oktober 2010 die gemeinsam beauftragte Zielgruppenanalyse für Ulm

Zielgruppenorientierte
Standortanalyse



Stadt Ulm



IHK Ulm

Dezember 2010, die Teilnehmer des Wettbewerbs erhalten die Auslobungsunterlagen:

- Einzelhandelsgutachten Acocella
- Zielgruppenanalyse Dobbstein
- Einzelhandelskompendium 2009 der IHK
- Ergänzenden Unterlagen der IHK (Erreichbarkeit, Einwohner, Kaufkraft)
- Kennzeichenstudie (wird nach der Präsentation am 17.12.2010 nachgereicht)

Josef Röhl, Sedelhöfe Folie 5

April 2012 dem Stadtrat werden die nach dem Urteil der Jury 3 besten Konzepte aus dem europaweiten Wettbewerb vorgestellt.

Der Stadtrat wird aufgefordert der Vergabe an MAB als den Erstplatzierten Bewerber zuzustimmen.

Argumente für MAB sind unter anderen:

- Realisierung, Vermietung und Inbetriebnahme aus einer Hand
- Höchstes Kaufgebot
- Guter Ruf als zuverlässiger Vertragspartner, hohe Vertragstreue

Josef Röhl, Sedelhöfe Folie 6



Frühjahr 2013 Diskussionen um den MC Donalds Container, die IHK schlägt Alternativen vor, die von der Stadt abgelehnt werden. OB Gönner benutzt einen Beschwerdebrief eines Anliegers um alle Anlieger und die IHK als unsachlich abzustempeln

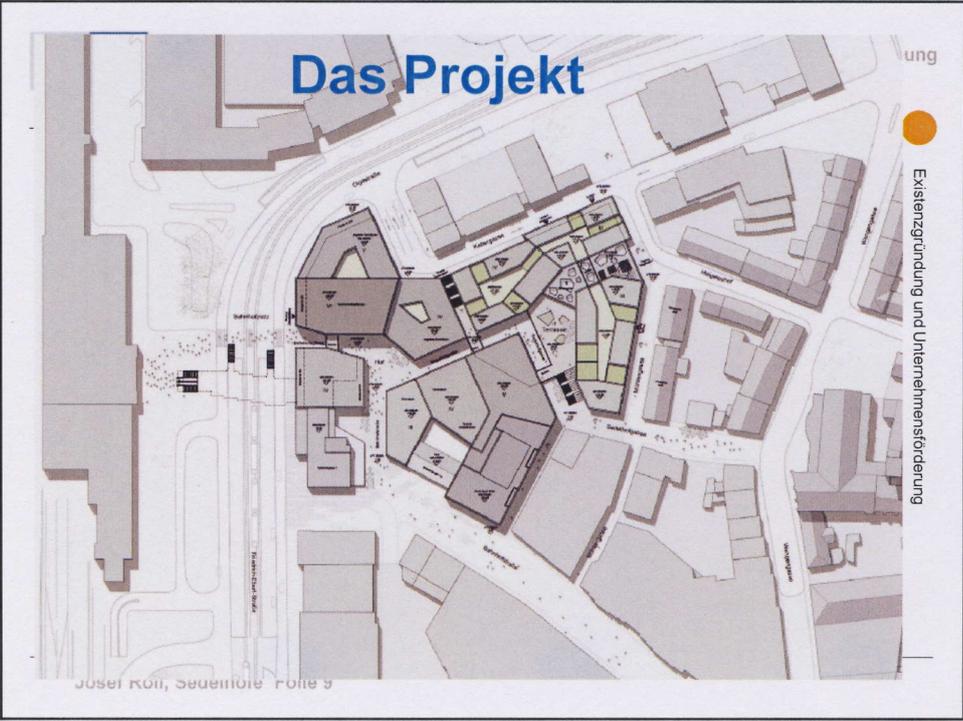
Existenzgründung und Unternehmensförderung

