
Rechtsanwalts-gesellschaft mbH



Vorab per E-Mail: buergerservice-bauen@ulm.de

und: 

Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung Umwelt Baurecht
Münchner Straße 2
89073 Ulm

10. November 2015
ER/bk 00921-13 00063



**Einwendungen im Bebauungsplanaufstellungsverfahren gegen den Entwurf des
Bebauungsplans „Sedelhöfe“, geänderte Planung (Bebauungsplan Nr. 110.5/100)
- zweite erneute öffentliche Auslegung
Hier: Lenkung der Passantenströme vom Hauptbahnhof in das Einkaufsquartier
Sedelhöfe zu Lasten des Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem vorbezeichneten Verfahren, in dem wir bekanntlich



vertreten, nehmen wir Bezug auf die Ihnen vorliegenden, auf uns lautende Verfahrensvollmachten vom 14.05.2014 und machen namens und im Auftrag unserer Mandanten gemäß §§ 4 a Abs. 3, 3 Abs. 2 BauGB Einwendungen gegen den beabsichtigten Beschluss des Bebauungsplans „Sedelhöfe“, geänderte Planung in der Fassung vom 30.09.2015 geltend.



Die Grundstückseigentümerin hat zwischenzeitlich einen Formwechsel vollzogen und umfirmiert in [REDACTED]

Namens und in Vollmacht unserer Mandanten beantragen wir,

den Entwurf des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit dem Stand 30.09.2015 (Bebauungsplan Nr. 110.5/100) zu ändern und die Zugangssituation vom Hauptbahnhof Ulm in die Ulmer Innenstadt unter gerechter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange – gegeneinander und untereinander – so zu gestalten, dass eine gerechte Verteilung der Passantenströme – und zwar insbesondere der Passanten in bzw. aus der Bahnhofspassage auf den Ebenen -1 und 0 – auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits erreicht wird.

Das Ziel dieser Planungsänderung muss darin bestehen, die massive Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße durch die geplante, das Einkaufsquartier Sedelhöfe einseitig begünstigende Fußgängerführung zu vermeiden, und den Eintritt unzumutbarer wirtschaftlicher Nachteile, die mit dieser Art der Fußgängerführung für die betroffenen Einzelhändler und Grundstückseigentümer verbunden wären, zu verhindern.

Zur Begründung der Einwendungen unserer Mandanten und des vorstehenden Antrages erlauben wir uns, zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen zunächst auf die Darlegungen in unserer Einwendungsschrift vom 27.05.2014 nebst Anlagen, in unserer ergänzenden Stellungnahme vom 18.06.2014 nebst Anlage (Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften (Hochschule Braunschweig/ Wolfenbüttel) vom 16.06.2014) sowie in unserer Einwendungsschrift vom 30.06.2015 nebst Anlage (nachfolgend in ihrer Gesamtheit auch „bisherige Einwendungsschriften“ genannt) zu verweisen. In Ergänzung dazu ist Folgendes auszuführen:

Inhaltsverzeichnis

A. Sachverhalt.....	4
I. Ausgangssituation	4
II. Einkaufsquartier Sedelhöfe	4
1. Entwicklung des Projektes.....	4
2. Notariell beurkundeter Projektvertrag.....	6
III. Bebauungsplanaufstellungsverfahren	11
IV. Erschließung der Innenstadt	12
1. Geplante Fußgängerführung.....	12
a) Fußgängerführung auf der Ebene 0	12
b) Fußgängerführung auf der Ebene -1	20
c) Fazit	21
2. Vorliegende Gutachten / Einzelhandel in der Bahnhofstraße	21
B. Rechtliche Beurteilung.....	22
I. Abwägungsmängel.....	22
1. Abwägungsausfall	23
a) Kompletter Abwägungsausfall (frühere Planung)	24
b) Kompletter Abwägungsausfall (fortentwickelte Planung)	25
2. Weitere Abwägungsmängel	31
II. Ergebnis	32

A. Sachverhalt

I. Ausgangssituation

Im Hinblick auf die Ausgangssituation (Örtlichkeit und Plangebiet sowie Betroffenheit unserer Mandanten) wird auf die Ausführungen in unserer Einwendungsschrift vom 27.05.2014 verwiesen.

II. Einkaufsquartier Sedelhöfe

1. Entwicklung des Projektes

Zur Entwicklung des Einkaufsquartiers Sedelhöfe wird zunächst auf die Ausführungen in unseren bisherigen Einwendungsschriften verwiesen. Ergänzend dazu ist Folgendes auszuführen:

Nach dem Ausstieg des früheren Investors MAB Development Deutschland GmbH, auf dessen Planung der ursprüngliche Bebauungsplanentwurf „Sedelhöfe“ basierte, hatte der neue Investor (DC Commercial und DC Values) das planerische Konzept des früheren Investors in Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro msm meyer, schmitz-morkramer zunächst zu dem Planungsstand 13.04.2015 weiterentwickelt (Gegenstand der (ersten) erneuten öffentlichen Auslegung). Im Anschluss daran erfolgte eine weitere Fortentwicklung dieser Planung, Stand 30.09.2015, die erneut zu Änderungen des Vorhabens führte, welche die Grundzüge der Planung berühren.

Geplant ist nun ein Einkaufsquartier auf vier unterschiedlichen Baufeldern (MK 1 bis MK 4) mit jeweils eigenständigen Gebäuden. Dabei soll das Baufeld MK 1 (Haus 1) um ca. 1,30 m nach Nordosten erweitert werden. Im südlichen Bereich soll das Baufeld MK 4 durch Einbeziehung des Grundstücks Bahnhofstraße 18 in das Plangebiet erweitert werden. Die Gebäude in un-

terschiedlicher Höhe und mit unterschiedlicher Fassadengestaltung sollen sich um einen großzügigen, zentralen Platzbereich gruppieren, von dem aus die Ladengeschäfte erschlossen werden sollen. Die Sedelhofgasse soll in ihrer bestehenden Lage erhalten und direkt auf den neuen Platz geführt werden. Die oberirdische Verbindung zwischen dem Bahnhofsvorplatz und dem zentralen Platzbereich soll durch den Übergangsbereich zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 2 geschaffen werden. Durch einen relativ engen Übergangsbereich zwischen dem Baufeld MK 4 und dem Gebäude Bahnhofstraße 7 soll die Verbindung des zentralen Platzes mit der Bahnhofstraße geschaffen werden. Ferner soll der zentrale Platz im Norden durch einen Übergangsbereich zwischen den Baufeldern MK 2 und MK 3 an die Keltergasse angebunden werden. Der zentrale Platz und die weiteren vorgenannten Flächen innerhalb des Plangebietes sollen auf der Ebene 0 als öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerbereich) gewidmet werden.

Die Bahnhofspassage soll nach Osten in das Quartier hinein bis unter den zentralen Platz verlängert werden. Von dort sollen die Einzelhandelsgeschäfte des Einkaufsquartiers auf der Ebene -1 erschlossen werden. Die Anbindung der Bahnhofspassage an den zentralen Platz soll über eine Treppenanlage als Auf- und Abgang zwischen den Ebenen -1 und 0 erfolgen. Die zwingend vorgegebene Treppenanlage zur Verbindung der Geschossebenen liegt im südlichen Bereich des Baufeldes MK 1, für den auf den Ebenen -1 und 0 jeweils Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt werden sollen.

Neben den Flächen für den Einzelhandel (ca. 18.000 qm Verkaufsfläche vorwiegend auf den Ebenen -1, 0 und +1) sind darüber liegend Flächen für Gastronomie, Dienstleistungseinrichtungen und Büros sowie für ca. 100 Wohnungen ab dem 2. OG vorgesehen. Die notwendigen Stellplätze sollen in einer Tiefgarage mit bis zu 750 Einstellplätzen untergebracht werden.

2. Notariell beurkundeter Projektvertrag

Im Hinblick auf den notariell beurkundeten Projektvertrag, der zwischen der Stadt Ulm und dem früheren Investor mit Datum vom 27.07.2012 geschlossen worden ist, wird zunächst auf die Ausführungen in unseren bisherigen Einwendungsschriften verwiesen. Ergänzend dazu ist Folgendes auszuführen:

Mit Rücksicht auf den Hinweis unter Ziffer 3. (a. E.) der Begründung des geänderten Bebauungsplanentwurfes vom 30.09.2015 (Anlage 4 zur Beschlussvorlage GD 341/15) ist nach wie vor davon auszugehen, dass der vorgenannte Projektvertrag noch Bestand hat und grundsätzlich auch weiterhin die Rechtsgrundlage für die weitere Projektentwicklung ist. Soweit in dem vorgenannten Hinweis der Begründung von einem Projektvertrag vom 27.11.2012 die Rede ist, dürfte es sich um einen Schreibfehler handeln.

Es wird davon ausgegangen, dass die für die Bauerrichtung des Einkaufs- quartiers Sedelhöfe benötigten Grundstücke, die derzeit im Eigentum der Stadt Ulm stehen, von der SPV 11 GmbH, deren Anteile nun von dem neuen Investor gehalten werden, vollständig erworben werden sollen. Dies ergibt sich aus den Darstellungen unter Ziffer 2. Abs. 1 a. E., Ziffer 3. letzter Absatz, Ziffer 5. Abs. 3 S. 3 sowie Ziffer 6.4 Abs. 2 der Begründung der Bebauungsplanentwurfes vom 30.09.2015, die mit der Angabe im Auslegungs- beschluss vom 20.10.2015 (vgl. dort die Kurzfassung der Begründung, Abs. 1 a. E.) übereinstimmen. Dazu passt auch die Darstellung in der Beschluss- vorlage der Stadt Ulm vom 30.09.2015 (Ziffer 6.3 b) Abs. 2):

„Im Falle einer Übereinkunft zwischen Stadt und Investor, dass die öffentlich ge- widmeten Erschließungsflächen auch eigentumsrechtlich wieder an die Stadt zu- rückgehen, erhält der Investor zur Sicherung der unterirdischen Anlagen (Ver- kaufsf lächen, Erschließungsflächen, Tiefgarage usw.) ggf. umfassende Unterbau- rechte.“

Die im Widerspruch dazu stehende Aussage unter Ziffer 5. Abs. 3 S. 4 der Begründung, wonach der Platz und die Gassen innerhalb des Plangebietes im Eigentum der Stadt bleiben sollen, dürfte hingegen unrichtig sein.

Ferner ist davon auszugehen, dass diesem Projektvertrag im Hinblick auf den Zuschnitt und die Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe im Wesentlichen dieselbe Planung zugrunde liegt, die nunmehr in der fortentwickelten Fassung, Stand 30.09.2015, auch Gegenstand des geänderten Bebauungsplanentwurfes „Sedelhöfe“ geworden ist. Es handelt sich hierbei um die von dem neuen Investor fortentwickelte Planung der msm meyer schmitz-morkramer gmbh, die Grundlage für die Beschlussvorlage der Stadt Ulm vom 30.09.2015 zur Aufstellung des geänderten Bebauungsplanes (GD 341/15) geworden ist und im Wesentlichen der zu der zweiten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes beigefügten Anlage 2 dieser Beschlussvorlage (Planungsstand 30.09.2015) entspricht.

Nach diesem fortentwickelten Bebauungsplanentwurf ist für die Anbindung der Bahnhofspassage an den zentralen Platz des Einkaufsquartiers Sedelhöfe, also zur Verbindung der Ebenen -1 und 0, gemäß den zeichnerischen Festsetzungen in Anlage 2 der Beschlussvorlage (GD 341/15), Ziffer 1.6.3 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes (Anlage 3 zu GD 341/15) und Ziffer 6.4 der Begründung (Anlage 4 zu GD 341/15) nach wie vor lediglich ein mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegter Treppenauf- und -abgang (ohne Fahrtreppe und ohne Aufzug) innerhalb des Baufeldes MK 1 als zwingend herzustellen vorgegeben. Die genaue Breite und Qualität dieser Treppenanlage bleibt im Bebauungsplanentwurf offen und soll in einem städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt und dem Investor festgelegt werden. Durch die Gehrechte am Ausgang der Passage und die Treppenanlage soll

„eine angemessene Erschließung der Bahnhofspassage“

gesichert werden. Weitere verbindliche Vorgaben über das Ob, Wo und Wie der Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 enthält der Bebauungsplanentwurf vom 30.09.2015 – ebenso wie schon die Planung mit Stand 13.04.2015 - nicht. Vielmehr wird unter Ziffer 6.3 Abs. 3 der Begründung ausgeführt:

„Die heutige Passage wird auf Ebene -1 nach Osten ins Quartier verlängert. Daraus erwachsen neue Möglichkeiten, über die festgesetzte Treppenanlage hinaus weitere attraktive Verbindungen zwischen der Ebene -1 (Bahnhofspassage) und der Ebene 0 (Platzfläche) zu schaffen.

Um eine räumliche Verknüpfung zwischen der Ebene -1 (Bahnhofspassage) und der Ebene 0 zu ermöglichen, sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen daher (zusätzliche) Erschließungsanlagen und Lichtöffnungen zulässig.

Die verlängerte Passage wird infolge eines erweiterten Einzelhandelsangebots auf Ebene -1 erheblich an Attraktivität gewinnen. Die geplante Aufwertung der Ebene -1 wird ermöglicht, indem unter den öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb der Baugrenzen Verkaufsflächen und Erschließungsanlagen sowie Keller- und Lager Räume zugelassen werden. Eine genaue Festlegung der Erschließungsbauwerke, der Lichtöffnungen und unterirdischen Verkaufsflächen wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt und dem Investor getroffen.“

Das heißt, das Ob, Wo und Wie der Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 lässt auch der Bebauungsplanentwurf Stand 30.09.2015 ausdrücklich offen und schafft insoweit nur Möglichkeiten, die ggf. außerhalb des Bebauungsplanverfahrens durch einen städtebaulichen Vertrag mit dem neuen Investor festgelegt werden sollen. Ein solcher städtebaulicher Vertrag ist beabsichtigt. Ob er tatsächlich zustande kommt, ist indes ungewiss. Somit wird es also in das Belieben des neuen Investors gestellt, sich zur Anbindung der Bahnhofspassage an den zentralen Platz auf der Ebene 0 auf die Herstellung einer schlichten Treppenanlage ohne Fahrtreppe und Aufzug im südlichen Bereich des Baufeldes MK 1 (Haus 1) zu beschränken. Weitere Verbindungen von der Ebene -1 zur Ebene 0 könnte er innerhalb der übrigen Baufelder durch Fahrtreppen und Aufzüge in den Bereichen der Verkaufsflächen des Einkaufsquartiers herstellen.

Im Hinblick auf den beabsichtigten städtebaulichen Vertrag mit dem Investor, sollte er zustande kommen, sind dessen aktuelle Planungsabsichten für die Anbindung der aus Bahnhofspassage kommenden Passanten an die Ebene 0 aus den Plänen von msm meyer Schmitz-morkramer vom 19.10.2015 zu ersehen, welche als „vorläufiger Planungsstand 19.10.2015“ gekennzeichnet und zusammen mit dem Auslegungsbeschluss vom 20.10.2015 öffentlich ausgelegt worden sind.

Nach dieser - unverbindlichen - Planungsvariante ist vorgesehen, die nach dem Bebauungsplanentwurf vorgegebene Treppenanlage im südlichen Bereich des Baufeldes MK 1 (im bzw. unter Haus 1) zu errichten, und zwar schlicht als Lauftreppe ohne Fahrtreppe und ohne Aufzug. Aufzugsanlagen, die ausgehend von der Tiefgarage bis zur Ebene 0 reichen, sind lediglich an der nördlichen Außenseite des Baufeldes MK 1 geplant. Weitere Aufzugsanlagen aus der Tiefgarage kommend sollen zwar im östlichen Bereich des Baufeldes MK 2 erstellt werden, reichen aber nur bis zur Ebene -1. Im Übrigen sind Aufzugsanlagen lediglich innerhalb der Baufelder/Verkaufsflächen vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Treppenanlage im Haus 1 fällt auf, dass die Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit auf den Ebenen -1 und 0 im Bebauungsplanentwurf jeweils in einer Größe von rd. 10 m x 10 m, also jeweils rd. 100 m², ausgewiesen sind. Nach der aktuellen Planung des Investors Stand 19.10.2015 soll jedoch nur etwa die Hälfte dieser Flächen für die Treppenanlage genutzt werden. Die andere Hälfte der mit den Gehrechten belegten Flächen soll indes nicht zugunsten der Allgemeinheit freigehalten und zur Verfügung gestellt werden, sondern als Gebäude- und Gastronomiefläche im Haus 1 errichtet und genutzt werden! Würden die Flächen entsprechend dem Umfang der festgesetzten Gehrechte genutzt, ließen sich bei einer Breite von rd. 10 m an dieser Stelle zwei Fahrtreppen (ca. 5 m), eine Lauftreppe (mind. 2,50 m) sowie eine sonstige Wegezzone (ca. 2,50 m) herstellen. So könnte an dieser Stelle statt einer schlichten Lauftreppe im Stil einer Fluchttreppe, die für ältere und behinderte Passanten sowie Mütter

mit Kinderwagen nicht nutzbar ist und für die sonstige Passanten überwiegend als zu unbequem angesehen und nicht genutzt werden wird, zumindest eine funktionierende Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 geschaffen werden. Entsprechend seinem in dem Workshop vom 29.05.2015 erklärten Interesse beabsichtigt der Investor eine solche Lösung jedoch offenbar nicht. Er will es im südlichen Bereich des Hauses 1 vielmehr bei einer relativ schmalen Laftreppe belassen und zusätzlich eine großzügige Fahrtreppenanlage errichten, die ausgehend von der Mitte der verlängerten Passage in der Ebene -1 im nordöstlichen Bereich des Hauses 1 auf den zentralen Platz mündet und gen Norden gedreht auf die Baufelder MK 2 und MK 3 ausgerichtet ist. Für Passanten aus der Bahnhofspassage besteht bei Ankunft auf dem zentralen Platz keinerlei Sicht- und Wegebeziehung zur Bahnhofstraße. Durch die Fahrtreppenanlage wird überdies eine direkte Anbindung an die Aufzüge in der Ebene -1, die den Zugang zur Tiefgarage bilden, geschaffen.

Nach wie vor ist davon auszugehen, dass Änderungen dieser Planung im Hinblick auf den Zuschnitt des Projektes und insbesondere hinsichtlich der Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe aus der Bahnhofspassage für den neuen Investor nicht mit der Basis seiner Konzeption und Wirtschaftlichkeitsberechnung des gesamten Projektes Sedelhöfe in Einklang stehen. Deshalb wird der neue Investor – auch im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages - Änderungen, die erforderlich sind, um eine gerechte Verteilung der Passantenströme, und zwar insbesondere der Passanten in bzw. aus der Bahnhofspassage auf den Ebenen -1 und 0, auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits mit hoher Wahrscheinlichkeit - ebenso wie der frühere Investor - nicht zustimmen.

Es bleibt daher dabei, dass die Stadt Ulm durch den Abschluss des Projektvertrages ihre kommunale Planungshoheit faktisch eingeschränkt hat. Eine Abwägungsentscheidung der Stadt Ulm im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens, die im Hinblick auf den Zuschnitt und/oder die Zu-

gangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe eine Änderung der nun fortentwickelten Planung zugunsten der Belange der Ulmer Innenstadt zur Folge hätte, würde auch von dem neuen Investor mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht akzeptiert werden.

III. Bebauungsplanaufstellungsverfahren

Zum Ablauf des Bebauungsplanaufstellungsverfahrens wird zunächst auf unsere bisherigen Einwendungsschriften verwiesen. Ergänzend dazu ist Folgendes auszuführen:

Auf der Grundlage des Beschlusses der Stadt Ulm vom 20.10.2015 (GD 341/15) nebst Anlagen wurde der Entwurf des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015, unter Einschluss der Begründung des Entwurfes in der Fassung vom 30.09.2015 für den Zeitraum vom 30.10.2015 bis einschließlich 13.11.2015 in der Hauptabteilung Stadtplanung Umwelt Baurecht der Stadt Ulm öffentlich ausgelegt und zugleich auch zur Einsicht ins Internet eingestellt. Im Rahmen dieser erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung werden die Einwendungen unserer Mandanten gemäß unseren bisherigen Einwendungsschriften aufrechterhalten und durch diese Einwendungsschrift ergänzt.

Aufrechterhalten bleibt zugleich der Hinweis, dass sich die diesseitigen Einwendungen nach wie vor nicht gegen das Projekt als solches und den hierdurch entstehenden Wettbewerb richten. Entscheidend ist die Forderung gegenüber der Stadt Ulm, sich bei der städtebaulichen Planung und der Aufstellung des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ wettbewerbsneutral zu verhalten und Wettbewerbsverzerrungen von vornherein auszuschließen. Hieraus ergibt sich nach Auffassung unserer Mandanten die unbedingte Verpflichtung der Stadt Ulm, die Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Innenstadt verbindlich so zu gestalten, dass eine gerechte Verteilung der Fußgängerströme zwischen dem Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und dem bestehenden Einzelhandel in der Ulmer Innenstadt andererseits erreicht wird.

IV. Erschließung der Innenstadt

Im Hinblick auf die bisherige Fußgängerführung und auf die Fußgängerführung gemäß dem Bebauungsplanentwurf mit Stand 13.04.2015 wird auf unsere bisherigen Einwendungsschriften verwiesen.

Nochmals: Wesentlich ist, dass die Fußgängerfrequenz in der Bahnhofstraße und Hirschstraße in enger Abhängigkeit zu den Fußgängerströmen aus dem Hauptbahnhof Ulm und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) am Hauptbahnhof steht. Von maßgeblicher Bedeutung sind hierbei die Unterführung unter der Friedrich-Ebert-Straße durch die sog. Bahnhofspassage und deren östlicher, in die Innenstadt führender Ausgang mit einer Fahrtreppe und einer Lauftreppe. Diese derzeitige Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Innenstadt wird von allen Beteiligten als unbefriedigend empfunden und bedarf der Verbesserung. Entscheidend ist dabei nach wie vor, dass bei der bisherigen Fußgängerführung für die Passanten, welche die Bahnhofspassage am Fahrtreppen- oder Treppende verlassen, eine komplette Sichtbeziehung in die Bahnhofstraße besteht. Zugleich besteht damit eine direkte Wegebeziehung zur Bahnhofstraße, zur Hirschstraße und zum Münsterplatz. Diese wesentlichen Voraussetzungen für eine gerechte Verteilung der Passantenströme auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits werden auch durch den Bebauungsplanentwurf mit Stand 30.09.2015 nicht geschaffen.

1. Geplante Fußgängerführung

a) Fußgängerführung auf der Ebene 0

- (1) Durch die geplante Fußgängerführung, die Gegenstand des Bebauungsplanentwurfes „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 ist, werden die bisherige Sichtbeziehung von der Bahnhofspassage (Fahrtreppende) in die Bahnhofstraße und damit zu-

gleich auch die direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße vollständig abgeschnitten. Stattdessen wird eine völlig neue Sicht- und Wegebeziehung hergestellt, die vollständig auf den direkt innerhalb der Sedelhöfe geplanten zentralen Platz und auf die um diesen Platz gruppierten Ladengeschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe ausgerichtet ist.

- (2) Hinsichtlich der Zugangssituationen nach dem Bebauungsplan mit Stand 20.06.2014 und nach dem Bebauungsplanentwurf mit dem Stand 13.04.2015 wird auf unsere bisherigen Einwendungsschriften verwiesen.
- (3) Der Bebauungsplanentwurf „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015, sieht Folgendes vor:

„Die Bahnhofspassage kann infolge liegenschaftlicher Zwänge nicht in die Achse der Bahnhofstraße verlegt werden und schließt daher unverändert nördlich des Gebäudes Bahnhofplatz 7 an die Innenstadt an.“

[Beschlussvorlage GD 341/15 / Anlage 4 (Begründung), Seite 7]

Konkretisiert wird dies lediglich durch die Festsetzung einer zwingend im Bereich von bzw. unter Haus 1 herzustellenden Treppenanlage zur Verbindung der Geschossebenen (Ziffer 1.6.3 der textlichen Festsetzungen, Anlage 3 zu GD 341/15). Im Übrigen wird diese Treppenanlage wie folgt beschrieben:

„Die Festlegung der genauen Breite und Qualität der Treppenanlage wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt und dem Investor getroffen.“

[Beschlussvorlage GD 341/15 / Anlage 4 (Begründung), Seite 8]

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

„Von Westen mündet die Bahnhofspassage ins Planungsgebiet. Die heutige Passage wird auf Ebene -1 nach Osten ins Quartier verlängert. Daraus erwachsen neue Möglichkeiten, über die festgesetzte Treppenanlage hinaus weitere attraktive Verbindungen zwischen der Ebene -1 (Bahnhofspassage) und der Ebene 0 (Platzfläche) zu schaffen. Um eine räumliche Verknüpfung zwischen der Ebene -1 (Bahnhofspassage) und der Ebene 0 zu ermöglichen, sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen daher (zusätzliche) Erschließungsanlagen und Lichtöffnungen zulässig.

Die verlängerte Passage wird infolge eines erweiterten Einzelhandelsangebots auf Ebene -1 erheblich an Attraktivität gewinnen. Die geplante Aufwertung der Ebene -1 wird ermöglicht, indem unter den öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb der Baugrenzen Verkaufsflächen und Erschließungsanlagen sowie Keller- und Lagerräume zugelassen werden. Eine genaue Festlegung der Erschließungsbauwerke, der Lichtöffnungen und unterirdischen Verkaufsflächen wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt und dem Investor getroffen.“

[Beschlussvorlage GD 341/15 / Anlage 4 (Begründung), Seite 7]

Die entsprechenden textlichen Festsetzungen lauten:

„Erschließungsanlagen zur Anbindung der Ebene -1 (z.B. Treppenanlagen, Rolltreppen) sowie Lichtöffnung sind auch außerhalb der Baugrenzen zulässig.“

[Beschlussvorlage GD 341/15 / Anlage 3 (textliche Festsetzungen) Ziffer 1.4.5]

Das Ob, Wo und Wie einer weiteren Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 lässt der Bebauungsplanentwurf Stand 30.09.2015 ausdrücklich offen und schafft insoweit nur Möglichkeiten, die ggf. außerhalb des Bebauungsplanverfahrens durch einen städtebaulichen Vertrag mit dem neuen Investor festgelegt werden sollen.