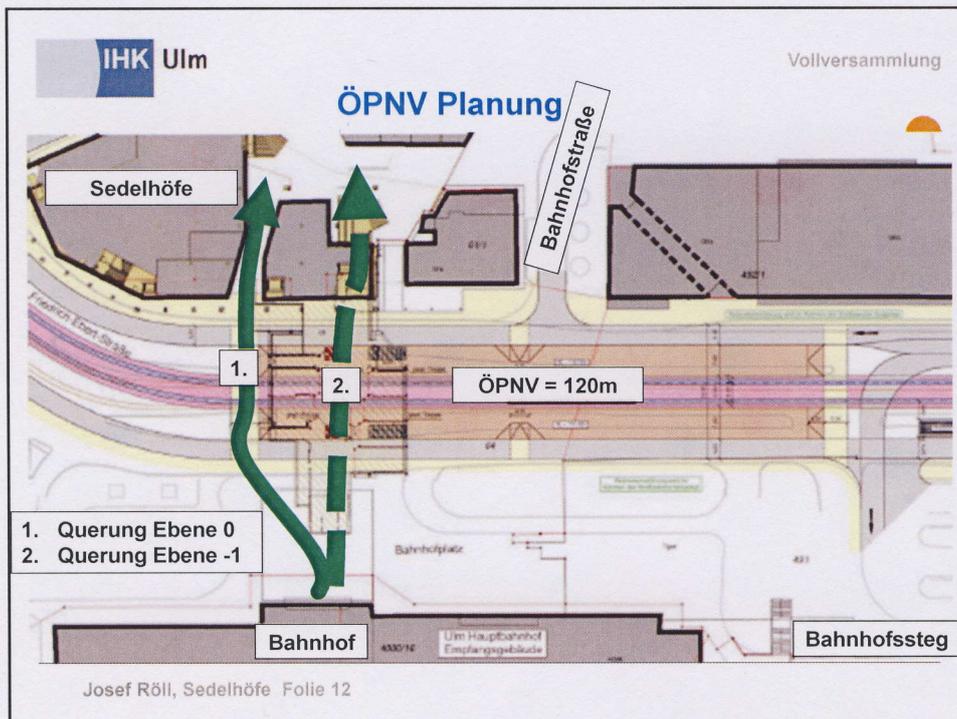
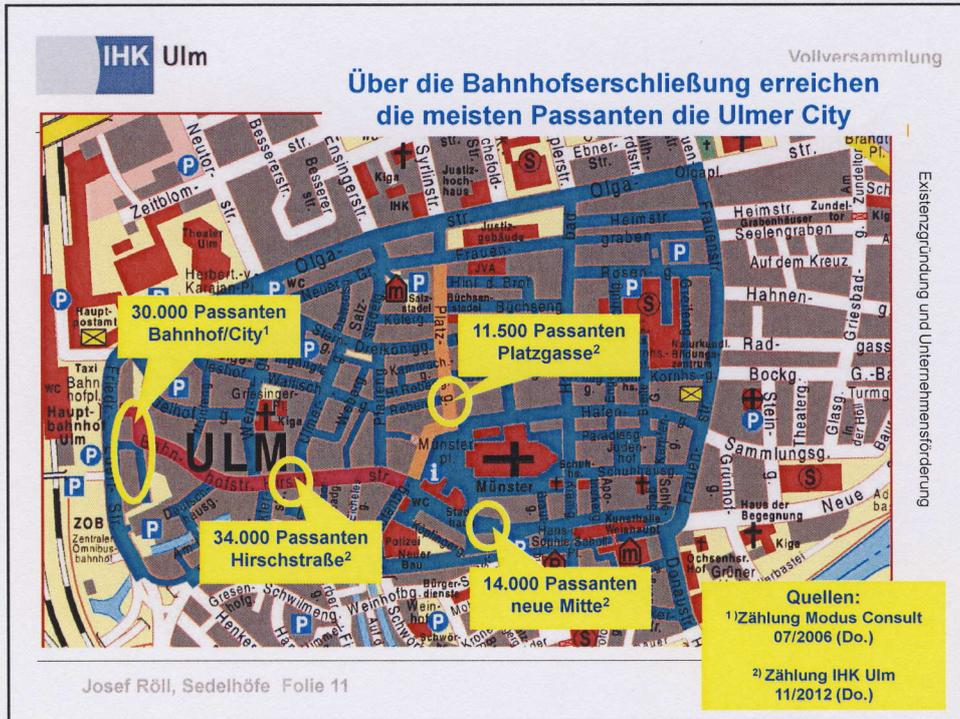
Josef Röhl, Sedelhöfe Folie 7