Somit wird es also nach dem Bebauungsplanentwurf mit Stand 30.09.2015, in das Belieben des neuen Investors gestellt, sich im Bereich von bzw. unter Haus 1 auf die Errichtung einer einfachen Lauf-
treppe (ohne Fahrtreppe und Aufzug) zu beschränken und es dabei zu belassen oder aber eine zusätzliche großzügige und attraktive Haupt-
verbindung zwischen den Ebenen -1 und 0 (mit Laufftreppen, Fahrtrep-
pen und Lichtöffnungen) an anderer Stelle im Bereich des zentralen
Platzes herzustellen.

- (4) Die Tatsache, dass durch diese allein verbindlich vorgegebene Lauf-
treppe für deren Benutzer beim Verlassen der Bahnhofspassage keine
Sicht- und direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße geschaffen
werden kann, hatten wir bereits mit unseren bisherigen Einwendungs-
schriften eingehend begründet. Darauf wird verwiesen.
- (5) Auf die weitere Tatsache, dass die Sichtbeziehung zur Bahnhofstraße
und damit auch die Sicht- und Wegebeziehung zu dem bestehenden
Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße darüber hinaus durch
den an die Bahnhofstraße angrenzenden Baukörper des Einkaufsquar-
tiers (Haus 4) sowie die geplanten großen Bauvolumina (kompakte,

nun nochmals erhöhte Gebäudeblöcke mit Blockrandbebauung) gezielt erheblich eingeschränkt wird, hatten wir bereits in unserer Einwendungsschrift vom 30.06.2015 begründet; darauf wird verwiesen.

- (6) Seine weiteren Planungsabsichten für die Anbindung der aus der Bahnhofspassage kommenden Fußgänger an die Ebene 0 hat der neue Investor mit den Plänen „vorläufiger Planungsstand 19.10.2015“ bereits öffentlich vorgestellt. Nach dieser Planungsvariante ist als möglicher Inhalt für den beabsichtigten städtebaulichen Vertrag vorgesehen, die nach dem Bebauungsplanentwurf vorgegebene Treppenanlage im südlichen Bereich des Baufeldes MK 1 (im bzw. unter Haus 1) zu errichten, und zwar schlicht als Lauftreppe ohne Fahrtreppe und ohne Aufzug. Aufzugsanlagen, die ausgehend von der Tiefgarage bis zur Ebene 0 reichen, sind lediglich an der nördlichen Außenseite des Baufeldes MK 1 geplant. Weitere Aufzugsanlagen aus der Tiefgarage kommend sollen zwar im östlichen Bereich des Baufeldes MK 2 erstellt werden, reichen aber nur bis zur Ebene -1. Im Übrigen sind Aufzugsanlagen lediglich innerhalb der Baufelder/Verkaufsflächen vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Treppenanlage im Haus 1 sind die Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit auf den Ebenen -1 und 0 im Bebauungsplanentwurf jeweils in einer Größe von rd. 10 m x 10 m, also jeweils rd. 100 m², ausgewiesen. Nach der aktuellen Planung des Investors mit Stand 19.10.2015 soll jedoch nur etwa die Hälfte dieser Flächen für die Treppenanlage genutzt werden. Die andere Hälfte der mit den Gehrechten belegten Flächen soll indes nicht zugunsten der Allgemeinheit freigehalten und zur Verfügung gestellt werden, sondern als Gebäude- und Gastronomiefläche im Haus 1 errichtet und genutzt werden. Die Stadt Ulm scheint diese beabsichtigte Nichteinhaltung der Festsetzung im Bebauungsplan offenbar tolerieren zu wollen, was schlicht nicht nachvollziehbar ist. Im Übrigen ist seitens des Investors zusätzlich eine großzügige Fahrtreppenanlage vorgesehen, die ausgehend von der Mitte der verlängerten Passage in der Ebene -1 im nordöstlichen Be-

reich des Hauses 1 auf den zentralen Platz mündet und gen Norden gedreht auf die Baufelder MK 2 und MK 3 ausgerichtet ist. Für Passanten aus der Bahnhofspassage besteht bei Ankunft auf dem zentralen Platz keinerlei Sicht- und Wegebeziehung zur Bahnhofstraße. Durch die Fahrtreppenanlage wird überdies eine direkte Anbindung an die Aufzüge in der Ebene -1, die den Zugang zur Tiefgarage bilden, geschaffen.

Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass der neue Investor die im Bereich von bzw. unter Haus 1 zwingend herzustellen Treppeanlage tatsächlich nur als architektonisch anspruchslose, einfache Lauftreppe (ohne Fahrtreppe und Aufzug) errichten wird. Letztlich wird damit an dieser Stelle nur ein unattraktiver Auf- und Abgang im Stil einer Fluchtwegtreppe entstehen, der allenfalls von einem sehr geringen Teil der aus der Bahnhofspassage kommenden Fußgänger benutzt werden wird. Ältere und gehbehinderte Menschen können einen solchen Auf- und Abgang ebenso wenig nutzen wie Mütter mit Kinderwagen. Die übrigen Passanten werden ihn in Anbetracht dessen, dass über die Verlängerung der Bahnhofspassage in das Untergeschoss in Sichtweite und auf direktem Weg ein attraktiver und heller Aufgang mit Fahrtreppen erreichbar ist, allenfalls vereinzelt nutzen.

Nach diesen weiteren Planungsabsichten des neuen Investors, für welche der Bebauungsplanentwurf mit Stand 30.09.2015 die Grundlage schafft, werden die aus der Bahnhofspassage kommenden Fußgänger folglich über deren Verlängerung gezielt direkt in das Untergeschoss, und zwar in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf dieser Ebene, gelenkt werden. Über den dort geplanten attraktiven und mit Fahrtreppen und Tageslichteinfall ausgestatteten Aufgang werden diejenigen Fußgänger, die sich nicht bereits auf der Ebene -1 in die dortigen Ladengeschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe verteilen, auf den zentralen Platz auf der Ebene 0 geführt, und zwar gleichfalls ge-

zielt in das Zentrum des Platzes, um welches sich die Ladengeschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf dieser Ebene gruppieren. Für Fußgänger, die über diesen Aufgang auf die Ebene 0 gelangen, besteht kein Blickkontakt und damit auch keine Sichtbeziehung sowie keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße.

Ein Einwirken der Stadt Ulm in den Verhandlungen des beabsichtigten städtebaulichen Vertrages auf den Investor dahingehend, dass dieser die Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 derart ändert, dass eine Sicht- und direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße und damit eine gerechte Verteilung der Passantenströme zugunsten der Sedelhöfe einerseits und des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße andererseits erreicht wird, steht nicht zu erwarten. Denn dazu hatte sich der neue Investor bereits in dem Workshop vom 29.05.2015, dem eine ähnliche Planungsvariante zugrunde lag, klar dahingehend positioniert. Im Interesse seiner potentiellen hochwertigen Mieter müsse er eine Anbindung an die Bahnhofspassage schaffen, die ausreichende Frequenzen potentieller Kunden für die Mieter des Einkaufsquartiers Sedelhöfe gewährleiste. Es ist nicht ernsthaft zu erwarten, dass der neue Investor davon abrücken wird. So sah es auch Herr Bürgermeister von Winning, der sich am 21.09.2015 zu der aktuellen Planung des Investors dahingehend äußerte, dass der Investor von seiner Planung nicht abweichen möchte, da er sonst die gewünschten Mieter nicht bekomme.

- (7) Hinzu kommen die von dem neuen Investor vorgesehenen Planungen im Hinblick auf die Tiefgarage und die von dort kommenden Aufzüge, durch welche Besucher ebenfalls gezielt in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf der Ebene -1 bzw. in das Zentrum auf dem zentralen Platz der Ebene 0 gelenkt werden. Insoweit verweisen wir auf unsere bisherigen Einwendungsschriften.

- (8) Auch im Hinblick auf weitere fußläufige oberirdische Verbindungen vom Bahnhofsvorplatz zu dem Einkaufsquartier Sedelhöfe, durch welche Fußgänger, die vom Hauptbahnhof und vom ÖPNV am Hauptbahnhof kommen, direkt auf den zentralen Platz, und zwar direkt in das Zentrum dieser Ebene der Sedelhöfe, gelenkt werden, wird auf unsere bisherigen Einwendungsschriften verwiesen.
- (9) Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Wegeführung auf der Ebene 0 nach dem Bebauungsplanentwurf „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 in Verbindung mit den Planungsabsichten des neuen Investors mit Stand 19.10.2015 dadurch geprägt ist, die Fußgänger, gleichgültig, welche Zugangsmöglichkeiten sie nutzen, nahezu ausnahmslos direkt und gezielt auf den zentralen Platz und damit so in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe zu lenken, dass damit eine Sichtbeziehung und direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße ausgeschlossen wird. Dies gilt insbesondere für diejenigen Fußgänger, die vom Hauptbahnhof, vom ÖPNV am Hauptbahnhof oder aus der neuen Tiefgarage kommen. Eine Ausnahme besteht lediglich für diejenigen Fußgänger, die den Auf- und Abgang im Bereich von bzw. unter Haus 1 benutzen. Allerdings besteht an diesem Zugang zur Ebene 0, der nur als unattraktive einfache Laufftreppe und ohne zusätzliche Fahrtreppe geplant ist, für dort ankommende Passanten nur eine erheblich eingeschränkte Sichtbeziehung und keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße. Deshalb sowie mit Rücksicht auf den geplanten weiteren attraktiven Ausgang mit zusätzlichen Fahrtreppen, der auf der Ebene -1 in Sichtweite und auf direktem Weg erreichbar ist, wird die Anzahl derjenigen Fußgänger, welche die Zugangsmöglichkeit zur Ebene 0 über die deutlich unattraktivere Laufftreppe im Bereich von bzw. unter Haus 1 benutzen, verschwindend gering sein. Als fußläufige Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt auf der Ebene 0 wird dem Auf- und Abgang im Bereich von bzw. unter Haus 1 daher keine nennenswerte Bedeutung zukommen können.

Eine gerechte Verteilung der auf der Ebene 0 vorhandenen Fußgängerfrequenz auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und auf den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits scheidet durch diese Art der Fußgängerführung, die das Einkaufsquartier Sedelhöfe gezielt einseitig begünstigt, von vornherein aus. Dies führt zu einer massiven Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße.

b) Fußgängerführung auf der Ebene -1

Die auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfes mit Stand 30.09.2015 geplante Fußgängerführung auf der Ebene -1 führt zu einer weiteren massiven Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße.

Diejenigen Fußgänger, die vom Hauptbahnhof, dem ÖPNV am Hauptbahnhof oder aus der neuen Tiefgarage in die Bahnhofspassage kommen und die Bahnhofspassage nicht über die Treppe im Bereich von bzw. unter Haus 1 verlassen, sollen nunmehr über eine Verlängerung der Passage direkt in das Untergeschoss und damit in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf dieser Ebene geführt werden. Die auf diese Weise auf der Ebene -1 gelenkten Besucher werden sich zu einem erheblichen Teil bereits auf dieser Ebene in die dortigen Ladengeschäfte des Einkaufsquartiers Sedelhöfe verteilen. Für den Fall, dass der beabsichtigte städtebauliche Vertrag mit dem Investor nicht zustande kommen und keine zusätzliche Anbindung der Ebene -1 an die Ebene 0 über eine zusätzliche Fahrtreppenanlage hergestellt werden sollte, werden die Passanten aus der Bahnhofspassage nahezu vollständig in das Untergeschoss und damit in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und die Ladengeschäfte auf dieser Ebene gelenkt werden.

Eine gerechte Verteilung der auf der Ebene -1 vorhandenen Fußgängerfrequenz auf das Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und auf den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits scheidet auch durch diese Art der Fußgängerführung, die das Einkaufsquartier Sedelhöfe ebenfalls gezielt einseitig begünstigt, von vornherein aus.

c) **Fazit**

Als Fazit einer Gesamtbetrachtung ist festzustellen, dass die Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Innenstadt auch auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfs „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 im Falle ihrer Realisierung den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße schlechter stellen würde als die Planung des früheren Investors. Während durch die nun vorliegende fortentwickelte Planung die Fußgängerströme an sämtlichen Zugängen zu dem Einkaufsquartier Sedelhöfe, und zwar sowohl auf der Ebene -1 als auch auf der Ebene 0, jeweils mit Sichtbeziehungen und direkten Wegebeziehungen in das Zentrum der Sedelhöfe gelenkt werden, ist die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt ausschließlich durch enge und verschlungene Wegeführungen vorgesehen. Die aus einzelhandelstechnischer Sicht für eine funktionierende Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt unerlässliche Sichtbeziehung und direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße wird an keiner Stelle des Projektes Sedelhöfe geschaffen.

2. **Vorliegende Gutachten / Einzelhandel in der Bahnhofstraße**

Im Hinblick auf das vorliegende Gutachten der GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (Auswirkungsanalyse/November 2012), auf die vorliegende Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften

(Hochschule Braunschweig/Wolfenbüttel) vom 16.06.2014 sowie auf die nachteiligen Auswirkungen für unsere Mandanten (Verlust in der Fußgängerfrequenz, Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin und Wertverlust der Grundstückseigentümerin) wird auf unsere bisherigen Einwendungsschriften verwiesen.

B. Rechtliche Beurteilung

Der von der Stadt Ulm aufgestellte Entwurf des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 ist – ebenso wie der Bebauungsplanentwurf mit Stand 13.04.2015 - im Hinblick auf die geplante Fußgängerführung vom Hauptbahnhof Ulm in die Ulmer Innenstadt und die geplante Zugangssituation für Fußgänger, die vom Hauptbahnhof, dem ÖPNV am Hauptbahnhof oder aus der neuen Tiefgarage durch die Bahnhofspassage kommend in das Einkaufsquartier Sedelhöfe geleitet werden, rechtswidrig und verletzt die Rechte der

als Eigentümerin des Grundstücks, auf welchem sich das vorgenannte Warenhausgebäude befindet.

Der Beschluss des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 durch den Gemeinderat der Stadt Ulm auf der Grundlage der nun vorliegenden fortentwickelten Planung würde gegen das planungsrechtliche Abwägungsgebot verstoßen.

I. Abwägungsmängel

Die hinsichtlich des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ mit Stand 20.06.2014 sowie bezüglich des Bebauungsplanentwurfes mit Stand 13.04.2015 festzustellenden gravierenden Abwägungsmängel hatten wir in unseren bisherigen Einwendungsschriften bereits umfassend aufgezeigt; darauf wird verwiesen.

Im Hinblick auf den Entwurf des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 liegen gleichfalls gravierende Abwägungsmängel vor.

Die Stadt Ulm hat in wesentlichen Punkten auch der nun vorliegenden fortentwickelten Planung rechtswidrig eine Abwägung im Wesentlichen gar nicht vorgenommen. Soweit sie überhaupt eine Abwägung durchgeführt hat, hat sie jedenfalls Belange nicht in die Abwägung eingestellt, die nach Lage der Dinge hätten eingestellt werden müssen. Ferner hat sie die Bedeutung der jeweils betroffenen privaten Belange offensichtlich verkannt. Schließlich hat die Stadt Ulm den gebotenen Ausgleich zwischen den betroffenen Belangen, soweit überhaupt, jedenfalls grob fehlerhaft in einer Weise vorgenommen, die zur Gewichtung der einzelnen Belange außer Verhältnis steht.

1. Abwägungsausfall

Die u. a. in der Beschlussvorlage GD 087/14, hervorgehobenen städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Oberziele der Stadt Ulm bestehen erklärtermaßen darin, mit der Ansiedlung des Einkaufsquartiers Sedelhöfe nicht nur das betroffene bahnhofsnah Areal aufzuwerten, sondern zugleich die Attraktivität des Einzelhandelsstandorts Ulm wie auch die bestehenden Einzelhandelslagen in der Ulmer Innenstadt zu stärken.

Dabei war und ist sich die Stadt Ulm offensichtlich bewusst, dass einerseits der Bahnhofstraße/Hirschstraße bis hin zum Münsterplatz als Hupterschließungsachse der Innenstadt, die aus der Sicht des Einzelhandels als 1a-Lage zu qualifizieren ist, eine besondere Bedeutung zukommt. Ferner war und ist sich die Stadt Ulm offensichtlich bewusst, dass andererseits die Verbindung vom Hauptbahnhof zu dieser Hupterschließungsachse im Sinne eines Tors zur City gleichfalls besondere Bedeutung hat. Schließlich bestand und besteht bei der Stadt

Ulm offenbar das Bewusstsein, dass diese Verbindung, wenn sie funktionieren und den erklärten städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Oberzielen gerecht werden soll, zwingend die Gewährleistung einer Blick- und direkten Wegebeziehung zwischen dem Bahnhofplatz und der Bahnhofstraße in vorzugsweise verbesserter Qualität, zumindest aber in der bisher vorhandenen Qualität erfordert.

a) Kompletter Abwägungsausfall (frühere Planung)

In dem Bewusstsein der besonderen Bedeutung einer guten und funktionierenden Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof als übergeordnetes städtebauliches Ziel erteilte die Stadt Ulm bei der seinerzeitigen Ausschreibung des Projekts Sedelhöfe die ausdrückliche Anforderung an die Bieter, zu gewährleisten, dass eine geänderte Passage ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt vorgesehen wird. Die städtebaulich sehr wichtige Anforderung „geänderte Passage ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ als ausdrücklich übergeordnetes Ziel war in dem Angebot/der Planung des früheren Investors MAB Development Deutschland GmbH nicht erfüllt, sondern grundlegend verfehlt worden. Auch dies hatte die Stadt Ulm seinerzeit klar erkannt, gleichwohl aber die Vergabe an den früheren Investor beschlossen und vorgenommen. Die Erfüllung der städtebaulich sehr wichtigen Anforderung „geänderte Bahnhofspassage ohne Beeinträchtigung der direkten Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ als ausdrücklich übergeordnetes Ziel wurde auch in der Folgezeit nicht gelöst, sondern geriet sowohl beim Abschluss des Projektvertrages mit dem früheren Investor als auch in dem Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ mit dem Stand 20.06.2014 sowie schließlich bei der Aufstellung des Be-

bauungsplanentwurfes mit Stand 13.04.2015 vollständig aus dem Blick.

Die erforderliche Abwägung ist bei dem Abschluss des Projektvertrages vom 27.07.2012 mit dem früheren Investor vollständig unterblieben, so dass sich diese frühe Bindung an den früheren Investor als „schädliche Vorwegbindung“ der Stadt Ulm qualifiziert. Die gebotene erforderliche (ernsthafte) Abwägung ist aber auch in der Folgezeit bis zur Aufstellung des Bebauungsplanentwurfes „Sedelhöfe“ mit Stand 13.04.2015 nicht nachgeholt worden.

All dies dokumentiert einen sehr schwerwiegenden Abwägungsfehler im Sinne eines kompletten Abwägungsausfalls.

b) Kompletter Abwägungsausfall (fortentwickelte Planung)

Die Problematik der ungelösten Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt, die den städtebaurechtlichen Grundsätzen sowie den Belangen/Interessen des bestehenden Einzelhandels in der Ulmer Innenstadt, u. a. unseren Mandanten, eklatant zuwider läuft (Verstöße gegen das Gebot des gegenüber dem ortsansässigen Handel zu wahrenen Wettbewerbsschutzes und gegen das Verbot des Missbrauchs des Städtebaurechts als Steuerungsinstrument zur Beeinflussung der Marktverhältnisse), findet sich nun in dem Bebauungsplanentwurf, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 unverändert wieder.

Wie vorstehend aufgezeigt worden ist, zeichnet sich auch die nun vorliegende fortentwickelte Planung durch eine ausgeprägt einseitige Wegeföhrung auf der Ebene 0 und erst recht auf der Ebene -1 zugunsten des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und zu Lasten der

traditionellen Einkaufslagen der Ulmer Innenstadt, insbesondere zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße aus. Die Fußgängerströme aus dem Hauptbahnhof, aus dem ÖPNV am Hauptbahnhof und aus der neuen Tiefgarage werden nach dieser Planung über die Bahnhofspassage und deren Verlängerung absolut vorrangig, augenscheinlich gezielt, in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf der Ebene -1 gelenkt. Diejenigen Fußgänger, die aus der Bahnhofspassage kommend von der Ebene -1 auf die Ebene 0 gelangen wollen, sowie die Fußgänger, welche die sonstigen Zugänge zu den Sedelhöfen benutzen, werden gleichfalls vorrangig, augenscheinlich gezielt, in das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe auf dem zentralen Platz gelenkt. Der damit einerseits verbundene erhebliche Wettbewerbsvorteil für das neue Einkaufsquartier, dem auf diese Weise quasi zwangsläufig und dauerhaft tausende potentieller Kunden zugeführt werden, liegt auf der Hand. Ebenso offensichtlich ist der andererseits mit dieser Wegführung verbundene erhebliche Wettbewerbsnachteil für die in der Haupterschließungsachse der Innenstadt (Bahnhofstraße, Hirschstraße bis zum Münsterplatz) ansässigen Einzelhändler – ihnen werden quasi zwangsläufig und dauerhaft tausende potentieller Neukunden sowie bestehender Kunden vorenthalten bzw. entzogen. Durch diese massive Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße wird diese sehr bedeutende Achse der Ulmer Innenstadt letztlich ihren Status als 1a-Lage der Stadt Ulm einbüßen.

Da davon auszugehen ist, dass der zwischen der Stadt Ulm und dem früheren Investor geschlossene Projektvertrag vom 27.07.2012 nach wie vor Bestand hat und grundsätzlich auch weiterhin die Rechtsgrundlage für die weitere Projektentwicklung durch den neuen Investor ist, spricht alles dafür, dass hier nach

wie vor die Konstellation „Aufstellung eines Bebauungsplanes durch die Kommune auf der Grundlage des Projektentwurfs eines künftigen Investors nach vorheriger vorvertraglicher Bindung der Gemeinde gegenüber dem künftigen Investor“ gegeben ist. Die Tatsache, dass die Stadt Ulm durch den Abschluss des Projektvertrages vom 27.07.2012 mit dem früheren Investor eine Vorwegbindung begründet und damit zugleich ihre Planungshoheit eingeschränkt, den abschließenden Abwägungsvorgang sachwidrig verkürzt sowie ihre Entscheidungsfreiheit sachwidrig eingeengt hat, hatten wir in unseren bisherigen Einwendungsschriften detailliert begründet; darauf wird verwiesen. Es ist nicht ersichtlich, dass sich daran durch den zwischenzeitlichen Wechsel des Investors etwas geändert hätte. Daher ist davon auszugehen, dass vorliegend nach wie vor auch eine dem Abwägungsgebot zuwider laufende Vorwegbindung (schädliche Vorwegbindung) gegeben ist.

Des Weiteren belegt die Tatsache, dass sich auch die nun vorliegende fortentwickelte Planung durch eine ausgeprägt einseitige Wegeführung auf der Ebene 0 und erst recht auf der Ebene -1 zugunsten des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und zu Lasten der traditionellen Einkaufslagen der Ulmer Innenstadt, insbesondere zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße auszeichnet, dass die gebotene und erforderliche Abwägung auch in der Folgezeit bis zu dem Beschluss der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes „Sedelhöfe“ mit Stand 30.09.2015 nicht nachgeholt worden ist.

All dies dokumentiert einen sehr schwerwiegenden Abwägungsfehler im Sinne eines kompletten Abwägungsausfalls.

Überdies ist festzustellen, dass im Zuge des wieder aufgenommenen Bebauungsplanverfahrens eine weitere sehr schwerwiegender Pflichtverletzung auf Seiten der Stadt Ulm hinzugekommen ist:

Ausweislich der nun vorliegenden fortentwickelten Planung ist die städtebaulich sehr wichtige Anforderung „geänderte Bahnhofspassage ohne Beeinträchtigung der direkten Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ als ausdrücklich übergeordnetes städtebauliches Ziel nach wie vor nicht gelöst worden. Dabei sind noch nicht einmal ernsthafte Bemühungen der Stadt Ulm zur Erfüllung dieser Anforderungen ersichtlich. Vielmehr ist festzustellen, dass die Stadt Ulm sich insoweit gemäß dem Bebauungsplannentwurf, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 darauf beschränkt hat, als „angemessene Verbindung“ der Ebenen 0 und -1 eine Lauftreppe im Stil einer Fluchtwegtreppe (ohne verbindliche Vorgaben zu Breite und Qualität sowie ohne Fahrtreppen und Aufzug) festzusetzen. Im Übrigen hat sie – wie oben näher ausgeführt worden ist – die Festlegung einer Verknüpfung der Ebenen 0 und -1 des Einkaufsquartiers sowie die zwingend erforderliche Erfüllung der Anforderung „geänderte Bahnhofspassage ohne Beeinträchtigung der direkten Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ in keiner Weise selbst in die Hand genommen. Vielmehr hat dies schlicht dem neuen Investor überlassen, und zwar obendrein in der Weise, dass sie die Lösung dieser Problematik letztlich in dessen Belieben gestellt hat.