Zum Stand der Dinge

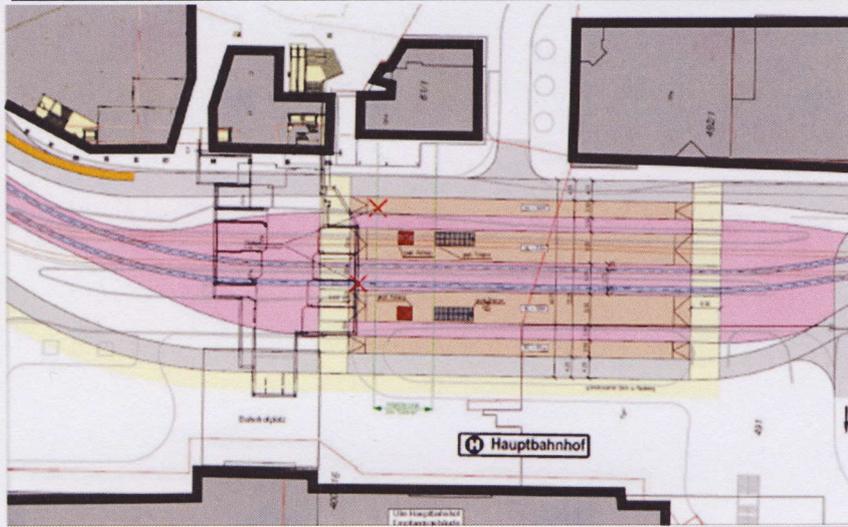
Existenzgründung und Unternehmensförderung

Josef Röhl, Sedelhöfe Folie 8





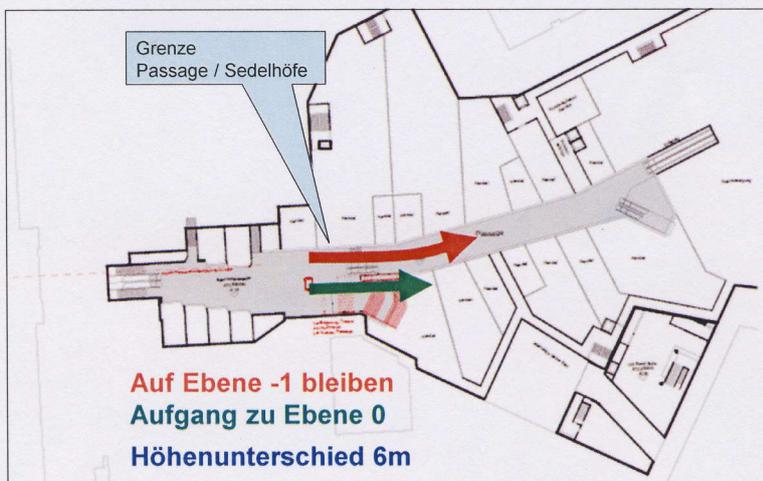
ÖPNV Vorschlag IHK



Existenzgründung und Unternehmensförderung

Josef Röhl, Sedelhöfe Folie 13

Bahnhofspassage und Sedelhöfe Ebene -1



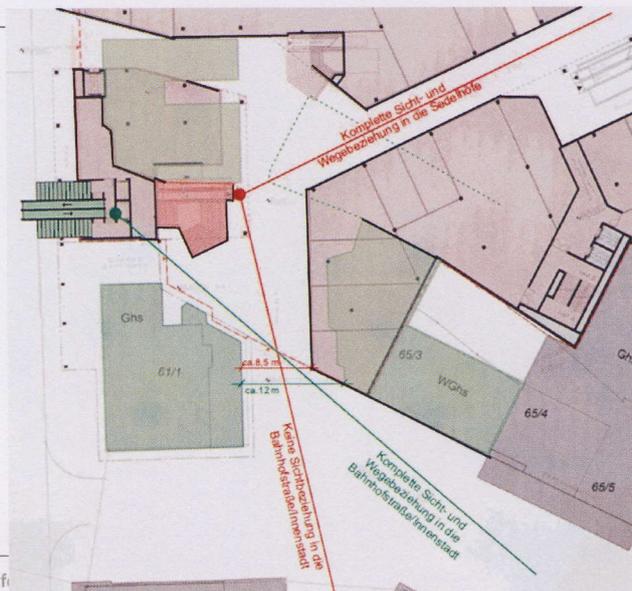
Existenzgründung und Unternehmensförderung