Die Stadt Ulm hat diese Problematik und deren Lösung, bei der es auch und gerade um die Bewältigung des Interessenkonfliktes zwischen dem neuen Investors und dem betroffenen Einzelhandel der Ulmer Innenstadt geht, nun aus dem Bebauungsplanverfahren ausgeklammert und in einen beabsichtigten städtebaulichen

Vertrag zwischen ihr und dem neuen Investor verlagert. Obgleich es nicht gänzlich ausgeschlossen ist, eine planerische Konfliktbewältigung außerhalb des Bebauungsplanverfahrens in einem städtebaulichen Vertrag vorzunehmen, ist dies grundsätzlich nur dann zulässig, wenn die entsprechende Lösung im Plan selbst nicht möglich ist und gewährleistet ist, dass eine Lösung außerhalb des Bebauungsplans auch tatsächlich möglich und sichergestellt ist. Denn es besteht grundsätzlich das Gebot für die Gemeinde, durch ihre Planung keine neuen Problemlagen zu schaffen und planerische Konflikte nicht vor sich herzuschieben, sondern in dem Verfahren zu lösen, in dem sie der Natur der Sache nach zu lösen sind, hier also im Bebauungsplanverfahren. Dies gilt gerade im vorliegenden Fall, in dem nicht ersichtlich ist, dass die Konfliktbewältigung im Plan selbst nicht möglich wäre, und in dem auch nicht ersichtlich ist, dass eine Lösung außerhalb des Bebauungsplans auch tatsächlich möglich und sichergestellt ist. Denn, wie oben näher ausgeführt worden ist, ist nicht sichergestellt, dass der beabsichtigte städtebauliche Vertrag mit dem neuen Investor überhaupt zustande kommt. Für den Fall, dass er zustande kommen sollte, ist anhand der aktuellen Planung des Investors mit Stand 19.10.2015, die den Inhalt des beabsichtigten städtebaulichen Vertrages darstellt, klar erkennbar, dass der Interessenkonflikt zwischen dem neuen Investors und dem betroffenen Einzelhandel der Ulmer Innenstadt völlig einseitig zugunsten des Investors und unter Außerachtlassung der abwägungsbeachtlichen Belange des bestehenden Einzelhandels in der Ulmer Innenstadt gelöst werden soll. Der neue Investor beabsichtigt noch nicht einmal, die für die Treppenanlage im bzw. unter dem Haus 1 durch Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit belegten Flächen vollständig für die Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Ferner liegt aus den oben dargelegten Gründen auf der Hand, dass der neue Investor sich im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages

nicht dazu bewegen lassen wird, seine aktuelle Planung dahingehend zu ändern, dass durch zusätzliche Erschließungsanlagen (z. B. Fahrtreppenanlagen) auf dem zentralen Platz auch hinreichende Sichtbeziehungen und direkte Wegebeziehungen zur Bahnhofstraße geschaffen werden. Vor diesem Hintergrund wird die als ausdrücklich übergeordnetes städtebauliches Ziel bestehende Anforderung „geänderte Bahnhofspassage ohne Beeinträchtigung der direkten Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ augenscheinlich weder durch den Bebauungsplanentwurf mit Stand 30.09.2015 erfüllt noch durch den beabsichtigten städtebaulichen Vertrag erfüllt werden.

Soll – wie hier - ein planersetzender und/oder planergänzender städtebaulicher Vertrag abgeschlossen werden, müssen dabei die an die Festsetzungen eines wirksamen Bebauungsplanes gestellten Anforderungen, insbesondere die Anforderungen des § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB, also auch das Gebot zur gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander, eingehalten werden. Da städtebauliche Verträge nicht mit dem Bebauungsplan öffentlich ausgelegt werden müssen, muss ferner der Sinn der gemäß §§ 3, 4 BauGB notwendigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung beibehalten werden. Ein solcher städtebaulicher Vertrag muss vor Inkrafttreten des Bebauungsplanes rechtsverbindlich abgeschlossen sein oder es muss zumindest ein für die Kommune einseitig annehmbares Vertragsangebot vorliegen, damit zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses die der planerischen Konfliktbewältigung dienenden Vertragsinhalte bereits hinreichend sicher feststehen und der Abwägungsentscheidung zugrunde gelegt werden können. Es ist nicht ersichtlich, dass der Stadt Ulm ein annehmbares Angebot in diesem Sinne vorläge. Die vorläufige Planung des Investors mit Stand 19.10.2015 genügt dafür jedenfalls nicht, weil sich dadurch

die erforderliche Konfliktbewältigung im Sinne einer Lösung, mit der auch den abwägungsbeachtlichen Belangen des Einzelhandels der Ulmer Innenstadt gebührend Rechnung getragen wird, gerade nicht erreichen lässt. Werden die vorgenannten Voraussetzungen nicht erfüllt, liegt ein Formmissbrauch vor, der zur Unwirksamkeit (Nichtigkeit) des städtebaulichen Vertrages und in der Regel auch des Bebauungsplanes führen kann.

In Ansehung dessen, dass vorliegend der Interessenkonflikt zwischen dem neuen Investor und dem betroffenen Einzelhandel der Ulmer Innenstadt völlig einseitig zugunsten des Investors und unter Außerachtlassung der abwägungsbeachtlichen Belange des bestehenden Einzelhandels in der Ulmer Innenstadt „gelöst“ werden soll, kann die Einhaltung des Gebotes zur gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gemäß § 1 Abs. 7 BauGB weder durch die Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes mit Stand 30.09.2015 noch durch den beabsichtigten städtebaulichen Vertrag festgestellt werden. Vielmehr spricht aus den vorgenannten Gründen viel dafür, dass es der Stadt Ulm durch die nun gewählte Form (Aufstellung eines Bebauungsplanentwurfes, bei dem ein Teil der gebotenen Planfestsetzungen und der damit verbundene Interessenkonflikt in einen städtebaulichen Vertrag verschoben werden) letztlich darum geht, die Stellungnahmen/Belange des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße quasi „wegzuwägen“, also die der Beteiligung der Öffentlichkeit zugrunde liegende Entscheidungsoffenheit nicht mehr zu gewährleisten.

2. Weitere Abwägungsmängel

Aus den vorgenannten Gründen liegt es auf der Hand und bedarf keiner näheren Ausführungen, dass im Hinblick auf die nun vorliegende

fortentwickelte Planung gleichermaßen weitere schwerwiegende Abwägungsmängel (Abwägungsdefizit, Abwägungsfehleinschätzung und Abwägungsdisproportionalität) vorliegen.

Vor diesem Hintergrund würde der Beschluss des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 durch den Gemeinderat der Stadt Ulm auf der Grundlage der nun vorliegenden fortentwickelten Planung nach den berechtigten Befürchtungen unserer Mandanten, wie auch anderer Betroffener, dazu führen, dass die Umsetzung dieser Planung eine massive Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße verursachen würde und diese Achse letztlich ihren Status als 1a-Lage der Stadt Ulm einbüßen würde. Daher würde dieser Beschluss sich zugleich als Missbrauch des Städtebaurechts im Sinne eines Steuerungsinstruments zur unzulässigen Beeinflussung der Marktverhältnisse zugunsten des neuen Einkaufsquartiers und zu Lasten des in der Bahnhofstraße/Hirschstraße bestehenden Einzelhandels darstellen.

II. Ergebnis

Der Bebauungsplanentwurf „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 ist mit zahlreichen sehr schwerwiegenden Abwägungsmängeln behaftet und verstößt – auch und gerade zum Nachteil unserer Mandanten – eklatant gegen das in § 1 Abs. 7 BauGB normierte Gebot der gerechten Abwägung (zentrales Gebot rechtsstaatlicher Planung). Er ist daher rechtswidrig.

Der Beschluss des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 wäre wegen Verstoßes gegen das Gebot der gerechten Abwägung rechtsunwirksam.

Der Beschluss des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“, geänderte Planung mit Stand 30.09.2015 unter Verstoß gegen das Abwägungsgebot würde die Rechte der [REDACTED] als Grundstückseigentümerin aus Artikel 14 GG verletzen. [REDACTED] würde durch einen solchen Beschluss in ihren Rechten aus Artikel 12 Abs. 1 GG verletzt.

Dies kann gegebenenfalls zu einer Haftung der Stadt Ulm für die durch die rechtswidrige Planentscheidung entstehenden Schäden (Wertverlust an dem Grundstück und Umsatzrückgänge) führen.

Im Hinblick auf die weiteren Einzelheiten der diesseitigen Rechtlichen Beurteilung wird auf die Darlegungen in unseren bisherigen Einwendungsschriften, die hier entsprechend gelten, verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen

A large grey rectangular box redacting the signature of the lawyer.

Rechtsanwältin

Anlage (HR-Auszug)

Nummer der Eintragung	a) Firma b) Sitz, Niederlassung, inländische Geschäftsanschrift, empfangsberechtigte Person, Zweigniederlassungen c) Gegenstand des Unternehmens	Grund- oder Stammkapital	a) Allgemeine Vertretungsregelung b) Vorstand, Leitungsorgan, geschäftsführende Direktoren, persönlich haftender Gesellschafter, Geschäftsführer, Vertretungsberechtigte und besondere Vertretungsbefugnis	Prokura	a) Rechtsform, Beginn, Satzung oder Gesellschaftsvertrag b) Sonstige Rechtsverhältnisse	a) Tag der Eintragung b) Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
1	a) [REDACTED] b) [REDACTED] c) Der Erwerb, die Verwaltung, die Vermietung und die Verpachtung von Grundbesitz. Die Gesellschaft führt keine Geschäfte, die nach § 34c GewO erlaubnispflichtig sind.	25.000,00 EUR	a) Ist nur ein Geschäftsführer bestellt, so vertritt er die Gesellschaft allein. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, so wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführer oder durch einen Geschäftsführer gemeinsam mit einem Prokuristen vertreten. Jedem Geschäftsführer kann Einzelvertretungsbefugnis und/oder Befreiung von den Beschränkungen des § 181 BGB erteilt werden. b) Geschäftsführer: [REDACTED] mit der Befugnis im Namen der Gesellschaft mit sich im eigenen Namen oder als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte abzuschließen. Geschäftsführer: [REDACTED] mit der Befugnis im Namen der Gesellschaft mit sich im eigenen Namen oder als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte abzuschließen.		a) Gesellschaft mit beschränkter Haftung Gesellschaftsvertrag vom 01.10.2015 b) Entstanden durch Umwandlung im Wege des Formwechsels der [REDACTED] DÜS. Maßgabe des Beschlusses der Gesellschafterversammlung vom 01.10.2015.	a) 15.10.2015 [REDACTED]

[REDACTED]

Gemeinderat der Stadt Ulm

SUB
Münchnerstr. 2
89073 Ulm

Ulm, 11.11. 2015

Bebauungsplanentwurf Sedelhöfe, erneute Auslegung

Sehr geehrte Damen und Herren,

positiv finde ich die erneute Auslegung mit verschiedenen Änderungen.

Meine Einwendungen vom 20.6.15 halte ich jedoch weiter aufrecht.

Mit Ausnahme der Einwendung gegen die Privatisierung von öffentlichen Flächen, der in den neuen Plänen erfreulicherweise abgeholfen wurde.

Dass die Verkehrsflächen nun in öffentlicher Hand verbleiben, ist ein wichtiger Schritt nach vorne.

Positiv ist auch die Einbeziehung von Bahnhofstr. 16. Das bestehende Gebäude ist kein städtebauliches Highlight.

Das Projekt verfügt jetzt über mehr Fläche. Somit eröffnet sich die Möglichkeit, den bislang schmalen Korridor in die Bahnhofstraße zu verbreitern. Mit der bestehenden Planung werden die Passantenströme weiterhin in die Sedelhöfe geführt (detailliert: siehe Einwendung [REDACTED]).

Eine Verbreiterung des Korridors zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 und dem Projekt durch Zurücknahme der Bebauung an der Ecke zur Bahnhofstraße würde diese Problematik entspannen.

Nicht zu vergessen: Der Ort des Geburtshauses von Albert Einstein muss gewürdigt werden.

Zu achten ist auch darauf, dass die genehmigte Verkaufsfläche durch die Vergrößerung nicht erweitert wird. Wer kontrolliert eigentlich, ob die vorgegebenen Zahlen auch eingehalten werden?

Im Übrigen ist das Regierungspräsidium Tübingen zu kritisieren, das die 18000 qm Verkaufsfläche für das ECE-Projekt von 2004 einfach fortgeschrieben hat ohne auf Einwendungen zu reagieren, die auf neuere Entwicklungen und die Tatsache verwiesen, dass im neuen Bahnhof 5000 qm Verkaufsfläche noch dazukommen werden.

Positiv ist auch die nun mögliche Parzellierung des Projekts, was zur Risikominderung beiträgt.

Allerdings wird weiterhin das Grundstück an einen einzigen Investor verkauft. Auf die nachfolgenden Verkäufe hat die Stadt keinen Einfluss mehr.

Gegen eine weitere Erhöhung der Bauhöhe durch die Aufbauten habe ich Einwände. Die Bauten sind im Vergleich zur Umgebungsbebauung schon zu massig und zu hoch.

Eine weitere Tiefgaragenebene ist sinnvoll, da der Investor für die erhöhte Anzahl von Wohnungen auch die nötigen Parkplätze bereitstellen muss.

Außerdem ist die Anzahl der Parkplätze für die 18 000qm Verkaufsfläche zu knapp bemessen.

Eine Übernahme der Kosten für eine dritte Parkebene durch die Stadt ist strikt abzulehnen.

Auf der obersten Geschossdecke im Bereich des Einsteinplatzes müssen Vertiefungen für Baumpflanzungen vorgesehen werden.

Ein Vorschlag zur Fassadengestaltung: Die Gebäudemassen dürfen nicht durch dunkle und kalte Farben betont werden.

Helle und warme Farben wirken freundlicher. In der weiteren Umgebung gibt es schon genug schwarze und braune Fassaden, die aufs Gemüt drücken.

Meine Einwendung vom 20.6.15 muss in die Abwägung zum Satzungsbeschluss einbezogen werden, auch wenn es nur die Einwendungen einer nicht klageberechtigten Bürgerin sind.

Der bisherige Verlauf des Verfahrens – und leider nicht nur dieses Verfahrens – macht deutlich, wie leicht die Argumente von Bürgern und wie schwer die Argumente von Investoren wiegen.

Die Entscheider müssen sich fragen, inwieweit sie ihrer Pflicht zur sachgerechten Abwägung im Interesse des Gemeinwohls nachgekommen sind.

Hatte man mit dem – im übrigen absehbaren - Dahinscheiden von MAB nicht mehr Glück als Verstand?

[Redacted]

RECHTSANWÄLTE

[Redacted]

LN → SUB III

Stadtl.	III	A	V
Hauptabteilung			
Stadtplanung, Umwelt			
und R...			
Eing.	13. NOV. 2015		

Handwritten signature and initials are present on the stamp.

Stadt Ulm
Herrn Bürgermeister Tim von Winning

89070 Ulm

Vorab per Telefax: 0731/161-1632

11.11.2015

Bebauungsplan „Sedelhöfe“, hier: Zweite erneute öffentliche Auslegung des geänderten Bebauungsplanentwurfs

Sehr geehrter Herr Bürgermeister von Winning,

ich nehme Bezug auf Ihr Schreiben vom 05.11.2015 und mache für die

[Redacted]

[Redacted] zu den seit dem 30.10.2015 erneut öffentlich ausgelegten geänderten Plänen für einen Bebauungsplan „Sedelhöfe“ folgende

Anregungen:

[Redacted]

RECHTSANWÄLTE

1. **Festsetzung und Absicherung von Andienungs- und Abholungsmöglichkeiten**
 - a) Wie von Ihnen angeregt werden Sie bitte den Inhalt meines Schreibens vom 20.10.2015, das ich in Kopie noch einmal beifüge, als Anregungen zu dem anschließend ausgelegten Bebauungsplanentwurf.
 - b) Den dort gemachten Vorschlag, nur den westlich des Gebäudes Bahnhofstraße 16 liegenden Teil der Sedelhofgasse als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung – Fußgängerbereich – im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festzusetzen, halten meine Mandantinnen aufrecht.
 - c) Sofern der Gemeinderat dieser Bitte nicht entsprechen will, regen meine Mandantinnen hilfsweise an, den Abschnitt der Sedelhofgasse vor der Nordfassade des Gebäudes Bahnhofstraße 16 als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung – verkehrsberuhigter Bereich – festzusetzen, wie das schon für die äußerste nordöstliche Ecke des Plangebiets (südlich der Keltergasse) vorgesehen ist. Eine solche Festsetzung kann die Anlieferung und vor allen Dingen die Abholung von Waren zum und vom Sportfachgeschäft meiner Mandantinnen, gerade auch durch Kunden, jedenfalls dann hinreichend gewährleisten, wenn dort Flächen festgesetzt werden, in denen nach der straßenverkehrsrechtlichen Kennzeichnung geparkt werden darf; im Übrigen darf in einem verkehrsberuhigten Bereich, wie er straßenverkehrsrechtlich durch das Zeichen 325.i der StVO gekennzeichnet wird, nach der dortigen Ziffer 4 auch außerhalb der für das Parken gekennzeichneten Fläche zum Ein- und Aussteigen und vor allen Dingen zum Be- und Entladen geparkt werden. Das sichert, wie Sie in Ihrem Schreiben vom 05.11.2015 bestätigen, An-

RECHTSANWÄLTE

dienungs- und Abholungsmöglichkeiten im Vergleich zu Ihrem Vorschlag verbindlicher und weitergehend ab.

- d) Lediglich für den Fall, dass der Gemeinderat auch dieser Anregung nicht folgen will, sondern eine Lösung in der Art anstrebt, wie Sie das in Ihrem Schreiben vom 05.11.2015 an [REDACTED] skizziert haben, also hilfshilfsweise, regen wir Folgendes an:

Eine Freigabe für die Nutzung durch Lieferfahrzeuge und durch Fahrzeuge von Privatpersonen, die etwas an die Gebäude bringen oder von dort wegfahren möchten, von Montag bis Samstag und in der Zeit von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr müsste zumindest auf eine rechtlich verbindliche Basis gestellt werden. Das kann, wenn Sie darin die straßenverkehrsrechtliche Aufsichtsbehörde glauben einbinden zu müssen, durch einen Vertrag geschehen, den neben der Stadt Ulm und meinen Mandantinnen auch das Regierungspräsidium Tübingen abschließt.

Die vertragliche oder sonst rechtlich verbindliche Regelung sollte auch den Aspekt umfassen, dass die Stadt Ulm dauerhaft darauf verzichtet, den Bereich der Sedelhofgasse, soweit er zum Plangebiet gehört und nicht westlich vom Gebäude Bahnhofstraße 16 liegt, mit Pollern oder sonstigen baulichen Maßnahmen gegen heranfahrende Fahrzeuge abzuschirmen.

2. Grenze der Tiefgarage

Meine Mandantinnen begrüßen es, dass entsprechend unserer im Vorfeld gegebenen Anregungen die Grenze der Tiefgarage im Bereich der Nordfassade des Gebäudes meiner Mandantinnen in etwa auf die Mitte der Sedelhofgasse zurückgenommen worden ist.

RECHTSANWÄLTE

Sie verbinden das mit der Anregung, jedenfalls in diesem Bereich eine Andienungs- und Auslieferungszone für die Waren, die im [REDACTED] fachgeschäft meiner Mandantinnen umgeschlagen werden, festzusetzen und rechtlich abzusichern.

Dieser Bereich ist dadurch gekennzeichnet, dass er sich im Wesentlichen unterhalb des bestehenden und Bestandsschutz genießenden Vordachs befindet. Unterhalb dieses Vordachs ist auch der rückwärtige Gebäudeeingang, der seinerzeit gerade unter dem Gesichtspunkt der Abwicklung des Andienungs- und Abholungsverkehrs geplant und von der Stadt Ulm auch rechtlich genehmigt worden ist. Es wäre unangemessen, das Vordach planungsrechtlich abzusichern (vgl. Textteil, Punkt 1.4.7), dem rückwärtigen Zugang, dessen Abschirmung das Vordach dient, aber weite Teile seiner derzeit wahrgenommenen Funktionen zu nehmen.

3. Vordach Bahnhofstraße 16

Meine Mandantinnen begrüßen es, dass in Ziffer 1.4.7 auch für den Fall einer Neuerrichtung ein Vordach über die als öffentliche Straßenfläche zu widmende Sedelhofgasse ermöglicht wird. Das Ausmaß dieses Vordachs und der dafür überbaubaren Grundstücksflächen sollte aber bei der planerischen Festsetzung nicht hinter den Ist-Zustand zurückbleiben. Derzeit hat das Vordach, was bislang übersehen wurde, eine Tiefe von 2,5 m. Insofern bedarf Ziffer 1.4.7, jedenfalls soweit es um das Vordach an der Nordfassade des Gebäudes Bahnhofstraße 16 geht, einer Anpassung.

Damit wird nur die Intention aufgegriffen, die schon jetzt in der Begründung zum ausgelegten Bebauungsplanentwurf zum Ausdruck kommt. Unter Ziffer 6.3 heißt es dort zu dem bestehenden Vordach am Gebäude meiner Mandantinnen, dieses habe

RECHTSANWÄLTE

„Bestandsschutz und soll auch im Fall einer Gebäudesanierung an gleicher Stelle wieder möglich sein“.

Damit ist aber gemeint, dass es nicht nur an gleicher Stelle, sondern auch in gleichem Umfang möglich sein soll. Jede andere bauplanerische Festsetzung würde den ungewollten Anreiz setzen, es länger als sinnvoll bei dem bestehenden, aber in die Jahre gekommenen Vordach zu belassen. Das kann seitens der Stadt Ulm nicht ernsthaft gewollt sein.

4. Trafo-Einbringungsschacht an der Sedelhofgasse berücksichtigen

Die bislang ausgelegten Planungsunterlagen berücksichtigen nicht, dass meine Mandantinnen auf Veranlassung der SWU bei der Errichtung ihres Gebäudes gezwungen war, einen Trafo-Einbringungsschacht so zu bauen, dass er unterirdisch an der nordöstlichen Gebäudeecke in den Straßenbereich der Sedelhofgasse hineinragt.

Über diesen Punkt haben wir schon im Jahr 2013 mit Herrn Oberbürgermeister Gönner gesprochen und dieser hat seinerzeit erklärt, natürlich werde die Bauleitplanung darauf in der gebotenen Weise Rücksicht nehmen.

Das ist ohne weiteres möglich, weil der erneut ausgelegte Entwurf die Grenze der Tiefgarage abgerückt hat (vgl. unter 2.) und dadurch der Einbringungsschacht nicht in einem Bereich liegt, in dem unter der Sedelhofgasse bauliche Anlagen durch den Investor errichtet werden dürfen. Die Beibehaltung der Eigenschaft als öffentlich gewidmete Straßenfläche sollte es erlauben, dass der Trafo-Einbringungsschacht an der bisherigen Stelle dauerhaft verbleiben kann.

[REDACTED]
[REDACTED]
RECHTSANWALTE
[REDACTED]

Meinen Mandantinnen liegt verständlicherweise daran, dass das im weiteren Fortgang des Bebauungsplanverfahrens ihnen gegenüber verbindlich geregelt oder klargestellt wird.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[Redacted]

RECHTSANWÄLTE

*WTR FR SUB III
AAZ*

Stadt Ulm
Hauptabteilung
Stadtplanung, Umwelt
und Ba...

Empf. 23. OKT. 2015

	II	III	IV	V
--	----	-----	----	---

[Signature]
Kastel

Stadt Ulm
Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt
Herrn Bürgermeister Tim von Winning
Marktplatz 1

89073 Ulm

*21. Okt. 2015
LA → SUB*

[Redacted]

20.10.2015

Vorab per E-Mail: t.vonwinning@ulm.de

*✓ Sub AE = Abstimmung
mit VGV/VP*

Bebauungsplan „Sedelhöfe“ – beabsichtigte zweite erneute Öffentlichkeitsbeteiligung

Sehr geehrter Herr Bürgermeister von Winning,

ich vertrete weiter die [Redacted]
[Redacted]

In Reaktion auf Ihr Mail vom 15.10.2015 an [Redacted] und im Vorgriff auf die zweite erneute Öffentlichkeitsbeteiligung in diesem Bebauungsplanverfahren, welche Sie am Dienstag im Gemeinderat beschließen lassen wollen, halte ich Folgendes fest:

[Redacted]

RECHTSANWÄLTE

1. Der überarbeitete Entwurf des Bebauungsplans enthält keine abgesicherten Anlieferungs- und Abholungsmöglichkeiten für das große [REDACTED] meiner Mandantinnen.

Was jetzt dem Gemeinderat vorgelegt werden soll, bleibt weit hinter dem zurück, was der Gemeinderat bei der Behandlung früherer Bebauungsplanentwürfe gefordert hat, was der Gemeinderat in einem früheren, schon als Satzung beschlossenen ersten Bebauungsplan Sedelhöfe vorgesehen hat, was vom neuen Investor (DC) unterstützt wird und was vor allen Dingen in der Sache für meine Mandantinnen unverzichtbar ist.

2. Die besondere Problemlage meiner Mandantinnen ist seit langem vorgetragen und bekannt. Die Stadt Ulm hat mit dem großen [REDACTED] fachgeschäft meiner Mandantinnen in der [REDACTED] eine Nutzung genehmigt, die auf eine rückwärtige An- und Ablieferung in dem durch das Vordach gekennzeichneten Anlieferungsbereich ausgelegt und angewiesen ist. Dieser Bedarf besteht nicht nur morgens vor Geschäftsöffnung und gegen Abend. In meinem Schreiben an Herrn Oberbürgermeister Gönner vom 16.11.2013 ist dazu ausgeführt worden:

„Die Stadt Ulm muss sich daran festhalten lassen, dass sie baurechtlich eine Nutzung des Bestandsgebäudes Bahnhofstraße 16 genehmigt hat, die einen An- und Ablieferungsverkehr auslöst, der über die Bahnhofstraße – abgesehen von allen damit verbundenen städtebaulichen Nachteilen – nicht bewältigt werden kann. Das Sporthandelsgeschäft mit seinen 4.000 m² Verkaufsflächen wird täglich mehrfach vom Zentrallager der Sport Sohn Handel GmbH & Co. KG mit einem großen 7,5 t-LKW mit Hebebühne angefahren, weil nur so die großen Liefermengen von jährlich über 600.000 Teilen, darun-

RECHTSANWÄLTE

ter sperrige Ware wie Fitnessgeräte, Snowboards und Skier, bewältigt werden können.“

In diesem Sommer haben wir in mehreren Schreiben und Gesprächen mit Vertretern der Stadt rechtzeitig darauf hingewiesen, was für meine Mandantinnen über die Anlieferung im eigentlichen Sinne hinaus massive wirtschaftliche Bedeutung hat:

Sicherzustellen, dass die Kunden wie bislang sperrige Sportgeräte, vor allen Dingen Skier, an der Gebäuderückseite in das eigene Fahrzeug einladen und so abholen können. Meine Mandantinnen haben wiederholt darauf hingewiesen, dass [REDACTED] diese Umsätze sonst an das Internet und an die „grüne Wiese“ verlieren wird.

3. Der Gemeinderat hat bei der Beratung von Entwürfen für den Rahmenplan und den Bebauungsplan Sedelhöfe schon in einer Sitzung am 25.06.2013 über alle Fraktionsgrenzen hinweg klar zum Ausdruck gebracht, dass auf dieses Bedürfnis meiner Mandantinnen an abgesicherten Ablieferungs- und Abholungsmöglichkeiten – nicht zuletzt im Interesse der Stadt Ulm selbst – Rücksicht genommen werden muss. Auf die Aussagen der Stadträte Bühler (FWG), Keppler (CDU), Pflüger (SPD) und der Stadträtin Schäfer-Oelmayer (GRÜNE) in der Niederschrift über die Verhandlung des Fachbereichs Ausschuss der Stadtentwicklung, Bau und Umwelt des Gemeinderats vom 25.06.2013 weise ich beispielhaft hin.
4. Es war der Oberbürgermeister Gönner selbst, der dann entschieden hat, dieses Thema auch um den hohen Preis zu lösen, dass letztlich auf Kosten der Stadt Ulm bei dem seinerzeitigen Modell eines unmittelbar an das Gebäude meiner Mandantinnen anschließenden Sedelhof-Komplexes dort eine „Andienungstasche“ errichten werden soll. Wie Sie wissen, enthielt der vom Gemeinderat am 16.07.2014

RECHTSANWÄLTE

als Satzung beschlossene Bebauungsplan „Sedelhöfe“ eine solche Andienungstasche.

5. Selbst in der Phase, in der die Stadt Ulm das frühere Parkhaus und weite Teile der Sedelhofgasse entfernt hat, war immer der Bereich unterhalb des Vordachs meiner Mandantinnen für Anlieferungs- und Abholungsvorgänge mit Fahrzeugen zugänglich. Auch damals konnte dort schon nicht gewendet, sondern lediglich rückwärts hinein- und dann wieder herausgefahren werden. Probleme hat das nicht aufgeworfen. Damals war lediglich noch eine Reststraße von weniger als 4 m Breite dafür befahrbar.
6. Deshalb ist es nicht überzeugend, wenn jetzt das Argument, die Sedelhofgasse werde auf 8 m verschmälert, dafür herangezogen werden soll, dass ein rückwärtiges Hinein- und dann wieder Herausfahren unterhalb des Vordachs meiner Mandantinnen nicht praktikabel sein soll. Im Übrigen weise ich darauf hin, dass die Sedelhofgasse nach den vorgesehenen Planungen an der östlichen Ecke des Gebäudes meiner Mandantinnen über 10 m breit ist.
7. Wir begrüßen Ihre Mitteilung, dass Sie das Anliegen meiner Mandantinnen gut verstehen können und dass Sie auch kein grundsätzliches Problem damit haben, dass Fahrzeuge bis zu dem Gebäude meiner Mandantinnen bzw. dem Eingang zu den gegenüberliegenden Wohnungen im Sedelhof in den überplanten Bereich der Sedelhofgasse einfahren.

Dann sollte genau das aber auch ermöglicht werden.

8. Mit dieser Forderung befinden sich meine Mandantinnen übrigens in Übereinstimmung mit der Sichtweise des Sedelhof-Investors DC. Wie Sie wissen und in Ihrer Mail vom 15.10.2015 selbst zum Ausdruck bringen, wird dort ebenfalls gewünscht, dass der Bereich der mit Fahrzeugen nicht befahrbaren Fußgängerzone nicht an der östlichen

RECHTSANWÄLTE

Ecke des Gebäudes [REDACTED], sondern erst an der westlichen Ecke des Gebäudes [REDACTED] beginnt, also nach dem Vordach. Der Sedelhof-Investor verspricht sich davon die – sinnvolle – Möglichkeit, dass die Bewohner der von ihm zu errichtenden Wohnungen über die dort vorhandene Eingangstüre ebenfalls bedarfsgerecht An- und Abtransporte sperriger Gegenstände vornehmen und dazu dort kurz halten können.

Der Projektleiter Sedelhöfe Ulm bei DC, [REDACTED], hat dazu mit Ihnen gesprochen und das, was er Ihnen gesagt hat, am 12.10.2015 in einer Mail an [REDACTED] wie folgt festgehalten (Hervorhebung von mir):

„Mich hat soeben Herr von Winning angerufen und nochmals unsere Position zu den Themen Ihrer Einwendungen abgefragt.

Ich habe all Ihre Einwände befürwortet und unsere Unterstützung zur Sicherung Ihrer Bau-Rechte zugesagt.

Auch unseren Bedarf zur Anfahrt der Wohnungen mit dem Pkw zur Belieferung und unsere Zustimmung für ihre Zufahrt haben wir positiv bestätigt.

Herr von Winning wollte die Punkte nochmals innerhalb der Verwaltung klären, war aber sehr positiv und wollte das so umsetzen.“

Weder der Sedelhof-Investor noch meine Mandantinnen haben ein Interesse daran, dass Fahrzeuge in diesem Bereich länger als für eine kurze Ein- und Ausladezeit halten. Die Stadt Ulm sollte darauf vertrauen, dass die Grundstückseigentümer schon dafür sorgen werden, dass hier kein Missbrauch durch ein Parken Unbeteiligter stattfindet.

RECHTSANWÄLTE

9. Meine Mandantinnen bedauern sehr, dass dieses Thema nicht längst und rechtzeitig vor der Gemeinderatssitzung in sachgemäßer und konsensfähiger Weise gelöst wurde. Wir haben auf die Problemlage frühzeitig und deutlich mit den Schreiben an Herrn Jeschek vom 30.06.2015 und an Herrn Oberbürgermeister Gönner vom 04.08.2015 hingewiesen. Und wir haben das in Gesprächen mit Herrn Jeschek und Ihnen mehrfach vertieft. Meine Mandantinnen tragen deshalb auch nicht die Schuld daran, wenn eine nochmalige Nacharbeit beim Bebauungsplanentwurf zu Verzögerungen führt.
10. Meine Mandantinnen verhalten sich zu dem Vorhaben des Sedelhof-Investors vollständig konstruktiv. Deshalb könnten sie sich auch damit einverstanden erklären, dass der Bebauungsplan in diesem Punkt unverändert bleibt, sofern in belastbarer vertraglicher Weise abgesichert wird, dass die tatsächliche Fußgängerzone erst westlich des Gebäudes meiner Mandantinnen beginnt. Da eine solche Regelung auch vom Sedelhof-Investor gewünscht wird, könnte eine entsprechende Regelung – im Sinne von § 328 Abs. 1 BGB als Vertrag zugunsten Dritter – zugunsten aller Grundstückseigentümer entlang des überplanten Bereichs der Sedelhofgasse vereinbart werden.
11. Wertlos sind dagegen rechtlich nicht verbindliche Ankündigungen, man werde schon später dafür sorgen, dass keine Probleme entstehen. Sachgerechte Bauleitplanung besteht nicht darin, Probleme zu schaffen und ihre Lösung auf die Zukunft zu vertagen, sondern Probleme im Planungsvorgang jedenfalls dem Grunde nach zu lösen.
12. Meine Mandantinnen haben sich öffentlich uneingeschränkt positiv zu dem Sedelhof-Konzept der Stadt und des neuen Investors geäußert. Auf den Bericht der Südwestpresse unter dem Titel [REDACTED] „Chefs loben neue Sedelhof-Pläne“ nehme ich Bezug.


RECHTSANWÄLTE


Die Stadt sollte das nicht mit einer Planung beantworten, die das Gebäude meiner Mandantinnen auf einer Seite einmauert und auf allen anderen drei Seiten mit einer Fußgängerzone umgibt.

Meine Mandantinnen setzen darauf, dass alle Verantwortlichen der Stadt Ulm die Kraft zur Korrektur in diesem Punkt aufbringen.

Mit freundlichen Grüßen





Städtebau und Baurecht II
Münchner Straße 2

89070 Ulm

Ulm, 12.11.2015

Anregungen und Einwendungen zu den Ergänzungen des Bebauungsplans mit der Nr. 110.5/100 „Sedelhöfe“, mit der Flurstück-Nr. 27/2 (Kleine Blau), 64/8, 64/9, 64/10, 65, 65/1, 65/3, 65/6, 137/1, 137/7, 137/8, 137/10, 137/11 sowie Teilflächen der Flurstücke Nr. 27/2 (Teilfläche, kleine Blau), 63 (Keltergasse), Nr.64 (Bahnhofplatz), 137 (Sedelhofgasse), 137/9 (Mühlengasse) und 287 (Olgastraße) der Gemarkung Ulm – zweiter ergänzender Auslegungsbeschluss mit der Nr. GD 341/15

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben möchte ich fristgerecht meine Anregungen und Einwendungen zum Bebauungsplan „Sedelhöfe“ mit der Nr. 110.5/100 in das Bebauungsplanverfahren zum ergänzenden zweiten Auslegungsbeschluss vom 20.10.2015 zu der Beschlussvorlage mit der Nr. **GD 341/15** einbringen.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit aller Beteiligten lege ich diesem Schreiben eine Anlage bei, in der Sie die betreffenden Themen in numerischer Zuordnung finden können.

Einer der bisher größten Kritikpunkte wurde trotz Ergänzungen und zweiter Auslegung nach wie vor nicht behandelt und der aktuelle Planungsstand bleibt nach wie vor der Öffentlichkeit vorenthalten. Hierzu mein ich die einseitige und ungerechte Lenkung der Passantenströme (Ebene -1 und 0) vom Bahnhof her kommend, auf das ich in der Anlage 1 nochmals zurückkommen werde.

Bei auftretenden Fragen stehe ich Ihnen jeder Zeit gerne zur Verfügung.

Vorab besten Dank für Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen



- Anlage 1 Weitere Ausführungen zu den Anregungen und Einwendungen des Vorhabens, mit numerischer Zuordnung für eine bessere Nachvollziehbarkeit im Verfahren
- Anlage 2 Auszug des Ergebnisses vom Raumordnungsverfahren (ROV) aus dem Jahr 2004 zur damaligen ECE-Planung am Bahnhof
- Anlage 3 Grobe Übersicht zu Neueröffnungen in Ulm und Umgebung
- Anlage 4 weitere Hinweise zu Einkaufszentren über Nachbarschaftsverband
- Anlage 5 Ulmer Vortragsreihe zu Handelstrends - Vortrag Dr. Will
- Anlage 6 Beschlussvorlage **GD159/15** „Planungsvarianten Parkhaus am Bahnhof“ (2. Lesung, unterzeichnet von Herrn Oberbürgermeister Ivo Gönner)
- Anlage 7 Bericht der Frankfurter neuen Presse - Schwere Zeiten für neues Center
- Anlage 8 Bericht der Stuttgarter-Zeitung - Ein weiterer Mieter im Gerber gibt auf
- Anlage 9 Aachener-Nachrichten - Letzter Platz bei Ranking Rote Laterne für die Aachen-Arkaden
- Anlage 10 Immobilien Zeitung - Tote Einkaufszentren in Deutschland
- Anlage 11 Deutschland - deine dead malls_Report 2011

Anlage 1

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

Hierbei geht es um die Ergänzungen zum Auslegungsbeschluss mit der Nr. GD 199/15, die unter der Beschlussvorlage mit der Nr. **GD 341/15** behandelt wurden, oder Teile der Planung, die nach wie vor der Öffentlichkeit vorenthalten sind:

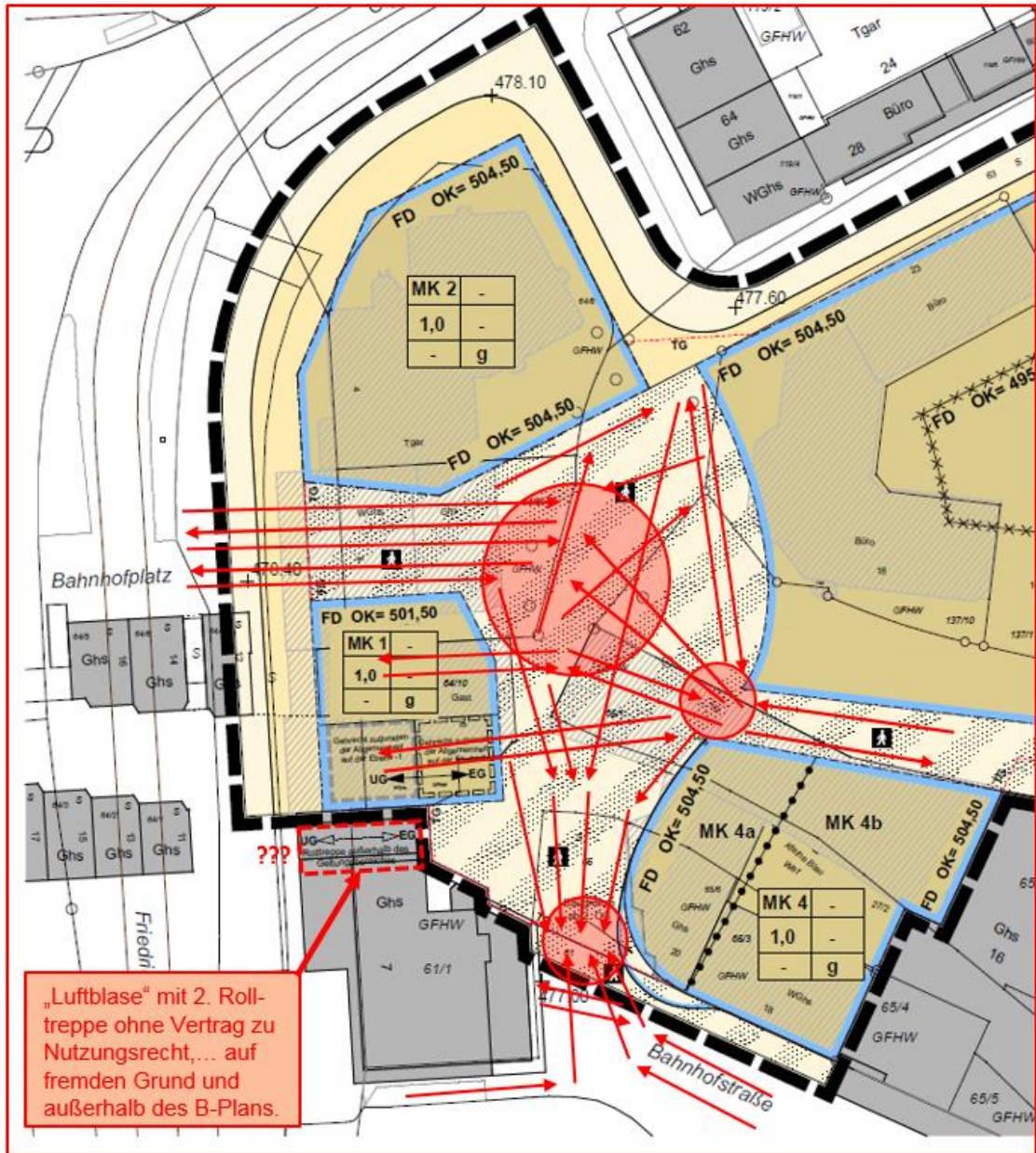
1. Fehlende gleichberechtigte Zugangslösung und Verteilung der Passantenströme vom Bahnhof her kommend (Ebene -1 und 0):

Einer der wichtigsten Punkte dieses Projekts stellt die **gleichberechtigte Zugangslösung** mit ausgewogener Verteilung der Passantenströmen für die bestehenden Einzelhändler und die Sedelhöfe dar. Den Sitzungsunterlagen ist wiederholt nicht zu entnehmen, wie dazu der aktuelle Planungsstand und Lösungsansatz aussieht, weshalb zu diesem Punkt aktuell **keine** Bewertung / Abwägung vorgenommen werden kann.

Die Bürger und Entscheidungsträger sollten hierzu mit mehreren machbaren Lösungsvarianten konfrontiert werden, die sich innerhalb des Geltungsbereichs befinden und nicht von zweifelhaften und nicht vorhandenen Nutzungsrechten auf fremden Grund abhängig sind, wie es nach wie vor bei einer fiktiven zweiten Rolltreppe der Fall ist.

Zu den Passantenströmen gab es eine wissenschaftliche Studie der Hochschule für angewandte Wissenschaften Ostfalia (Herrn Prof. Dr. Arnt Jenne), die der Stadt Ulm bereits vorliegt. Ob in der bisherigen nicht bekannten „Weiterentwicklung“ der Zugangslösung des Projekts eine Änderung / Verbesserung erfolgt ist und diese eine tatsächliche Verbesserung darstellt, kann leider nicht bewertet werden, da es keinen Gegenstand des Auslegungsbeschlusses darstellt.

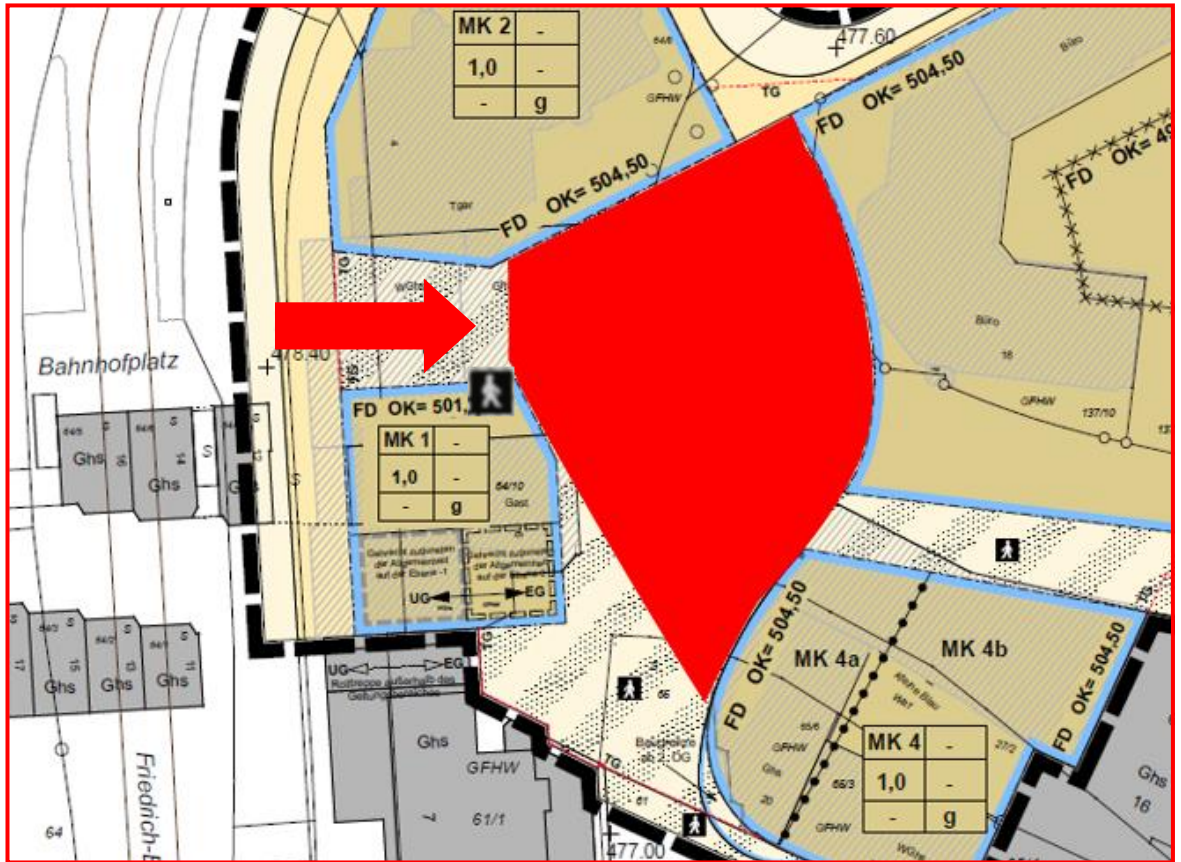
Ein Hinweis von Herrn Jescheck in der entsprechenden Sitzung am **20.10.2015** lässt aber darauf schließen, dass diese 2. Rolltreppe nach wie vor in der Planung mit einbezogen ist. Da dazu aber keinerlei rechtliche Grundlagen (Vereinbarung mit den Eigentümern des Bahnhofsplatz 7, ...) vorliegt und das Ganze zudem außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegt, ist es eher als eine „Luftblase“ zu betrachten, die so nicht als Alternativlösung angesehen werden darf.



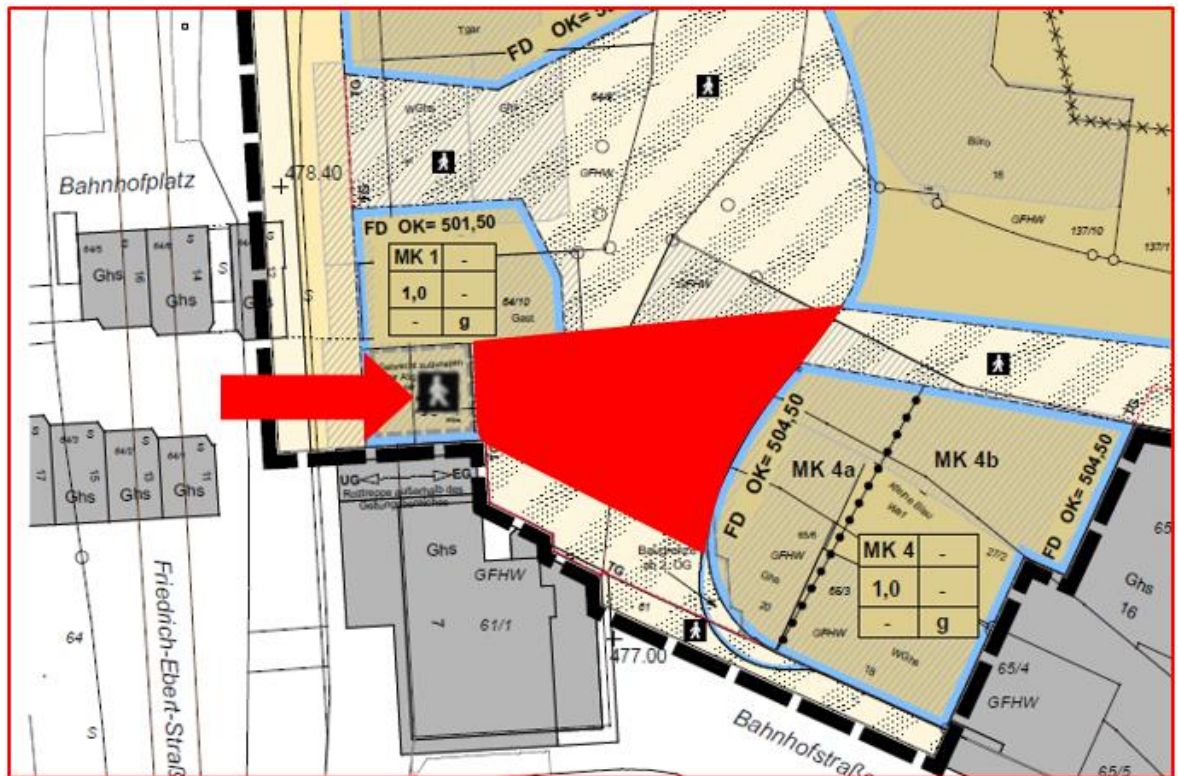
Zur Bewertung neuer Lösungsvarianten sollten entsprechenden Plandarstellungen und Vergleichszahlen zur Verteilung der Passantenströme vorgelegt werden, um eine Bewertung und Abwägung zu ermöglichen. Ohne diese Angaben ist **keine** sachliche Bewertung / Abwägung möglich. Da dieser Punkt in den Unterlagen unberücksichtigt blieb, hat man leider wieder unnötige Zeit verloren, gemeinsam über Lösungsansätze zu diskutieren und eine passende Lösung zu finden.

Verdeutlicht wird diese einseitige Bevorteilung der Passantenströme auch dadurch, wenn man sich den Blickwinkel der Passanten genauer anschaut:

Auf Ebene 0 vom Bahnhof her kommend:



Ebene -1 von der Bahnhofs-Passage her kommend:



2. Gebäudehöhen und höhere technische Aufbauten:

In den vorausgegangenen Verfahrensschritten und den Planungen von MAB Development wurde immer ein größter Wert auf den Bezug und die Abstimmung der einzelnen Gebäudeteile zur umgebenden Bebauung gelegt.

Leider fehlt in den Unterlagen nach wie vor ein entsprechender Bezug zur Höhe der umgebenden Bebauung in der Mühlengasse, der Sedelhofgasse, der Kelternegasse,... Ohne diese Angabe zur entsprechenden Gebäudehöhe der Umgebungsbebauung kann kein Vergleich getroffen werden und es ist keine sachgemäße Bewertung / Abwägung möglich.

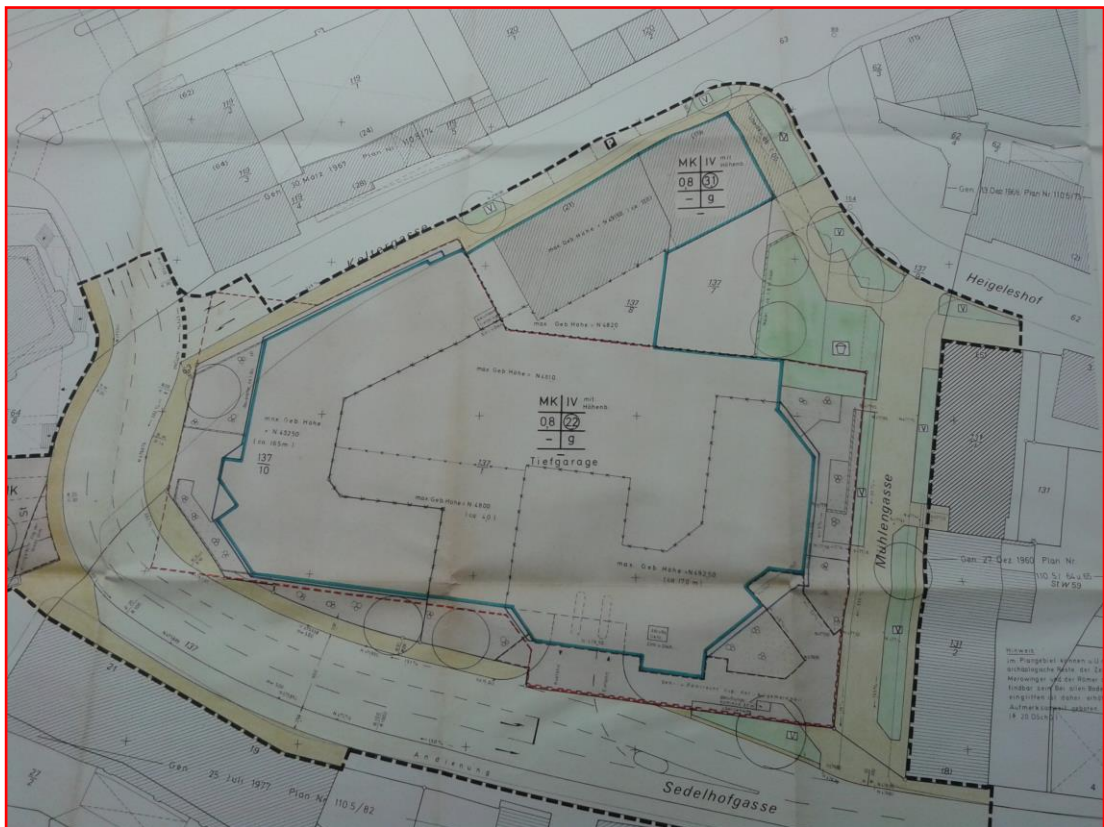
Der einzige Bezug wurde im ersten „DCC-Auslegungsbeschluss“ GD 199/15 auf das etwas weiter entfernte Parkhaus Deutschhaus gesetzt, das in keinem direkten Bezug zum Vorhaben Sedelhöfe steht und somit kein Maßstab sein kann. In der zweiten ergänzenden „DCC-Beschlussvorlage“ wird dazu eine Höhe des Neubaus vom neuen Service-Center der Bürgerdienste als Vergleich heran gezogen, das bisher nur in anderen Planungsunterlagen besteht und somit auch keinen greifbaren Vergleich aus der aktuellen Umgebung darstellt.