Josef Röhl, Sedelhöfe Folie 14



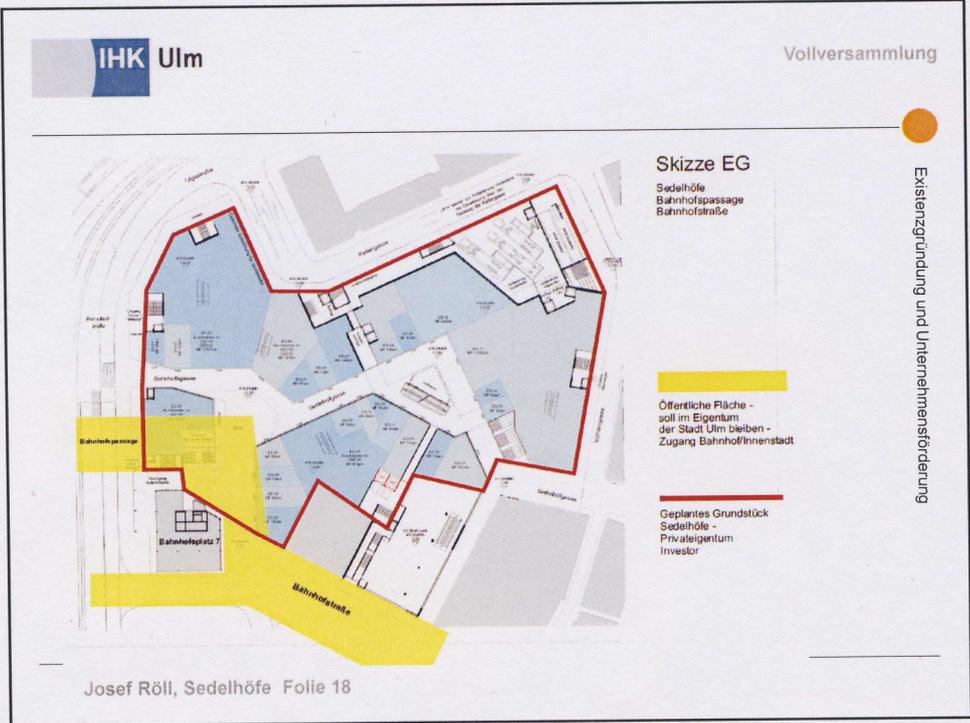
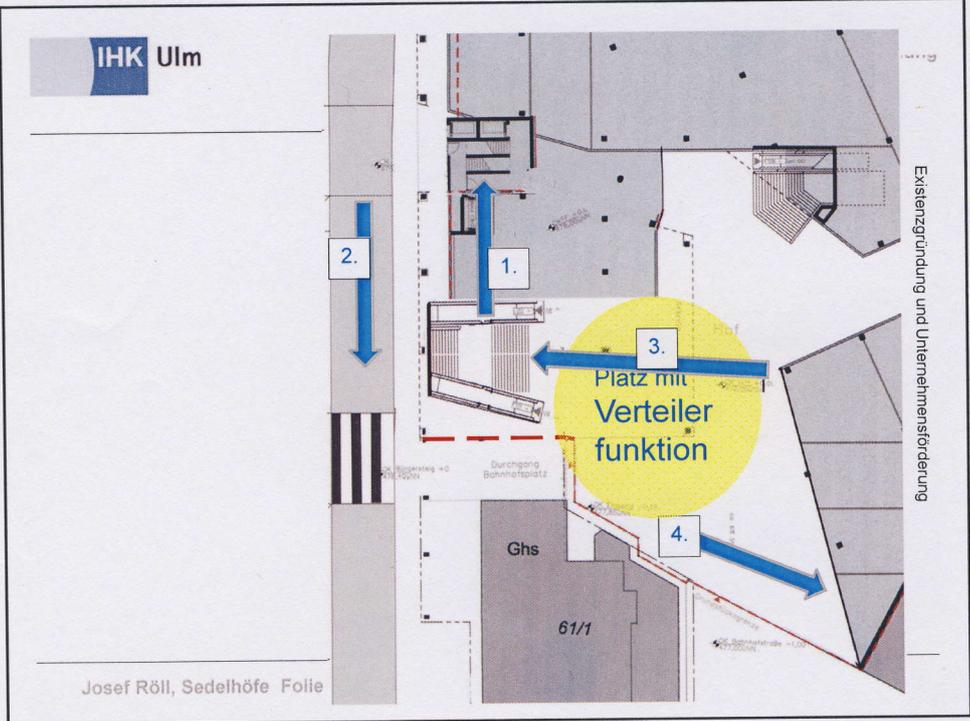
Existenzgründung und Unternehmensförderung