Beide Angabe ermöglichen keinen direkten Vergleich zur umgebenden Bebauung (Mühlengasse, Sedelhofgasse, Kelternegasse,...), wodurch auch hier keine Bewertung / Abwägung möglich ist.

Obwohl die Höhe der technischen Anlagen auf 3,5 m erhöht wurde, hat sich laut der Sitzungsunterlage zum zweiten ergänzenden „DCC-Auslegungsbeschluss“ die maximale Gebäudehöhe von 18m – 26,5m nicht verändert.

Daraus kann nun abgeleitet werden, dass die technischen Aufbauten entweder zur maximalen Gebäudehöhe mit dazu genommen werden müssen und man somit von Gebäudehöhen zwischen 21,5m – 30m spricht? Als weitere denkbare Variante könnte es zudem aber auch sein, dass die Stockwerke nun etwas niedriger gestaltet werden, um die angegebenen 18m – 26,5m weiterhin einzuhalten?

In Anlehnung an den bisher gültigen alten Bebauungsplan der Sedelhöfe, in dem eine maximal Gebäudehöhe von 17 m (N 492,50) angegeben war, würde das eine Erhöhung bei den Neubauten von ca. 9,5 – 13,0m bedeuten, je nachdem, ob die technischen Aufbauten in der maximalen Gebäudehöhe mit berücksichtigt wurden, oder nicht.



Eine genaue Angabe kann den Sitzungsunterlagen leider nicht entnommen und somit ist auch da keine richtige Bewertung und Abwägung möglich.

3. Angaben in der Begründung (Anlage 4 zu GD 341/15) zum Raumordnungsverfahren (ROV) aus dem Jahr 2004:

In der neuen Begründung wird wiederholt das Raumordnungsverfahren (ROV) erwähnt, in dem die maximale Verkaufsfläche von 18.000 m² ermittelt wurde. Diese stammt aus dem Jahr 2004 und hat zwischenzeitlich seine Gültigkeit verloren (siehe **Anlage 2** – Auszug aus diesem ROV).

Die damalige Angabe im ROV 2004 zur maximalen Verkaufsfläche bezog sich auf das ECE-Projekt zum Citybahnhof (inkl. der Verkaufsflächen,... auf dem Bahnhofsgelände) und den damalige Einzelhandelsprojekten des Umlands. Nicht berücksichtigt wurden damals z.B. die zwischenzeitlich mit 27.500 m² Verkaufsfläche realisierte Glacis-Galerie, die bis heute noch nicht komplett vermietet werden konnten.

Die Wettbewerbssituation im Umland hat sich seitdem stark verändert und speziell das Thema Internethandel ist nicht mehr mit der Situation aus dem Jahr 2004 zu vergleichen. Worauf auch ein Vortrag von Herrn Dr. Joachim Will von ecostra hingewiesen hat (Details siehe **Anlage 3, 4 und 5**).

4. Erste Anmerkung / Forderung zur mehrfach genannten Studie von Customer Research 42 GmbH in der Begründung (Anlage 4 zu GD 341/15) und stärkere Kannibalisierungseffekte:

In der Begründung zum ergänzenden zweiten Auslegungsbeschluss wird auch wieder mehrfach auf eine Studie der Customer Research 42 GmbH hingewiesen, in der mehrere Aussagen zu **stärkeren Kannibalisierungseffekten** beinhaltet sind.

Diese Bewertung spricht eigentlich auch dafür, **nicht** die aus dem Jahr 2004 stammende maximale Obergrenze der Verkaufsflächen auszureizen, sondern im Bauvorhaben die Verkaufsflächen eher etwas niedriger zu halten und zu reduzieren.

Folgende Aussagen sind in der Studie vorhanden, die es in der Stellungnahme des Verfahrens weiter zu bewerten und abzuwägen gilt:

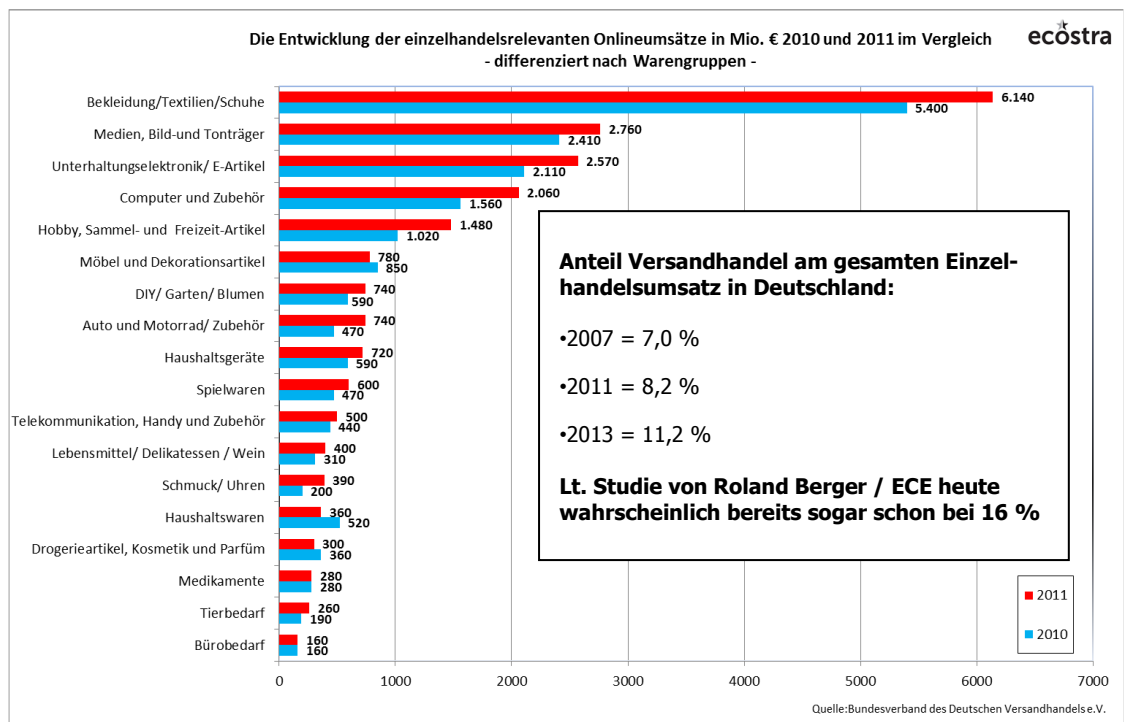
Die folgenden Empfehlungen führen diese Teilergebnisse zusammen. Sie geben konkrete Empfehlungen zu in den Sedelhöfen anzubietenden Sortimenten, sowie anzusprechenden Zielgruppen und berücksichtigen mögliche **Kannibalisierungseffekte**.

Ein
Ausbau des Angebotes bei **Optik und Unterhaltungselektronik** in den neuen Sedelhöfen ist nur in **zweiter Linie** empfehlenswert, da hierdurch zwar derzeitige Konkurrenz-Kunden angezogen werden, jedoch im Vergleich zur ersten Priorität **stärkere Kannibalisierungseffekte** zu erwarten sind.

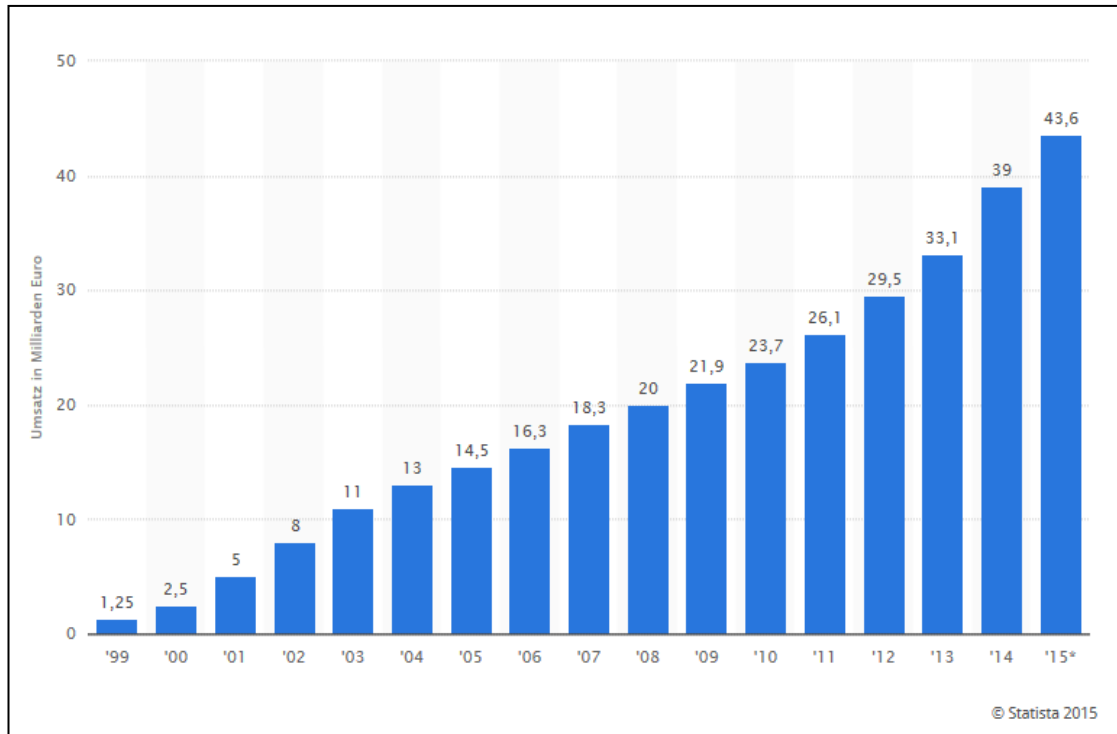
Somit sind bei einem Ausbau dieser Warengruppen im Hinblick auf die bestehenden Ulm-Kunden **stärkere Kannibalisierungseffekte** zu erwarten als für die oben aufgeführten.

Unter Würdigung der Ulm- und Konkurrenz-Kundenperspektive ist ein im Vergleich zum bestehenden Angebot in Ulm verbessertes Angebot im neuen Einkaufsquartier bei **Bekleidung, Schuhen, Geschenkartikeln und Hausrat** dazu geeignet, die **Attraktivität** von Ulm für derzeitige **Konkurrenz-Kunden** zu steigern, ohne dass dabei aus Sicht derzeitiger Ulm-Kunden von einer **übermäßigen Kannibalisierung** der bestehenden Angebote auszugehen ist.

Diese Aussage der Kannibalisierung wurde in der öffentlichen Vortragsreihe der Stadt Ulm zum Handel auch von Herrn **Dr. Joachim Will von ecostra** bestärkt. Hierzu empfahl er einen äußerst sensiblen Umgang mit dieser Kenngröße, da es speziell auch im Internethandel ein weiteres (erhebliches) Wachstum gibt, der den Handel zusätzlich beschäftigen wird und Umsätze / Gewinne abzieht – siehe dazu die beiliegende Grafik aus diesem Vortrag.



Diese Tendenzen zeigt auch eine aktuellere Statistik von Statista zum E-Commerce-Umsatz in Deutschland auf:



Auch die fachliche Einschätzung und Empfehlung des Handelsexperten **Dr. Holger Pump-Uhlmann** vom März 2014 lag bei den Sedelhöfen zum Thema Verkaufsfläche bei ca. 12.000 – 15.000 m². Als kritische Marke für Städte mit bis zu 200.000 Einwohnern wurden hierbei die **15.000 m²** genannt, die in einer Gesamtbetrachtung unserer Doppelstadt (Ulm / Neu-Ulm) mit den beiden Projekten Sedelhof und Glacis-Galerie und insgesamt **45.500 m²** (18.000 m² + 27.500 m²) schon weit überschritten wird.

Für die Stadt Ulm und den Investor DCC könnte es sehr Hilfreich sein, auf die Erfahrungswerte diese Handelsexperten zurück zu greifen und diesen in die weitere Planung mit einzubeziehen.

Auf entsprechenden Fachbücher von Ihm zum Thema Centerentwicklung sowie einer Arbeitshilfe des Bauministeriums NRW zum Umgang mit innerstädtischen Einkaufszentren habe ich in meinem Schreiben zur ersten öffentlichen „DCC-Auslegung“ bereits hingewiesen.

Da in der zweiten öffentlichen Auslegung wiederholt auf die Studie von Customer Research 42 GmbH hingewiesen wird, möchte ich in Anlehnung daran auf diverse Berichte und Studien zu Einkaufszentren mit einer Größe ab 10.000 m² verweisen, die erhebliche Probleme haben:

- „Schwere Zeiten für die Skyline Plaza“
- „Ein weiterer Mieter im Gerber (Stuttgart) gibt auf“
- „Rote Laterne für die Aachen-Arkaden“
- ...

EINKAUFSZENTREN UND IHRE PROBLEME

Deutschland, deine „Dead Malls“*

Auf dieser Seite finden Sie 17 Einkaufszentren, die mit Problemen zu kämpfen haben. Manche Center stehen komplett leer, bei anderen ist der Leerstand nach Angaben der Eigentümer eines wachsenden Erscheinung, weil sie z.B. renoviert oder abgerissen und neu gebaut werden sollen oder weil eine große Vermarktung unmittelbar bevorsteht. Die Aufzählung ist exemplarisch zu sehen und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.



* Bei den hier genannten Einkaufszentren handelt es sich nicht um „Dead Malls“ (leere Einkaufszentren) im wörtlichen Sinne. Der Begriff Dead Mall wurde der US-amerikanischen Internetseite www.deadmalls.com entlehnt und bezeichnet ein Einkaufszentrum, das nicht mehr bewirtschaftet wird, aber mit für jeden sichtbaren Problemen zu kämpfen hat. Als Quellen für diese Grafik dienen Interviews mit Eigentümern, Vermarktungsfirmen, eigene Recherchen, Berichte von Mitgliedern der IZ-Initiative oder sonstigen Augenzeugen. Die Großveranlagen bezeichnen in der Regel die Geschäftsbüchse (GLA) eines Centers. Sie wurden dem Shoppingguide Report 2011 des Handels für Gewerbeimmobilien entnommen. © immoconsulting

Deutschland, deine dead malls – Report 2011

Diese Übersicht stellt dabei nur einen Teil der betroffenen Center dar, was die folgende Übersicht verdeutlicht:

Ost-West-Vergleich: In Ostdeutschland gibt es nach 20 Jahren viel Arbeit	
	Anzahl
Problem-Center Westdeutschland	118
Problem-Center Ostdeutschland	81
Gesamt	199*

* von 411 Einkaufszentren ab 10.000 m² Mietfläche
© Immobilien Zeitung; Quelle: GMA

→ **Siehe zusätzliche Berichte und Details in der Anlage 7 – 11.**

5. Zweite Anmerkung / Forderung zur mehrfach genannten Studie von Customer Research 42 GmbH in der Begründung (Anlage 4 zu GD 341/15) und einem Neukundenpotenzial von ca. 280.000 Menschen und das Thema Parkraum mit drittem Parkdeck:

Laut der Studie der Customer Research 42 GmbH besteht ein Neukundenpotenzial von ca. 280.000 Menschen. Leider wird darin nirgends angegeben, in welchem Zeitraum dieses Potenzial zu erwarten ist.

Unter der Annahme, dass dieser Zuwachs langfristig und fest zu sehen ist, würde das im Durchschnitt folgenden Zuwachs für Ulm bedeuten:

Monatlich	ca. + 23.333 Menschen
Wöchentlich	ca. + 5.833 Menschen
Täglich	ca. + 972 Menschen

Da sich diese potenziellen Besucher nicht gleichmäßig auf alle verkaufsoffenen Wochentage verteilen werden, wird der Parkplatzbedarf an den Hochfrequentierten Besuchertagen mit Sicherheit höher ausfallen, wie es der Durchschnittswert darstellt. Diesen zusätzlichen Besuchern muss **seitens des Investors** genügend Parkraum zur Verfügung gestellt werden, um die Attraktivität für einen Einkaufsausflug nach Ulm gewährleisten zu können.

Bei dem zuletzt sehr heiß diskutierten Thema Parkraum in Ulm wurde in den Unterlagen zur Beschlussvorlage **GD 041/15** (Planungsvarianten Parkhaus am Bahnhof) vorausgesetzt, dass das Parkhaus Deutschhaus um weitere 100 Stellplätze aufgestockt wird und bei den Sedelhöfen ein drittes Parkdeck mit weiteren 200 Stellplätzen entsteht (siehe Übersicht / Auszug aus den oben genannten Sitzungsunterlagen).

Bauwerke / Varianten	Nord / Süd 800	Varianten SÜD			Varianten Nord			Variante Kiss&Ride 95	Varianten Hochgarage	
		500	400	400	450	350	160		400	800
Parkebenen	4	4	3	3	5	4	2	1	4	4
Gesamtstellplatzbilanz in Abhängigkeit der Varianten										
Planung Parkhaus Am Bahnhof	820	520	380	440	450	350	160	95	400	800
Bestand InterCity-Garage		← entfallen →			← +120 →				entfallen	
Bestand Deutschhaus		← +600 →								
Planung Parkhaus Schillerstraße		← +300 →				← 0 →				
Planung Sedelhöfe		← +500 →								
Planung Drittes Parkdeck Sedelhöfe		← (+200) →								
Planung Aufstockung Deutschhaus		← (+100) →								
Summe Stellplätze Bahnhofsumfeld	2.220 (2.520)	1.920 (2.220)	1.780 (2.080)	1.840 (2.140)	1.970 (2.270)	1.870 (2.170)	1.680 (1.980)	1.615 (1.915)	1.620 (1.920)	1.900 (2.200)

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

Zudem muss im Bebauungsplan eine angemessene Anzahl an behindertengerechten Stellplätzen vorgesehen werden, um dem demografischen Wandel gerecht zu werden. Hierzu wurde auch in den Sitzungsunterlagen des zweiten ergänzenden „DCC-Auslegungsbeschlusses“ nichts vermerkt, was eine Vernachlässigung dieses wichtigen Kriteriums zulassen würde. Um dies zu vermeiden sollte eine Mindestanzahl solcher Stellplätze vorgegeben und auch ausgewiesen werden.

Siehe dazu auch die **Anlage 6** (Beschlussvorlage „Planungsvarianten Parkhaus am Bahnhof“, 2. Lesung – **GD159/15**, unterzeichnet von Herrn Oberbürgermeister Ivo Gönner)

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

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

- Kauf der Grundstücke
- Abriss der Gebäude (inkl. Entsorgung,...)
- Umlegen von Versorgungsleitungen
- Umleitung der Blau
- Bau des Mc-Donalds Containers

- Kosten des Umzugs von Mc-Donalds in den Container
- „Entschädigungszahlung“ von Umsatzverlust für Mc-Donalds
- Umzug vom Mc Donalds in die Sedelhöfe
- Beseitigung des „Mc-Donald-Containers“
- Mietaufwendungen (Mietdifferenz) für Mc-Donalds bis 2026 (?)
- Ausfall von Parkeinnahmen in der Sedelhof-Garage
- Kosten für zusätzliche temporäre „Ersatz-Parkflächen“ auf dem Sedelhof-Areal
- Einbußen bei den Grundstücksveräußerungen
- ggf. Schaffung notwendiger zusätzlicher Parkflächen für die Sedelhöfe auf städtischem Grund (Aufstockung Deutschhaus,...)
- ...

Bei einer Teilung der Eigentumsverhältnisse der Tiefgarage zwischen Investor DCC und Stadt Ulm wäre vermutlich keine flexible Gestaltung der Parkgebühren mehr möglich und man müsste dies an den Preisen der Betreibers der Sedelhöfe anpassen, außer diese wäre über einen gemeinsamen Vertrag fest an die aktuellen Parkgebühren der Stadt gekoppelt?

6. Erweiterung des Geltungsbereichs vom Bebauungsplan um das Gebäude / Grundstück Bahnhofsstraße 18:

Durch die Erweiterung / Einbeziehung des Grundstücks und Gebäudes Bahnhofsstraße 18 wird der bisher geduldet städtebauliche Missstand im Bebauungsplan beseitigt, was eine weitere Bereicherung und Integration der Sedelhöfe in den bestehenden Handel bedeutet.

Anhand der Sitzungsunterlagen hat das aber keinerlei Auswirkungen auf die bisherige Verkaufsfläche und die Anzahl der geplanten 100 Wohnungen.

Somit ist es nicht nachvollziehbar, was in diesem zusätzlichen Gebäudeteil genau entstehen soll und wie dieser genutzt wird ohne Einfluss auf die Verkaufsflächen, Wohnungen,... zu haben?

Dieser Projekterweiterung ist ein weiterer Vorteil für die Integration der Sedelhöfe in den bestehenden Handel der Bahnhofsstraße. Aus diesem Grund ist es umso wichtiger, die bestehende Benachteiligung des Handels bez. Besucherströme in eine gerechte Lösung umzuwandeln (siehe hierzu auch nochmals die detaillierten Ausführungen unter Punkt 1.).

7. Neue vertragliche Vereinbarung mit dem Investor DCC zu den öffentlichen Verkehrsflächen:

Diese vertragliche Vereinbarung ist ein wichtiger Schritt in diesem Projekt, wodurch die öffentlichen Flächen weiterhin öffentlich bleiben und der Investor

DCC ein Unterbauungsrecht bekommt. Zudem wird dadurch eine Kontrolle und Überwachung der Verkehrswege durch Kameras unterbunden.

Über den Vertrag muss jedoch sichergestellt werden, dass im Schadensfall an den unterbauten Flächen nicht die öffentlichen Kassen angegriffen werden können. Zudem muss die Unterhalts- und Verkehrssicherungspflicht klar geregelt sein, sodass der Stadt Ulm und seinen Bürgern kein Nachteil entsteht.

8. Lösung zur Andienung des bestehenden Sportfachgeschäfts in der Sedelhofgasse:

Mit dem Eigentümer des angrenzenden Sportfachgeschäfts muss eine akzeptable Lösung zur Andienung in der Sedelhofgasse gefunden werden. In Ansätzen wurden in der Sitzung vom 20.10.2015 bereits Lösungsvorschläge genannt, die bisher aber noch nicht mit dem Eigentümer besprochen wurden.

Es müsste aber im Interesse aller Beteiligten liegen, hierzu eine passende und akzeptable Lösung zu finden, die ggf. gleich im Bebauungsplan festgeschrieben werden kann, um beim späteren Verkauf dieser Flächen an neue Investoren Streitigkeiten zu vermeiden.

9. Bäume, Grünflächen und Aufenthaltsqualität:

Über diverse Bilder zum Projekt wurde der Öffentlichkeit bisher eine Bepflanzung der öffentlichen Flächen und Plätze suggeriert, die in der aktuellen Planung nirgends mehr zu erkennen ist.

Für die Aufenthaltsqualität und die Qualität unserer Innenstadt ist das aber ein wichtiger Punkt, der unbedingt in den Planungen und dem Bebauungsplan mit berücksichtigt werden muss, da sich im Nachhinein niemand mehr darum kümmert, wie es bereits bei anderen Großprojekten in Ulm der Fall war, wie z.B. beim UWS-Bauvorhaben im Wohngebiet Türmlle, wo über die textliche Festsetzung eine Mindestanzahl an Bäumen der Artenliste 2 festgeschrieben wurde, ohne diese in der Planung zu berücksichtigen. Nach den letzten Aussagen werden in diesem Projekt vermutlich nicht mal 80% der geforderten Mindestanzahl an Bäume gepflanzt, obwohl es sich beim Investor um eine städtische Gesellschaft handelt. Dieses Negativbeispiel verdeutlicht nochmals, dass es extrem wichtig ist die Bepflanzung auch in den Planungen des Vorhabens zu berücksichtigen, da sich anschließend niemand mehr darum kümmert und ggf. kein Platz mehr zur Realisierung mehr vorhanden ist.



Bild von der Internetseite zu den Sedelhöfen



Bild von der Internetseite zu den Sedelhöfen

10. Fehlende Transparenz und Bürger-BETEILIGUNG in diversen Punkten:

Die bisherige Vorgehensweise im Verfahren hat nicht nur bei den Bürgern, sondern auch beim Ulmer Gemeinderat für sehr viel Unruhe und Unmut gesorgt, was sich auch in einem erheblichen Vertrauensverlust gegenüber den städtischen Verantwortlichen äußert.

Es ist einem glücklichen Zufall zu verdanken, dass man sich heute mit einem recht offenen Investor auseinandersetzen kann und die MAB-Planungen komplett über den Haufen geworfen wurden, obwohl es von der Verwaltung immer so verkauft wurde, dass es keine andere Planungsmöglichkeiten und Alternativen zur MAB-Planung gibt,

Dennoch sind noch immer ein paar Punkte offen, zu denen die Öffentlichkeit und der Stadt- bzw. Gemeinderat über die Sitzungsunterlagen nicht weiter informiert wurde und auf die ich teilweise in den Punkten oben schon mal hingewiesen habe:

- Gleichberechtigte Verteilung der Passantenströme vom Bahnhof her kommen → aktueller Planungsstand zur Rolltreppe und der Lenkung der Passanten (Ebene -1 und 0) ist unklar

Hierzu ist ggf. eine Neubewertung der wissenschaftlichen Studie von der Hochschule für angewandte Wissenschaften Ostfalia (Herrn Prof. Dr. Arnt Jenne) notwendig, um eine Aussage, sowie Bewertung und Abwägung zu ermöglichen.

- Maximale Gebäudehöhen (inkl. technischem Aufbau) nicht eindeutig definiert und keine Vergleichshöhen zur umgebenden Bebauung (Mühlengasse, Sedelhofgasse, Kelterngasse,...) vorhanden.
- Wiederholter Bezug auf das abgelaufene Raumordnungsverfahren (ROV) aus dem Jahr 2004
- Nicht vorhandener Bepflanzungsplan, bzw. fehlende planerische Festsetzungen zur Bepflanzung im Geltungsbereich des betroffenen Bebauungsplans.
- ...

A) ERGEBNIS DES RAUMORDNUNGSVERFAHRENS

1. Feststellung

Die geplante Ansiedlung des ECE-Einkaufszentrums beim Hauptbahnhof Ulm beeinträchtigt in der geplanten Größenordnung von 26.000 m² Verkaufsfläche und ca. 105 Mio € Gesamtumsatz die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung und die Funktionsfähigkeit von Zentralen Orten im Einzugsbereich des Vorhabens in nicht unwesentlichem Umfang und verstößt damit gegen ein verbindlich zu beachtendes Ziel der Raumordnung lt. Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg.

2. Hinweis

Eine raumordnerisch verträgliche Planung des Vorhabens setzt eine wesentliche Verringerung der Größe des Einkaufszentrums und damit eine wesentliche Verringerung der o.a. raumordnerischen Auswirkungen voraus.

3. Geltungsdauer der raumordnerischen Feststellung

Die raumordnerische Feststellung nach Nr. 1 gilt für fünf Jahre.

Grobe 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, Baubeurer 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)
19.03.2015	Glacis-Galerie am Neu-Ulmer Bahnhof (24.800m ² + 3000m ² Verkaufsfläche von 110.000m ² - die angeführten zusätzlichen 3.000m ² wurden im Nachgang „beantragt“ / abgeseget)
offen?	Raumprogramm des neuen City-Bahnhof Ulm (5.000m ² Einzelhandel + 2.000m ² Dienstleistungen)

Hinweise zu Einkaufszentren über Nachbarschaftsverband:

4 . Teiländerung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans

Wirksamwerden durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises vom 08.11.2007.

04 Ulm-Böfingen, Sonderbaufläche Einkaufszentrum/Nahversorgung



[Ansicht in der Karte](#)



Änderungsbereich

[Zoom](#)


7. Teiländerung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans

Wirksamwerden durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises vom 30. 10. 2008.

07.1 Ulm-Wiblingen, Sonderbaufläche Großflächiger Einzelhandel

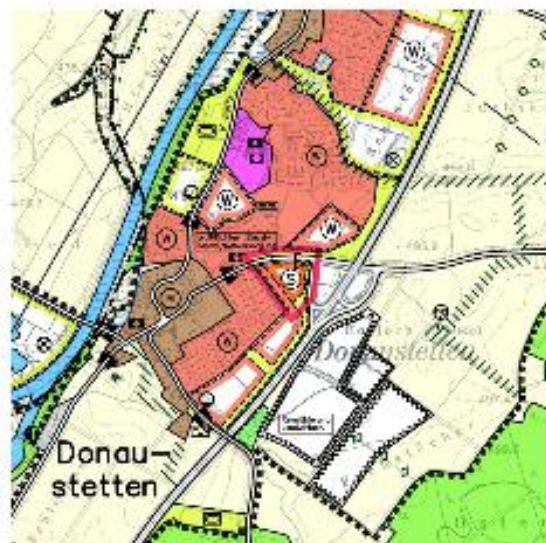


[Ansicht in der Karte](#)

 Änderungsbereich

[Zoom](#)

07.2 Ulm-Donaustetten/Göggingen, Sonderbaufläche Großflächiger Einzelhandel



[Ansicht in der Karte](#)

 Änderungsbereich

[Zoom](#)

9. Teiländerung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans

Wirksamwerden durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises vom 07.05.2009.

09 Blaustein-Ehrenstein, Großflächiger Einzelhandel/ Nahversorgung



[Ansicht in der Karte](#)

 Änderungsbereich

[Zoom](#)

11. Teiländerung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans


Wirksamwerden durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises vom 2. 12. 2010.

11 Erbach, Sonderbaufläche "Großflächiger Einzelhandel/Fachmarktzentrum"

Erläuterungen:

[Ansicht in der Karte](#)



 Änderungsbereich

[Zoom](#)

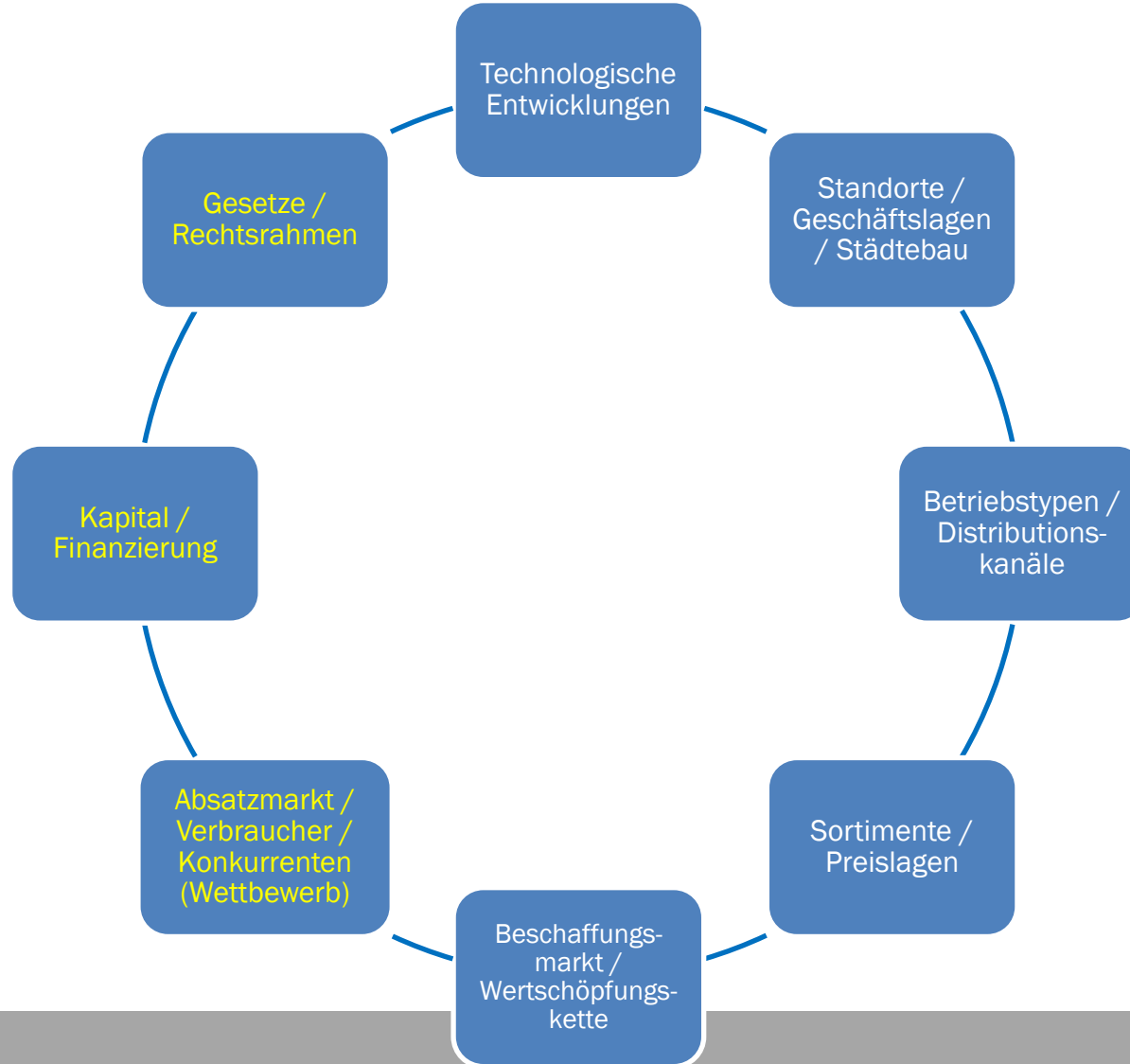


Herausforderung Zukunft

Wie Handelstrends Läden, Standorte und Geschäftslagen verändern

Vortrag im Rahmen der Veranstaltungsreihe der Stadt Ulm
„Zukunft : Einkaufen : Ulm. Herausforderungen an den Einzelhandelsstandort Ulm in Zeiten neuer Konkurrenzen“ am Donnerstag, 20. März 2014

Einflußfaktoren der Einzelhandelsentwicklung



Inhalt

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

ecostra GmbH
Analysen und Strategien
für Märkte und Standorte
in Europa



1. Allgemeine Trends im Handel



- Konzentration, Rationalisierung und Flächenentwicklung
- Preiswettbewerb
- Technologie als Entwicklungstreiber
- Neue Medien zur Kundenansprache und -bindung
- Alles Bio... die Entwicklung der Sortimente
- Auflösung der Branchengrenzen
- Vertikalisierung
- Multi-Channel-, Cross-Channel- & Omni-Channel-Retailing



Photo: Associated Press

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trends: Konzentration, Rationalisierung und Flächenentwicklung



- Siegeszug der Selbstbedienung
- Dynamische Flächenentwicklung trotz Konsumflaute (rückläufige Flächenproduktivitäten)
- Stärkung der Nachfragemacht durch Übernahmen und Zusammenschlüsse. Übernahme-Beispiele aus jüngerer Zeit:

- Marktkauf & Plus durch EDEKA
- Marktkauf-Baumärkte durch REWE
- Max Baar durch Praktiker; Praktiker durch Bauhaus, Globus u.a.
- Möbel-Höffner durch XXL-Lutz
- Teile von Schlecker (Ihr Platz) durch Rossmann
- Tegut durch MIGROS
- etc.



Photo: wikipedia

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trend: Preiswettbewerb



50% billiger!

20% auf alles
Ausser Tiernahrung
Vom 25.04. - 30.04.2008

GEIZ IST GEIL

Ganze Frische – halber Preis.

Preissturz bis -80%!



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trend: Technologie als Entwicklungstreiber



- WLAN-Funknetze und Einsatz von RFID-Chips (Radio Frequency Identification) zur Optimierung des Waren- und Bestandsmanagements sowie der Bezahlvorgänge
- Infoterminals als umfassend kompetente Berater und Verkäufer
- Self-Scanning Kassen - der Kunde übernimmt den Kassiervorgang, bezahlen per Fingerabdruck oder Smartphone („Bezahl-App“ / NFC-Technik)
- Allgegenwärtige Preistransparenz durch mobile Metasuchmaschinen
- etc.



Photos: Metro Group, Future Store Initiative

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

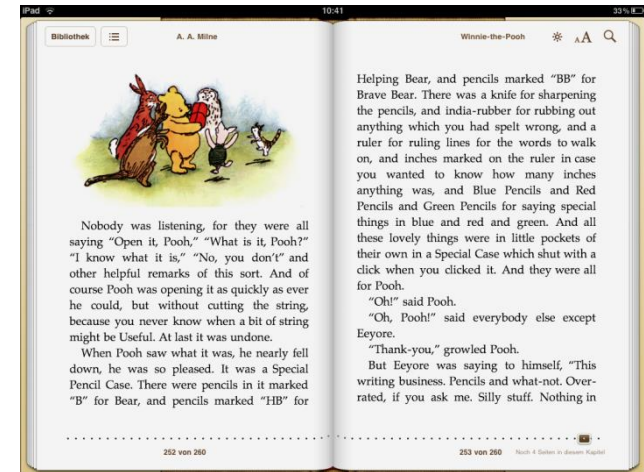
Trend: Technologie als Entwicklungstreiber



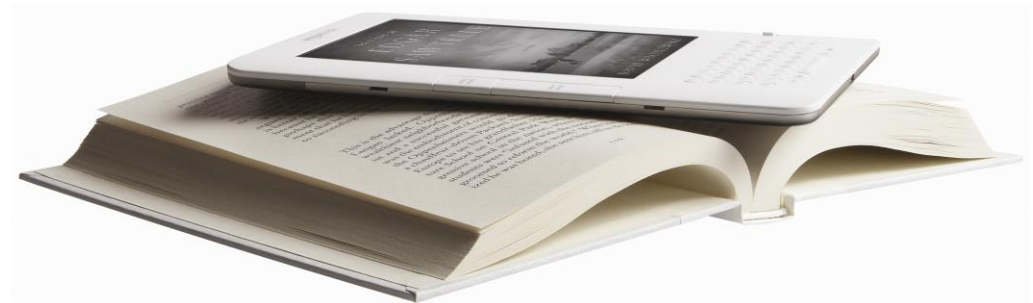
- Der Abschied von Gutenberg – oder wie werden zukünftig Bücher gelesen?



Apple iPad



Hugendubel et.al
Tolino



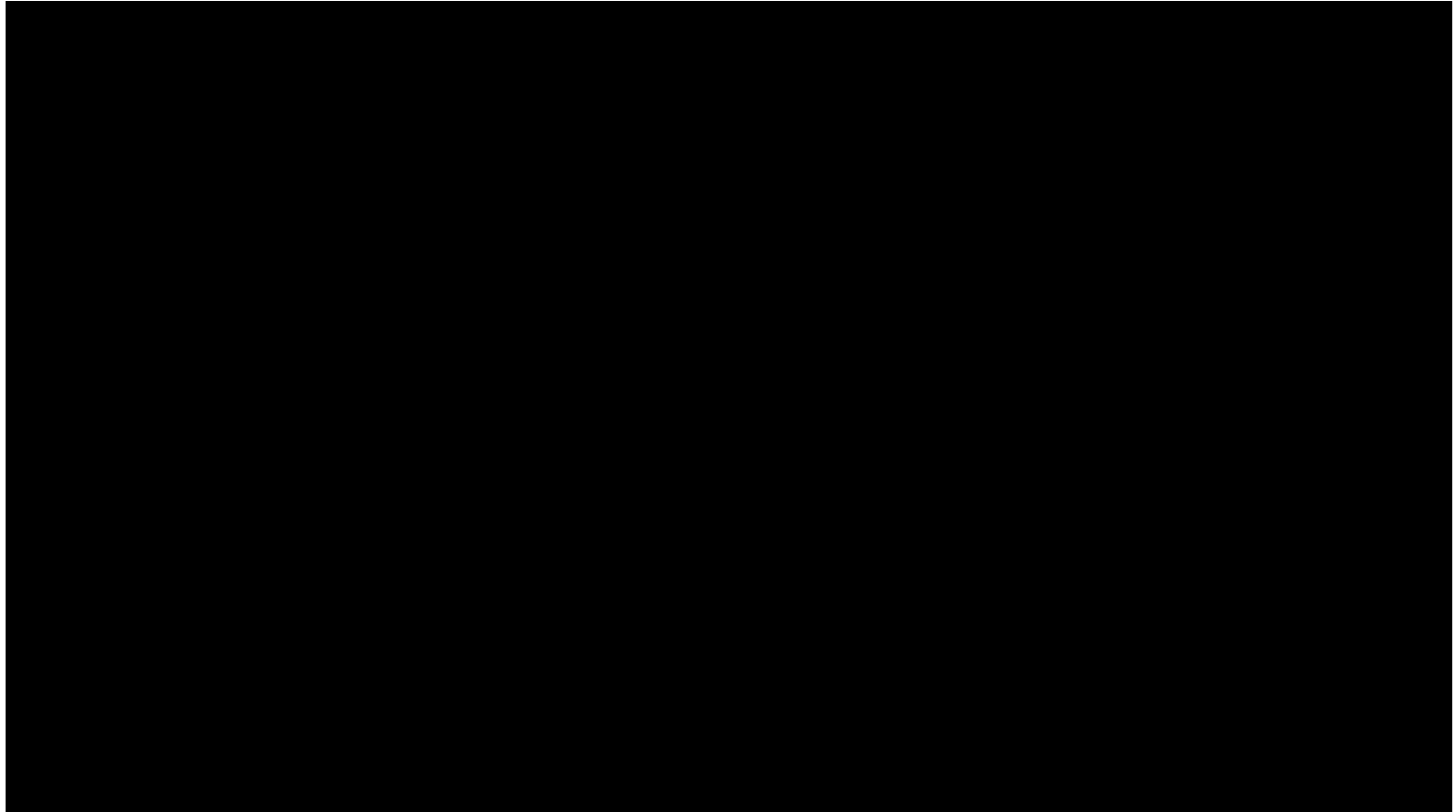
Amazon Kindle

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trend: Technologie als Entwicklungstreiber



- Die Verbindung der virtuellen mit der realen Welt beim Bekleidungsseinkauf im Jahr 2020 (?)



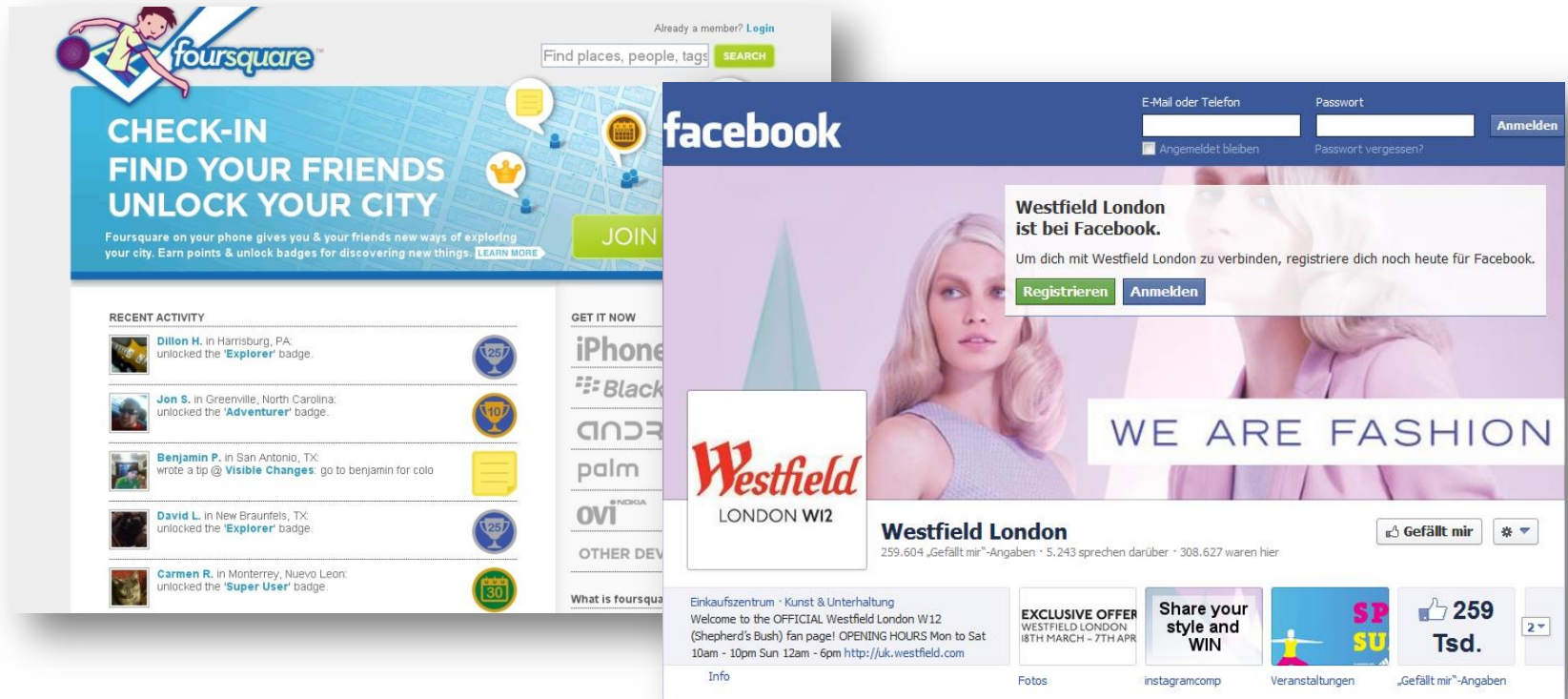
Quelle: CISCO-Systems

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)



Trend: Neue Medien zur Kundenansprache und -bindung

- Twitter, Facebook, Foursquare, Blogs... der Handel nutzt soziale Netzwerke im Internet



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trend: Alles Bio... die Entwicklung der Sortimente



- Steigende Anforderungen an Qualität und Herkunftsnachweis
- Biopr...
- Produ...



Wir handeln mit Verantwortung.

Angebot Umwelt Menschen



Soziale Verantwortung

Mitarbeiter/-innen



MENSCHEN

Sozial verantwortlich

Die Qualität unseres Angebotes und die Zufriedenheit unserer Kunden bestimmen unser zielorientiertes und verantwortliches Handeln. Doch damit endet unsere Verantwortung als einer der führenden Einzelhändler in Deutschland nicht. Unser Verständnis von Verantwortung umfasst selbstverständlich unsere Verpflichtungen als Arbeitgeber und Ausbilder sowie unser vertrauensvolles Verhältnis zu unseren Lieferanten und Geschäftspartnern.

Soziale Verantwortung

Mitarbeiter/-innen



Langjährige Partnerschaften

ALDI SÜD kann nicht nur auf überdurchschnittlich lang andauernde Mitarbeiterbindungen stolz sein. Auch mit unseren Lieferanten verbinden uns zum Teil langjährige Partnerschaften, in denen wir in gegenseitiger

Wir wollen langfristig auf die Arbeitsbedingungen in den Lieferländern einwirken und machen daher die Übernahme von sozialer Verantwortung zum Bestandteil sämtlicher vertraglicher Lieferbedingungen.

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trend: Auflösung der Branchengrenzen



- Die Branchenfokussierung wird von der Category-Migration abgelöst
- Neben dem bisherigen Sockelgeschäft haben die Rotations- bzw. Aktionssortimente einen zunehmend größeren Umsatzanteil
- Neben dem Handel mit branchenfremden Sortimenten werden u.a. auch Dienstleistungen integriert (z.B. Reisen, Versicherungen, Telekommunikation)
- Der „entgrenzte Handel“: keine Grenzen der Branchen, des geographischen Marktes, der zeitlichen Einkaufsmöglichkeit

ALDI TALK Ihr mobiler Internet-Prepaid-Tarif

Mobiles Internet mit ALDI

Um das mobile Internet zu erleben, legen Sie die ALDI TALK Prepaid Karte einfach in den MEDIONmobile® WEB STICK oder in Ihr Smartphone® ein.

Die Internet-Flatrates von ALDI TALK:

24 Stunden Internet-Flatrate*	30 Tage Internet-Flatrate*
1,99 € pro 26 Std.	14,99 € pro Monat

*Weitere Infos finden Sie im Internet unter www.aldi-sued.de und www.medionmobile.de

ALDI SÜD MEDION mobile e-plus

NORMA Mehr fürs Geld. Montag 21. Dezember

9,99 Homestarts

14,99 Chevron Wanda-Treggeln

7,99 Kopfkissen

19,99 **24,99** Kassettenbett

9,99 Schürfen-schul-Set

4,99 **7,59** **9,99** **9,99** **9,99** **9,99**

dreamtex **dreamtex** **dreamtex**

ALDI informiert Traumreisen zu ALDI-Preisen!

712,- 30.12. **299,-** **999,-** **699,-** **99,-** **599,-** **129,-** **399,-**

Türkei & Nordzypern **Baden und Erlebnistour** **Irland** **Italien, Toskana** **Kreuzfahrt, östliches Mittelmeer** **Minikreuzfahrt, Kiel - Göteborg - Kiel** **Österreich, Schladming**

ALDI SÜD

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trend: Auflösung der Branchengrenzen



- Beispiel Edeka

Handelsblatt

"DARF'S EIN BISSCHEN MEHR SEIN?"

Edeka: Autoverkauf wird nicht gestoppt

Das Offenburger Landgericht hat für kommenden Mittwoch eine mündliche Verhandlung im Rechtsstreit zwischen Fiat und Edeka um den Autokauf im Supermarkt angesetzt. Unterdessen teilte ein Edeka-Sprecher mit, die Aktion werde fortgesetzt.

- Beispiel IKEA

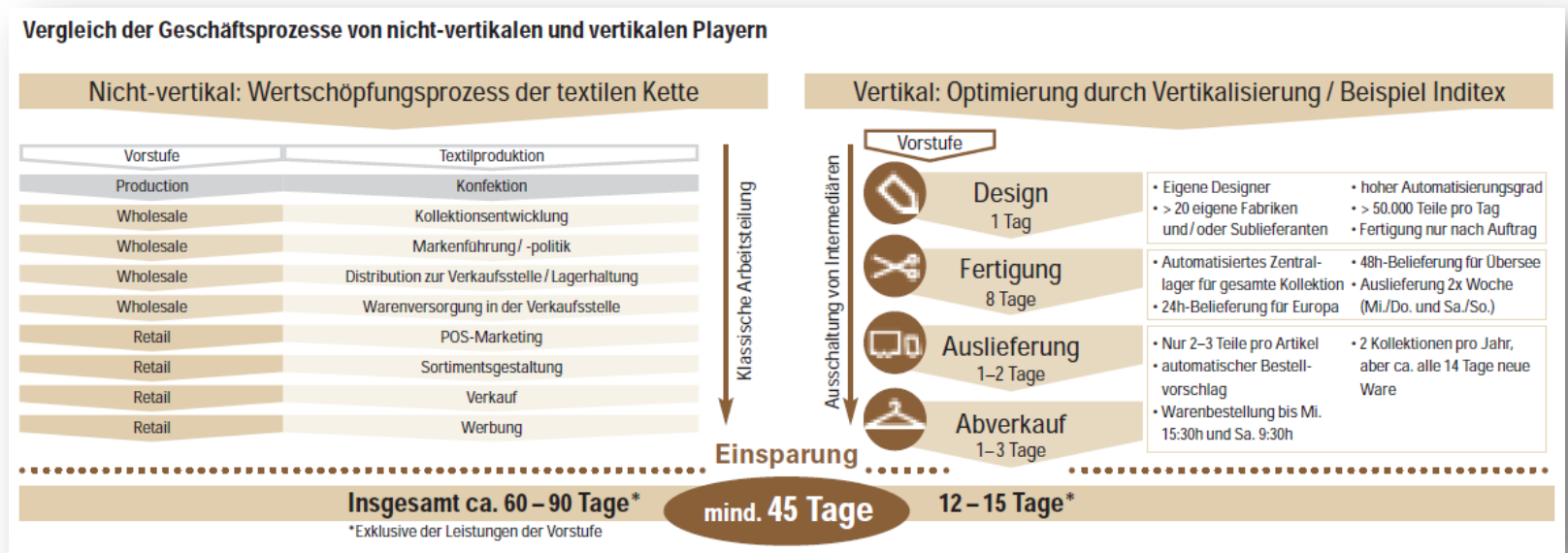


1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)



Trend: Vertikalisierung

- Vorwärtsvertikalisierung – die Hersteller emanzipieren sich vom Handel
- Rückwärtsvertikalisierung – Handelsmarken treten in Konkurrenz zu den Herstellermarken
- u.a. stark steigende Zahl der Kollektionen im Textilhandel
- Kontrolle und Beeinflussung der Wertschöpfungskette



Quelle: KPMG, Vertikalisierung im Handel. Auswirkungen auf die zukünftige Absatzwegestruktur, Köln, o.J.