Josef Röhl, Sedelhöfe



Existenzgründung und Unternehmensförderung

Josef Röhl, Sedelhöfe



Beschluss Einzelhandelsausschuß:

1. Die Sedelhöfe mit einer geplanten Verkaufsfläche von 18.000 qm werden als Ergänzung und zur weiteren Attraktivitätssteigerung der Ulmer City begrüßt.
2. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs zwischen den Sedelhöfen und der City wird eine faire Lenkung und Teilung der Passantenströme erwartet, die vom Hauptbahnhof, der SWU-Nahverkehrsdrehscheibe sowie vom Busbahnhof und dem künftigen Parkhaus mit 800 Plätzen kommen. Um die Orientierung zu ermöglichen, sollte eine Blickbeziehung zwischen Eingang Rolltreppe zu Unterführung und Bahnhof bestehen.
3. Die Verträge mit dem Investor müssen sicherstellen, dass die Lenkung der Passantenströme nicht durch sonstige Eingriffe in die öffentlichen Wege und Plätze, z.B. durch Möblierung, verändert werden.
4. Um künftige Entwicklungen steuern und gestalten zu können, wird der Stadt Ulm dringend empfohlen, die Verträge mit dem Investor so zu gestalten, dass künftige Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt Ulm bereits heute mit Wirkung auch für die Rechtsnachfolger des Investors verbindlich vereinbart werden.

vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit





Ulmer City Marketing e.V. Radgasse 15 89073 Ulm

Stadt Ulm
Bürgermeister Alexander Wetzig
Marktplatz 1
89073 Ulm

19. November 2013

Ulmer City Marketing e. V. zu den Sedelhöfen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wetzig,

der Verein Ulmer City Marketing nimmt als Interessenvertreter von 350 Mitgliedsbetrieben (Handelsbetriebe in der ganzen Innenstadt, Gastronomen und Hoteliers sowie eine Mehrzahl Dienstleister jeder Art) Stellung zu der geplanten Eingangssituation zur Innenstadt:

Über den Bahnhof, Busbahnhof und ÖPNV Knoten pendeln rund 30 000 Menschen täglich in die Stadt – zur Arbeit, für Dienstleistungen jeder Art, zu Schulen, Hochschulen und Ausbildungsinstituten - und auch um einzukaufen!

Künftig kommen noch Individualreisende durch das neue Parkhaus mit 800 Stellplätzen für PKW und 500 für Fahrräder dazu. Des Weiteren können durch die Linie 2 und die neu entstehende ICE Strecke weitere Frequenzanstiege erwartet werden.

All diese Menschen kommen nicht nur zum Einkaufen in die Stadt. Wir als Stadt Ulm müssen die Pendler und Bürger – auch die, die nicht einkaufen wollen - respektieren und sie nicht durch eine psychologisch geschickte Wegführung zum Konsum verleiten.

Der kürzeste Weg in die Innenstadt ist die Bahnhofstraße. Die Bahnhof- und Hirschstraße sind zusammen die Schlagader der Stadt Ulm, die mit Ihren Frequenzen dafür sorgen, dass Ulm in Baden-Württemberg die Nummer 2 hinter Stuttgart ist. Deutschlandweit war Ulm 2011 bei allen Städten Deutschlands auf Platz 14 der Frequenzmessung und bei Städten mit Einwohnerzahlen bis 250.000 sogar mit Abstand auf Platz eins.