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

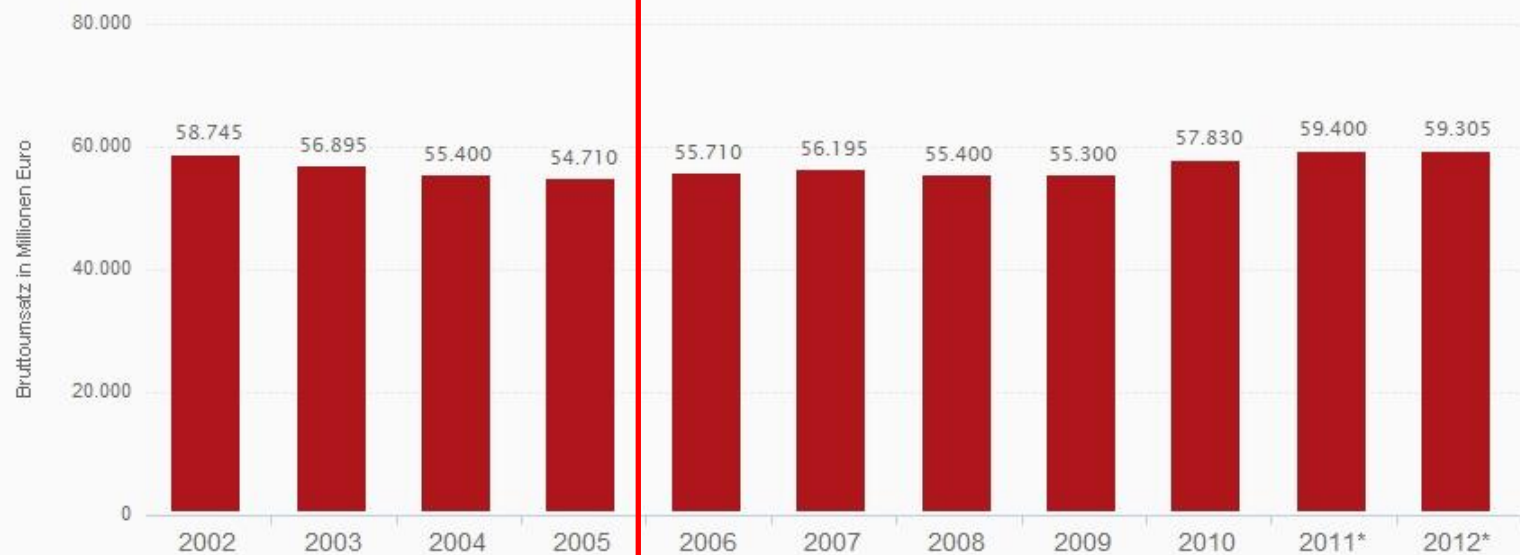
Trend: Vertikalisierung

- Umsatzentwicklung im Vergleich



2006 – 2012
= +6,5 %

Einzelhandelsumsätze (brutto) mit Bekleidung und Textilien in Deutschland in den Jahren 2002 bis 2012 (in Millionen Euro)



Deutschland; Bundesverband des Deutschen Textileinzelhandels e.V. (BTE)

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trend: Vertikalisierung



- Umsatzentwicklung im Vergleich

Brutto-Textilumsätze der größten Textilfilialisten und Vertikale in Deutschland von 2006 bis 2012 (in Millionen Euro)

Unternehmen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
H&M	2.175	2.395	2.476	2.830	3.211	3.290	3.481
KiK	1.274	1.231	1.318	1.139	1.195	1.206	1.232
Ernsting's Family	530	550	676	782	845	888	933
Esprit	650	740	800	879	915	897	845
Takko	770	566	560	626	738	813	805
New Yorker	582	603	622	675	689	650	650
Inditex	260	290	309	428	467	488	567
NKD	465	498	498	505	483	430	441
S. Oliver, Comma	144	165	183	183	252	270	320
Charles Vögele	335	336	337	337	327	316	300
AWG, Köngen	249	270	275	279	295	285	295
Ulla Popken	180	171	171	174	172	194	283
Gerry Weber	54	89	120	135	162	201	280
Görgens	145	150	180	181	227	236	238
Orsay	223	182	194	182	180	185	183
Mister Lady	126	128	128	135	148	151	155
Jeans Fritz	108	120	125	139	151	147	152
Strauss Innovation	186	177	157	155	137	129	132
Biba	105	111	109	98	98	99	101
Zeeman/Wahler	73	80	98	101	104	94	89

Textilumsatz (brutto) in Millionen Euro

1 Deutschland; Teilweise Schätzungen; EHI Retail Institute auf der Basis der von Textilwirtschaft veröffentlichten Rankings

Quelle: TextilWirtschaft

H&M +60,0 %

ESPRIT +30,0 %

NEWYORKER +11,7 %

Z A R A +118,1 %

s.Oliver® +87,5 %

GERRY WEBER +418,5 %

- Allgemeine Trends im Handel
- Entwicklungen bei den Vertriebsformen
- Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
- Fazit (...was bringt die Zukunft?)



Trend: Vertikalisierung

- Das Beispiel Hugo Boss AG

Gesamtaussage zur Geschäftsentwicklung

HUGO BOSS erzielt 2011 neue Rekorde bei Umsatz und Konzernergebnis

Der HUGO BOSS Konzern erreichte im Geschäftsjahr 2011 neue Höchstmarken bei Umsatz und Konzernergebnis und übertraf die Steigerungsraten der Gesamtwirtschaft und der Branche deutlich. HUGO BOSS ist es gelungen, 2011 in allen Regionen und allen Absatzkanälen sowie mit allen Marken zu wachsen. Zu dieser Entwicklung trugen insbesondere das starke Wachstum des konzerneigenen Einzelhandels, eine konsequente Preispolitik sowie Effizienzverbesserungen wesentlicher Unternehmensprozesse bei.

24/01 – Anzahl konzerneigener Einzelhandelsgeschäfte



Quelle: Hugo Boss AG, Geschäftsbericht 2011

Claus-Dietrich Lars,
Vorstandsvorsitzender der Hugo
Boss AG:

„Eine wichtige Entscheidung ist, dass wir unser Geschäftsmodell verändert haben.“

Lange hat Boss vor allem Partner wie Modehäuser und Einzelhändler beliefert. Diese haben bis vor kurzem noch 75 Prozent des Umsatzes ausgemacht. (...) 2012 haben wir etwa 50 Prozent unseres Umsatzes mit eigenen Läden und Flächen gemacht.“

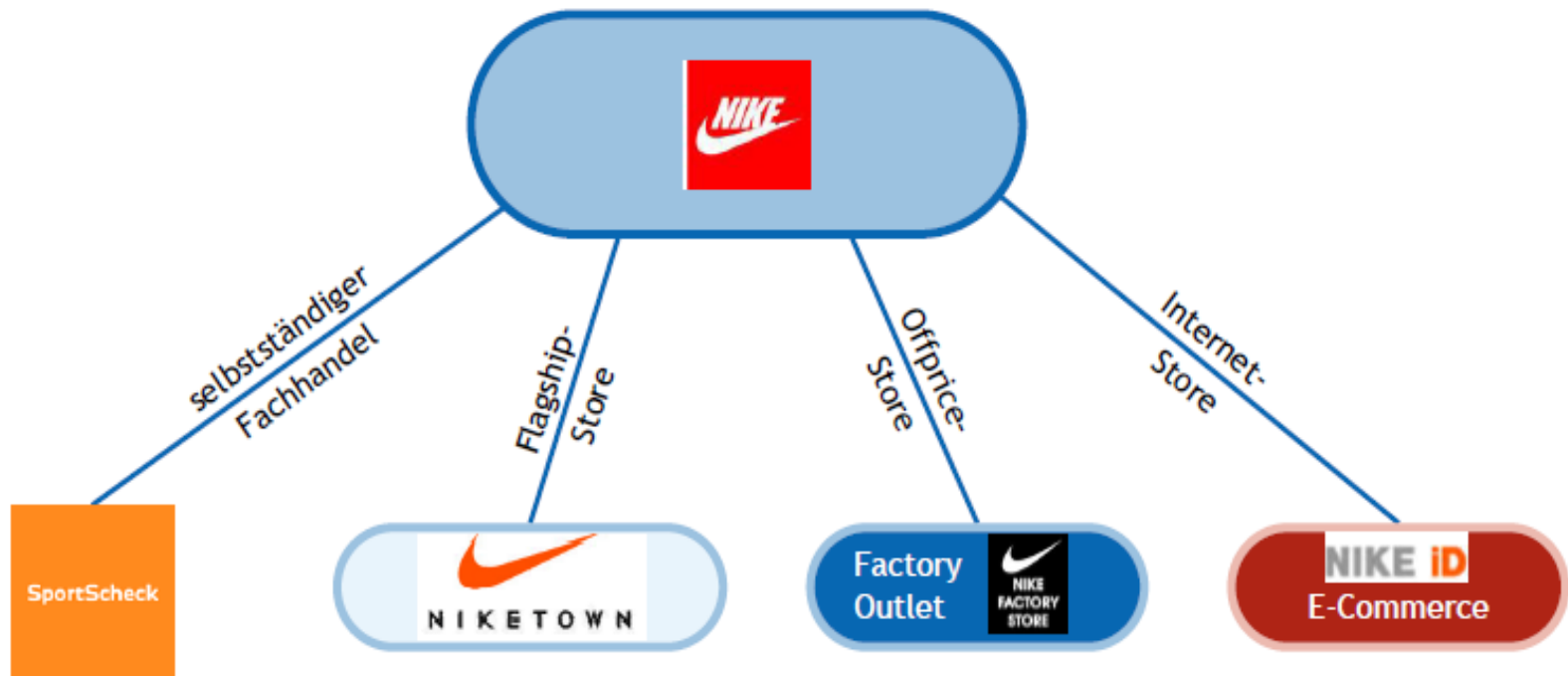
Quelle: Die Zeit, 13.01.2013

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trend: Multi-Channel-Retailing der Hersteller



- Steigende Bedeutung der „secured and controlled distribution“



Quelle: HandelsMonitor Spezial, Vertikalisierung – die Industrie als Händler 2006

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trend: Verschmelzung aller Absatzkanäle im Handel



- Von Multi-Channel-, über Cross-Channel- zu Omni-Channel-Retailing



Quelle: Yvette Schwerdt

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen



- Dynamik... bei insgesamt aber stagnierendem Marktvolumen
- „The Wheel of Retailing“
- Niedergang der Warenhäuser
- Kommt die Krise der Großfläche?
- Differenzierung der Vertriebsformate
- Trading up in Architektur und Ladenbau
- Shopping Center, Fachmarktzentren, FOC
- „Green Buildings“
- Netz statt Tüte – der Vormarsch der Online-Händler



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Dynamik... bei insgesamt aber stagnierendem Marktvolumen



Umsatzentwicklung (nominal) im Einzelhandel*:

- 2000 = 411,9 Mrd. €
- 2013 = 433,2 Mrd. €
- 2000 – 2013 = +5,2 %
- = Ø +0,4 % p.a.

* = Einzelhandel im engeren Sinne, d.h. ohne Kfz-Handel, Tankstellen, Brennstoffe und Apotheken

Quelle: HDE; ecostra-Berechnungen

„Gute Zeiten!...“

...schlechte Zeiten!“

← Wir sind Spezialisten	Verluste → Wir bedienen alle	→ Wir sind die Größten
Vertikale Spezialisten	Multi Store-Konzepte Warenhäuser Kaufhäuser	Textil-Discounter Category Killer
„Durchdringe die Zielgruppen“	„Stuck in the middle“	„Beherrsche die Gattung“
Höhere Marge durch umfassende Erfüllung der Kundenbedürfnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe Preiselastizität • Hohe Anschriftenquoten • Hohe Fixkostenblöcke 	Aufbau von großen Volumen durch Preisvorteile

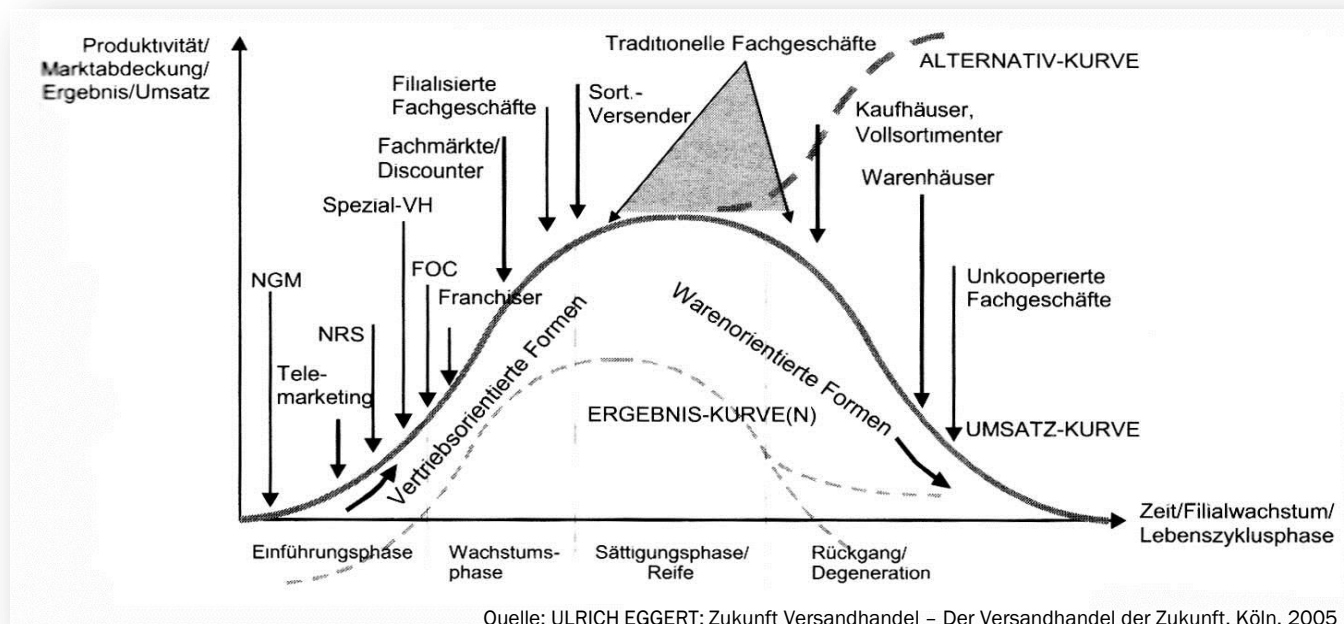
Quelle: KPMG

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

„The Wheel of Retailing“



- Entwicklung der Betriebstypen als gesetzmäßiger Verlauf (Malcom P. McNair, 1958)
 - Markteintritt mit Niedrigpreisstrategie
 - nach Etablierung erfolgt „trading up“
 - neue preisaggressive Vertriebsformen folgen nach
- Lebenszyklustheorien

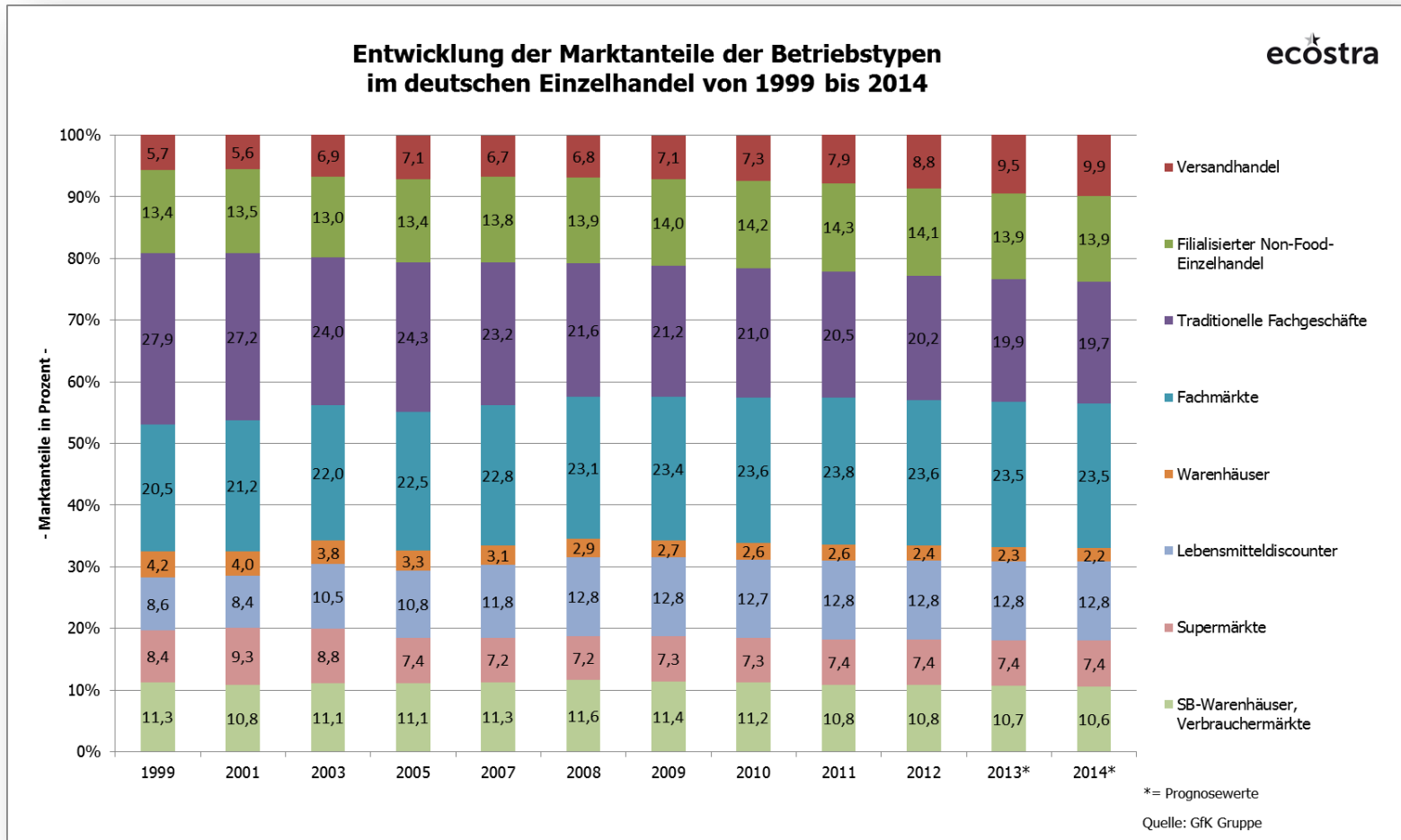


1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

„The Wheel of Retailing“



- Veränderung der Marktbedeutung der verschiedenen Betriebstypen

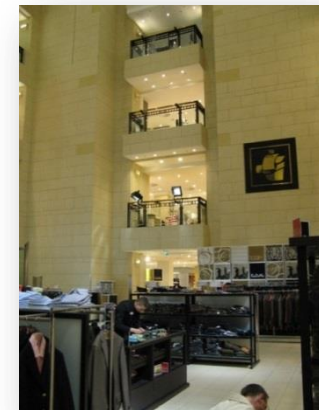


1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Beispiel: Niedergang der Warenhäuser



- Breites Sortiment des „tausendfach alles unter einem Dach“ – aber keine Sortimentskompetenz
 - Angebotswettbewerb mit spezialisierten Fachmärkten
 - Standortwettbewerb mit innerstädtischen Shopping Center
 - Droht das Ende der „Dinosaurier“ oder reicht ein „Gesund schrumpfen“?
 - Gerhard Hessert: zukünftig braucht eine Stadt mindestens 340.000 Einwohner, damit ein Warenhaus tragfähig ist. Aktuell gibt es noch 196 Warenhäuser in Deutschland, davon sind lt. Hessert nur 70 „zukunftsfähig“
 - Rückzug auf einzelne Warenhaus-„Flagships“ in den Metropolen



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Kommt die Krise der Großfläche?



- Re-Dimensionierung und Re-Strukturierung der SB-Warenhäuser
 - Verkleinerung der Flächen
 - Mangelnde Kompetenz v.a. im Non-Food-Segment
 - Umwandlung in Mehrfach-Fachmärkte
- Elektrowaren: Media Markt in der Krise?

Mehr Service oder mehr Schlussverkauf

Jahrelang boomten die großen Elektro-Ketten, doch seit einigen Monaten stocken die Verkäufe. Die Branche ändert sich derzeit radikal. Marktanteile verschieben sich und viele Anbieter suchen verzweifelt nach neuen Geschäftsmodellen. Ein Fünftel des Geschäfts mit Unterhaltungselektronik läuft schon jetzt über das Internet.

Süddeutsche Zeitung, 20.12.2012

SATURN UND MEDIA MARKT IN DER KRISE

Geiz ist nicht mehr geil

Elektro-Riesen verhaseln Mutter-Metro die Bilanz

Bild, 02.08.2011

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Differenzierung der Vertriebsformate...



- ...innerhalb des Unternehmens
 - H&M Man, H&M Woman, H&M Kids, H&M Home, COS (Collection of Style)
 - Zara, Zara Home, Pull & Bear, Massimo Dutti, Bershka, Stradivarius, Oysho etc.
 - Esprit, edc by Esprit
 - REWE, Penny, REWE City, REWE to Go, REWE Express, TEMMA
 - Tegut, „Das Lädchen für Alles“



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Differenzierung der Vertriebsformate...



- ...durch Ausbildung spezifischer Kompetenzen bzw. einer besonderen USP
 - Extrem-Discounter (Primark etc.)
 - Extrem-Spezialisten (Build a Bear, Vom Faß, Gummibären-Laden, Veganz-Supermarkt etc.)



Quelle: veganz.de



Quelle: vegane-schuhe.de

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Differenzierung der Vertriebsformate...



- Flagship-Stores als ein wesentliches Element der Markenkommunikation am Beispiel Apple

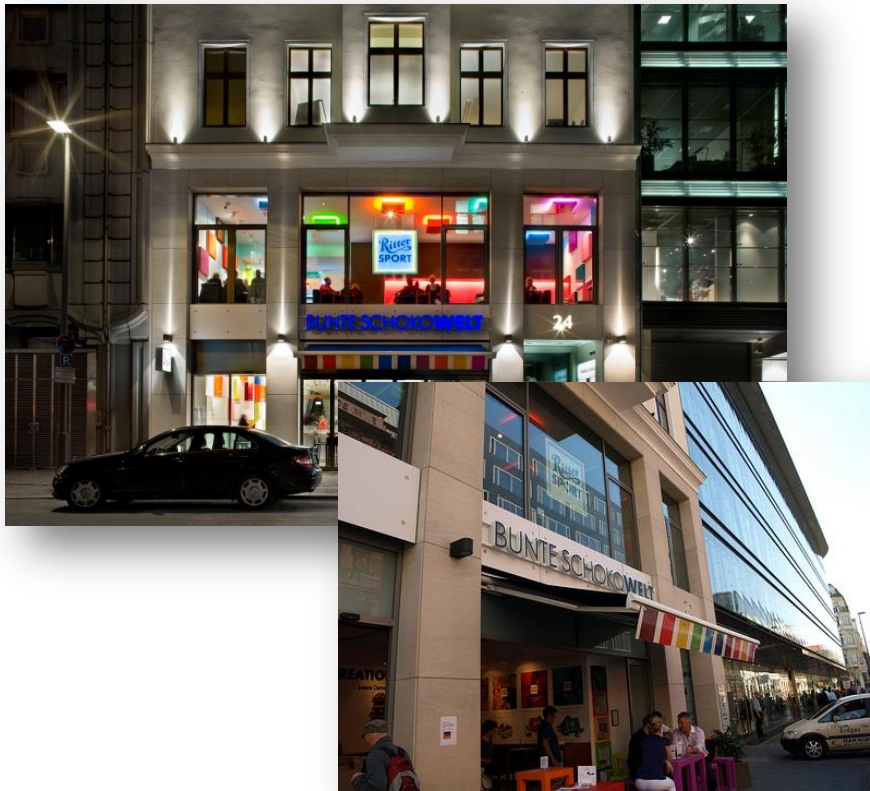


1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Differenzierung der Vertriebsformate...