Ulmer City Marketing e.V. Radgasse 15 89073 Ulm

Ulm muss sich seine Neutralität in Bezug auf das Handelsangebot erhalten und sich nicht durch geschickte, verkaufpsychologische Wegführung von einem (heute noch unbekanntem) Betreiber abhängig machen, dessen Angebotsqualität unbekannt ist.

Das Projekt Bahnhofsvorplatz und Sedelhöfe wird zu Recht als Jahrhundertchance gesehen. Es soll das neue Eingangstor der Stadt werden und dazu gehört auch eine optimale Wegführung.

Wir haben dazu diese 3 Forderungen:

- Die öffentlichen Flächen von der Passage zur Bahnhofstraße müssen im Eigentum der Bürgerschaft (der Stadt Ulm) verbleiben. Nur so kann auf Dauer das allgemeine Interesse aller Menschen garantiert werden, die Stadt individuell auf dem kürzesten Weg zu erreichen. Dienstbarkeiten, Wege- und Gehrechte auf allen Ebenen und sonstige Rechtskonstrukte können dieses Interesse nicht gewährleisten. Für künftige neue Erkenntnisse müssen wir uns Änderungen in der Wegführung vorbehalten können. Der Eingang in die Ulmer Innenstadt sollte in großzügiger Platz geschaffen werden und keine „Kleinlösung“ mit einem engen Zugang in die Bahnhofstraße.
- Ein barrierefreier Zugang zur Passage von der Bahnhofstraße aus. Nicht über Rolltreppen, sondern über ein entsprechend längeres Laufband mit in der Bahnhofstraße endendem Ausgang. (Laufbänder sind weniger störungsanfällig! Die Rolltreppen haben in den letzten 30 Jahren zu vielfachem Unmut geführt!). Ähnlich zu der ursprünglich von der Verwaltung präsentierten Idee (Runder Tisch vom 17.1.2012), den Bahnhof durch Passage aus der Bahnhofstraße auf der Ebene minus 1 ohne Hindernisse zu erreichen. Dieser Vorschlag trug zu unserer positiven Gesamteinstellung maßgeblich bei. Wir wollen kein „Trepp auf - Trepp ab“!
- Dazu ist es notwendig, die Bebauung gegenüber den derzeitigen Rolltreppen zugunsten eines breiteren öffentlichen Durchgangs (Zugang sowohl über Ebene minus 1 als auch über die Ebene 0), zurückzunehmen.

Der Wegfall der 500 Parkplätze in der Sedelhofgarage hat für viele Gewerbetreibende (Händler, Dienstleister und Gastronomen) zu schmerzhaften Einbußen geführt und es ist wichtig, dass dieser Missstand schnell korrigiert wird. Aber es ist noch wichtiger, dass die Zukunft optimal gestaltet wird.

Der Ankauf der Grundstücksflächen hatte ein Ziel:

Die Planungshoheit im Gebiet und die städtischen, öffentlichen Interessen bestmöglich gegenüber den Investoren zu vertreten. Dies rechtfertigt den teuren Kauf, da mit dem gesetzlichen Planungs- und Vorkaufsrecht zu wenig wirksame Werkzeuge vorhanden seien, um gestalterischen Einfluss auszuüben. Diese Strategie wurde dem Gemeinderat präsentiert, der sein Plazet dazu gab.



Ulmer City Marketing e.V. Radgasse 15 89073 Ulm

Leider ist genau das Gegenteil eingetreten: Die Stadt hat sich dem Investor in Bezug auf Planung und Wegführung ausgeliefert. Der Investor entscheidet, was geht – oder besser was nicht geht. Wo ist die Planungshoheit? Wo werden die öffentlichen Interessen vertreten?

Wir haben jetzt die Chance, ein Jahrhundertprojekt auf die Schiene zu setzen. Nützen wir sie. Lassen Sie uns nach einer gemeinsamen Lösung für eine beständige städtebauliche Lösung suchen, die Ulm noch attraktiver macht. Wir fordern eine faire Verteilung der Frequenzen in die Bahnhofstraße und die Sedelhöfe.

Gez.

Der geschäftsführende Vorstand des Ulmer City Marketing