- Flagship-Stores als ein wesentliches Element der Markenkommunikation am Beispiel Ritter Sport



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trading up in Architektur und Ladenbau



- Das Beispiel der MPREIS-Supermärkte aus Tirol (Österreich)

MPREIS Achenkirch



Photos:
MPREIS
Waren-
vertriebs
GmbH

MPREIS Mattrei in Osttirol



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trading up in Architektur und Ladenbau



- Das Beispiel der MPREIS-Supermärkte aus Tirol (Österreich)



Photos: MPREIS Warenvertriebs GmbH

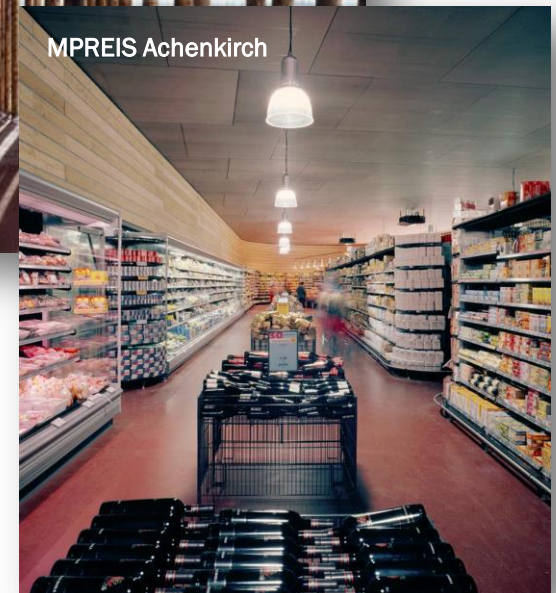


1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trading up in Architektur und Ladenbau



- Das Beispiel der MPREIS-Supermärkte aus Tirol (Österreich)



Photos: MPREIS Warenvertriebs GmbH

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trading up in Architektur und Ladenbau



- Das Beispiel der MPREIS-Supermärkte aus Tirol (Österreich)



Photos: MPREIS
Warenvertriebs
GmbH

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trading up in Architektur und Ladenbau



- „Paddeln im Laden“ - das Beispiel der Globetrotter-Märkte



Quelle: globetrotter.de

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trading up in Architektur und Ladenbau



- „Paddeln im Laden“ - das Beispiel der Globetrotter-Märkte



Quelle: globetrotter.de

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trading up in Architektur und Ladenbau



- „Emotionale Aufladung“ im Ladenbau



Quelle: CECIL, Österreichische Textilzeitung

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trading up in Architektur und Ladenbau



- „Emotionale Aufladung“ im Ladenbau



Quelle: Ernsting's family / Fashion Business News

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trading up in Architektur und Ladenbau



- „Emotionale Aufladung“ im Ladenbau



Quelle: New Yorker

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Trading up in Architektur und Ladenbau



- „Emotionale Aufladung“ im Ladenbau



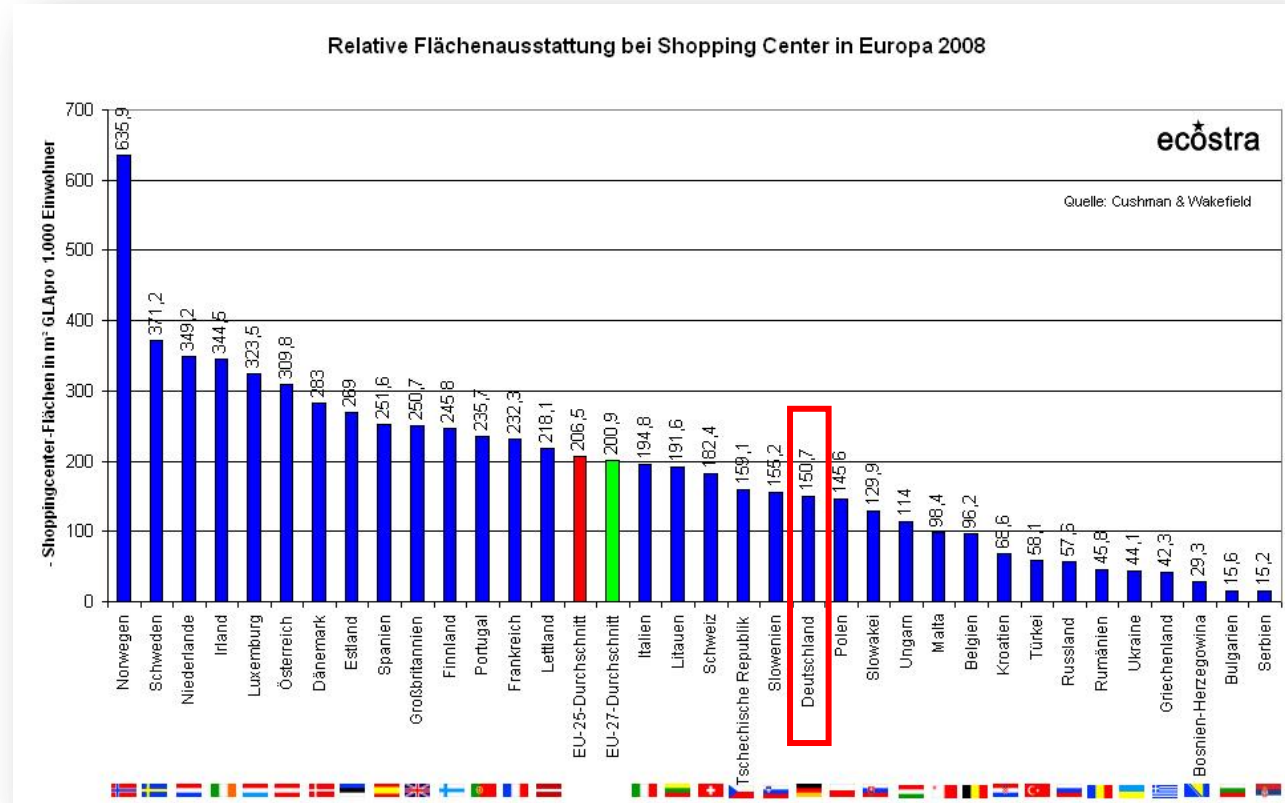
Quelle: Hollister / Textilwirtschaft

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Shopping Center, Fachmarktzentren, FOC



- Deutschland 2012: 444 Shopping Center mit ca. 13,9 Mio. m² GLA
- Die Standorte in den Metropolen und Großstädten sind weitestgehend besetzt. Jetzt läuft die Expansion in den Mittelstädten



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Shopping Center, Fachmarktzentren, FOC



- Shopping Center werden zum „dritten Ort“ („third place“) – Kommunikationsort jenseits von Arbeit und Zuhause
- Der Abschied von der „Verkaufsmaschine“: Gestaltung, Atmosphäre, Erlebnis- und Aufenthaltsqualität werden zu wesentlichen Positionierungsmerkmalen im Wettbewerb



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Shopping Center, Fachmarktzentren, FOC



- Innerstädtische Shopping Center: von der introvertierten Mall zum „Urban Village“



Entre Deux, Maastricht

Quelle: www.maastricht.eu



Leo-Center, Leonberg

Quelle: www.leonberg1.de



Citymall, Almere

Quelle: www.unibail-rodamco.com

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Shopping Center, Fachmarktzentren, FOC



- Gestalterisches „trading up“ der FMZ durch moderne Architektur und Ladenlayout
- Organisatorisches „trading up“ der FMZ (Management und Vermarktung analog zu Shopping Center)
- Angebotsbezogenes „trading up“ durch Integration klassischer Innenstadtmietler (z.B. C&A, H&M, Esprit, New Yorker, Orsay)

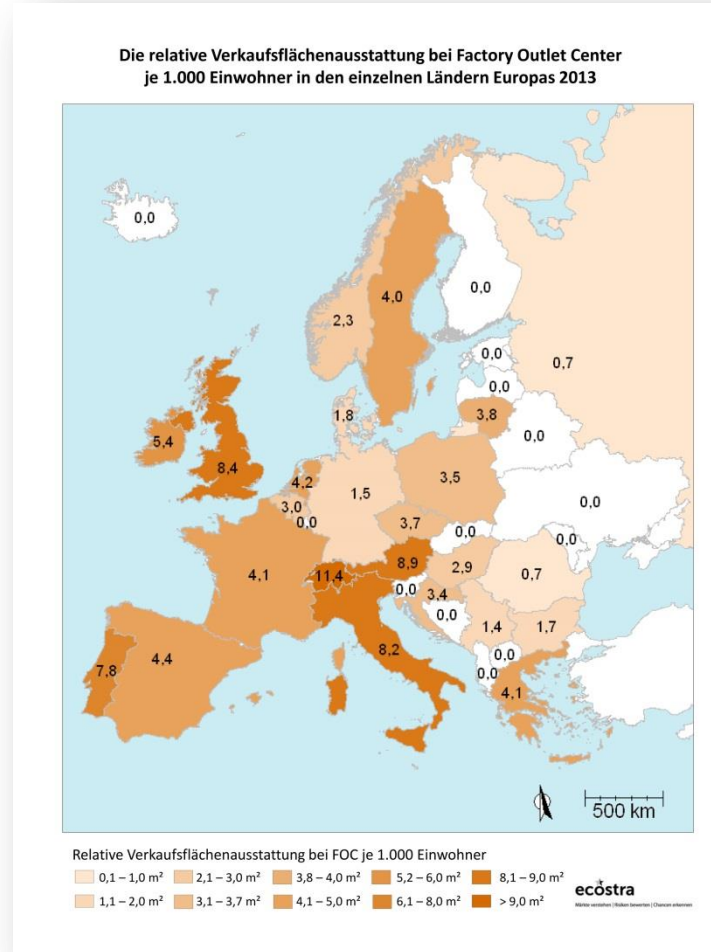


1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Shopping Center, Fachmarktzentren, FOC



- Factory Outlet Center – Deutschland ist (noch) eine Insel in Europa!
- FOC werden Teil der deutschen Handelslandschaft...
- ...bilden aber nur eine kleine Nische!



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

„Green Buildings“



- Einzelhandelsimmobilien werden „grün“
 - erhöhte Energieeffizienz bzw. niedrigere Betriebskosten
 - verbesserte Werterhaltung und längere Nutzungsdauer
- Die „2. Miete“ wird zum Wettbewerbsfaktor
- Über den ökonomischen Nutzen zur Nachhaltigkeit

50 % weniger Stromverbrauch
und 70 % geringere
Heizkosten beim C&A Öko-
Store in Mainz
Quelle: Redevco



Naturbelassene Dachbegrünung auf 30.000 m² beim Meydan Shopping Square (Istanbul, Türkei)

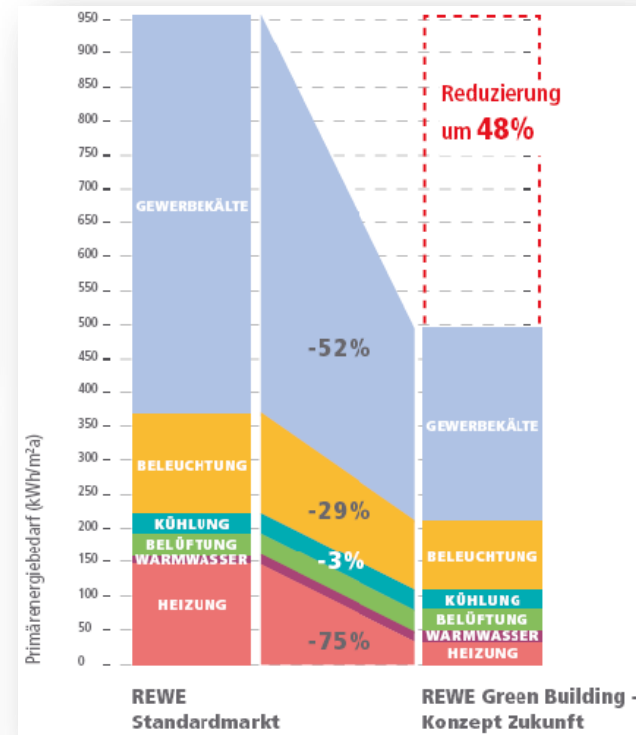
Quelle: METRO Group Asset Management

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

„Green Buildings“



Nistkästen beim EKZ „Forum Duisburg“



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

„Green Buildings“ – kein Thema für den Handel?



ecostra

Bedeutung von Standortfaktoren bei der Anmietung von Ladenflächen in einem Shoppingcenter

Online-Präsenz (Website sowie Vernetzung zu Diensten wie Facebook oder Twitter)

Erfahrenes / bekanntes Centermanagement

Umsatzpotenzial am Standort

Markenmix

Branchenmix

ÖPNV-Anbindung

Parkierungsangebot

PKW-Erreichbarkeit

Sichtbarkeit von der Hauptverkehrsachse

Standortlage des Centers: dezentral / autokundenorientiert

Standortlage des Centers: Stadtteilzentrum

Standortlage des Centers: Innenstadt

Marktposition des Centers innerhalb der lokalen / regionalen Wettbewerbs

Verkaufsflächengröße des gesamten Centers

Innere Erschließung für die Konsumenten (Kundenlauf)

Energieeffizienz des Gebäudes (Green Building)

Architektur des Centers

Incentives (z. B. mietfreie Zeiten, Sonderzahlungen)

Höhe der Nebenkosten

Mietpreisniveau

Standortfaktoren



Durchschnittsbewertung in einem Spektrum von 1,0 = sehr wichtig bis 5,0 = unwichtig

Quelle: ecostra, Shoppingcenter Performance Report Deutschland 2013

■ 2013 ■ 2012

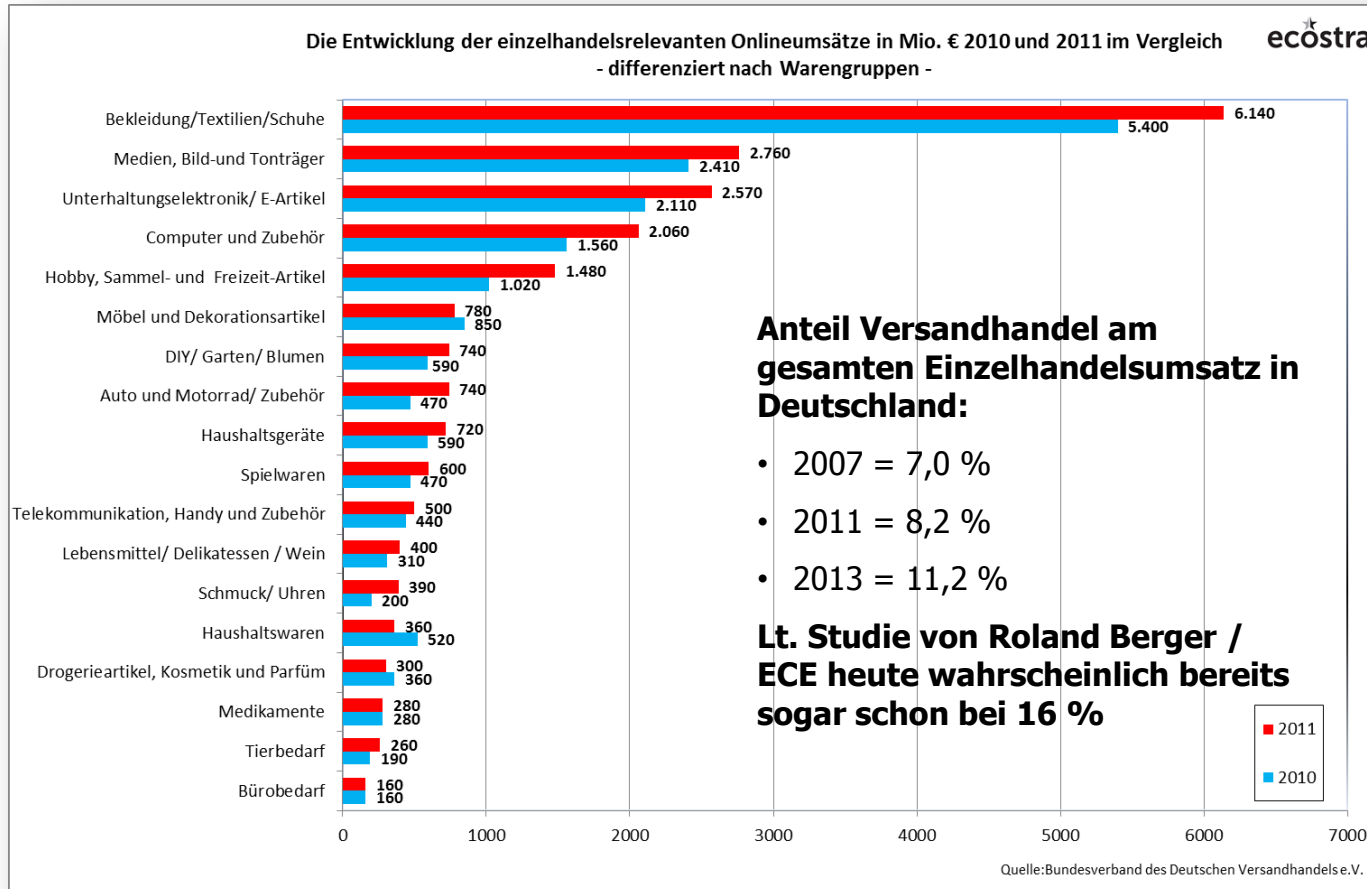


1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Netz statt Tüte - der Vormarsch der Online-Händler



- Online-Umsatz Deutschland 2013 = 39,1 Mrd. € bzw. 80,6 % des gesamten Versandhandelsumsatzes (= 48,5 Mrd. €)



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

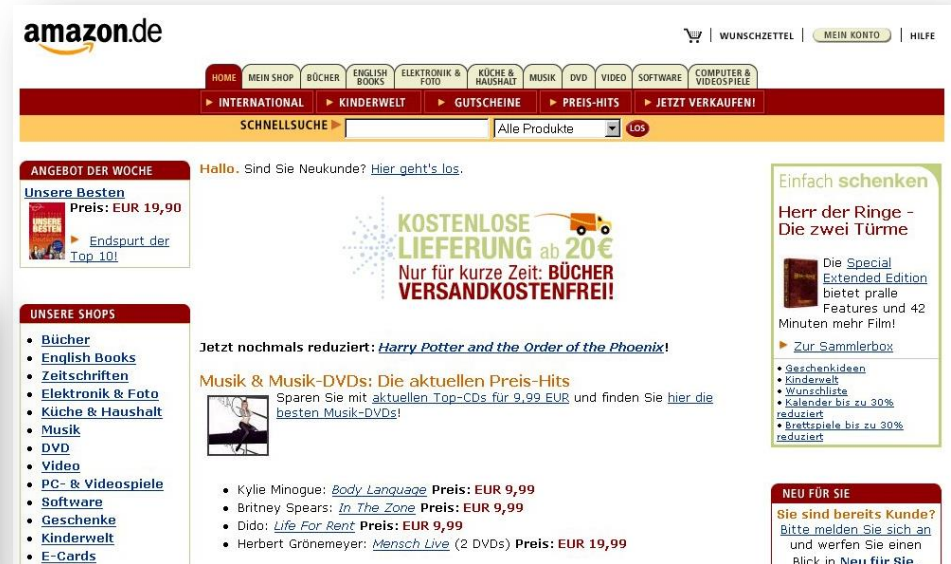
Netz statt Tüte - der Vormarsch der Online-Händler



- Das „Establishment“: amazon & ebay

Deutschland-Umsätze (netto):

- ebay
 - 2005 = 540 Mio. €
 - 2011 = über 500 „Umsatzmillionäre“



Deutschland-Umsätze (netto):

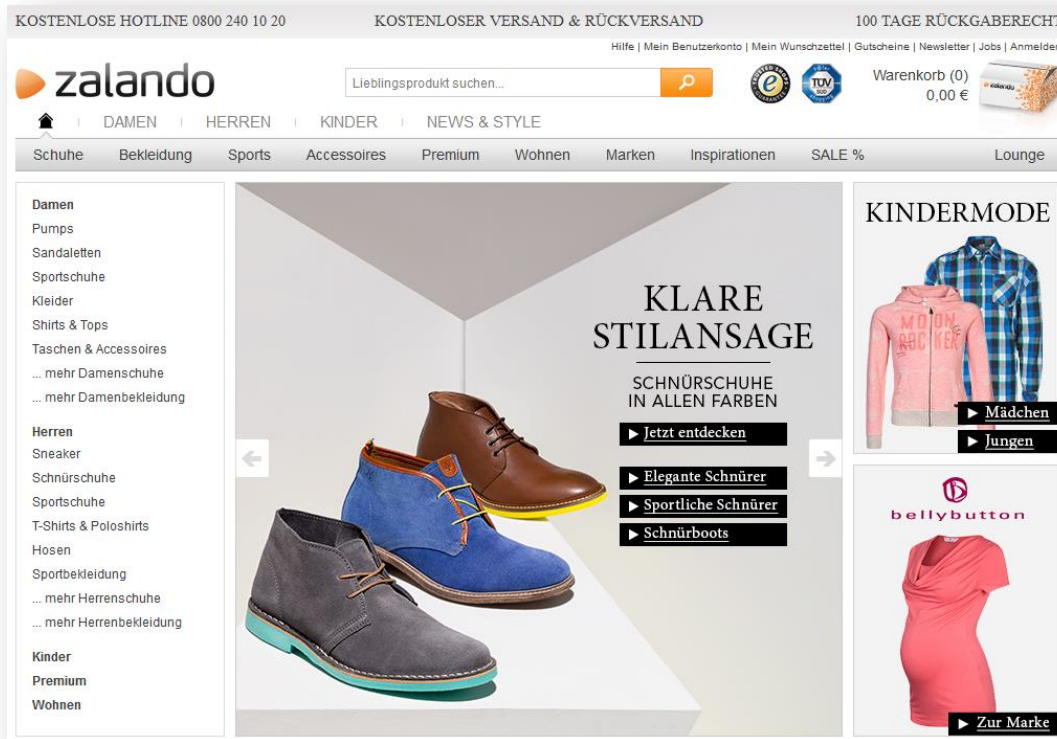
- amazon
 - 2007 = 1.080 Mio. €
 - 2010 = 2.838 Mio. €
 - 2012 = 6.420 Mio. €
 - 2013 = 6.800 Mio. € (= Ø +88,3 % p.a.)

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Netz statt Tüte - der Vormarsch der Online-Händler



- Die „Newcomer“: zalando.de



Umsatzentwicklung:

- 2009 = 6 Mio. € (bei 1,6 Mio. € Verlust)
- 2010 = 150 Mio. € (bei 20,4 Mio. € Verlust)
- 2011 = 510 Mio. € (bei 60 Mio. € Verlust)
- 2012 = 1.150 Mio. € (bei 92 Mio. € Verlust)

Profil:

- Zugang für Jedermann (nur Registrierung erforderlich)
- Insgesamt umfangreiches Marken- und Warenangebot im mittleren und gehobenen Segment, teilweise Premium-Marken; vergleichsweise breites und tiefes Sortiment
- Eigenmarken (KIOMI)
- Schwerpunkt Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Schweiz, Österreich, England, Spanien, Belgien, Schweden, Dänemark, Finnland, Polen und Norwegen
- Retourenquote = 50 %

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Netz statt Tüte - der Vormarsch der Online-Händler



- Von „clicks“ zu „bricks“ – die Online Händler eröffnen Stores im stationären Einzelhandel



Quelle: Rheinische Post



Quelle: dit-is-fashion.de



Quelle: Rheinische Post



Quelle: markenfaktor.de

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Netz statt Tüte - der Vormarsch der Online-Händler

- Öffnungszeit 24 Stunden, 7 Tage pro Woche
- Keine Beratung? Die Produktbewertung wird durch die „Community“ übernommen
- Service & Dienstleistungen? Umtausch, kostenlose Rücksendung etc.
- Bauplanungsrecht und Raumordnung spielen keine Rolle



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen



- Standortexpansion und Verdichtung der Netze
- Standort! Standort! Standort!
- Neue Player, neue Magneten
- Die Renaissance der City
- Die 1a-Lage... unbezahlbar?
- Nebenlagen: struktureller Leerstand als Dauerphänomen



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Standortexpansion und Verdichtung der Netze



Dänisches Bettenlager plant 50 neue Filialen

Nach erfolgreichem Geschäftsjahr 2010 will das Dänische Bettenlager weiter auf Expansionskurs bleiben. In Deutschland sind für 2011 ru... [...]

Property Magazine, 22.02.2011

News vom 06.04.11

Depot: 500 Eröffnungen bis 2014 geplant

Thomas Daily, 06.04.2011

Einzelhandel

Artikel-Services

Globus zeigt, wie Expansion in Rhein-Main geht

Deutschlands größter Lebensmittler Edeka tut sich seit Jahren mit der Expansion in Rhein-Main schwer. Der kleine Konkurrent Globus dagegen eröffnet neue Häuser in Hattersheim und Wiesbaden.

FAZ, 23.07.2011

Expansionspläne der Filialisten beflügeln den Markt

Handelsimmobilienreport, 19.08.2011

Ahold plant Convenience-Läden in Deutschland

IZ, 26.08.2011

UNTERNEHMEN | 19.08.2011

Karstadt Sport konkretisiert Expansionsziele

IZ, 19.08.2011

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Standortexpansion und Verdichtung der Netze



- Standort- und Vertriebsstrategien kennen keine romantischen Gefühle: auch bei großen Handelskonzernen zählt letztlich nur das Betriebsergebnis

HAMBURGER MODESCHMUCKKETTE

Bijou Brigitte muss Filialen schließen

Daniela Stürmlinger 01.09.2011, 06:36 Uhr

Kaufzurückhaltung der Verbraucher führt zu Gewinneinbruch bei der Modeschmuckkette Bijou Brigitte. Große Probleme in Spanien.

Hamburger Abendblatt, 01.09.2011

Strauss sendet Notruf

VON CHRISTOPH VON SCHWANENFLUG

Strauss kann den Kopf nicht länger in den Sand stecken: Das Traditionsunternehmen hat beim Amtsgericht Düsseldorf Antrag auf ein Schutzschirmverfahren gestellt. Anlass ist wohl das verkorkste Weihnachtsgeschäft.

Immobilien Zeitung, 06.02.2014

Schließung von 60 Läden "absehbar"

Hälfte der Filialen von Weltbild auf dem Prüfstand

Düsseldorf. Nach der Insolvenz des Weltbild-Verlags steht einem Bericht der "Wirtschaftswoche" zufolge die Hälfte der Filialen auf dem Prüfstand. Bei mindestens 60 Filialen sei die Schließung "absehbar", weitere 40 Standorte stünden "unter Beobachtung", berichtete das Magazin am Freitag vorab unter Berufung auf das Unternehmensumfeld.

Rheinische Post, 28.02.2014

Endgültiges Aus

Tschüss, Max Bahr! Baumarktkette schließt in Kassel, Vellmar und Baunatal

Kassel. Das endgültige Aus für die Baumarktkette Max Bahr, einem Tochter-Unternehmen des insolventen Praktikerkonzerns, kam Ende November. Bis dahin hatten sie noch auf eine Lösung gehofft. Vergeblich. Seitdem lief der Abverkauf. Am Dienstag gab es nur noch Restposten.

Hessische / Niedersächsische Allgemeine, 25.02.2014

MODEBRANCHE

Esprit stößt schwache Läden ab

Neben dem Rückzug aus dem Nordamerika-Geschäft plant Esprit die Schließung von 80 unrentablen Filialen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr verzeichnete der Konzern einen deutlichen Gewinneinbruch.

Handelsblatt, 15.09.2011

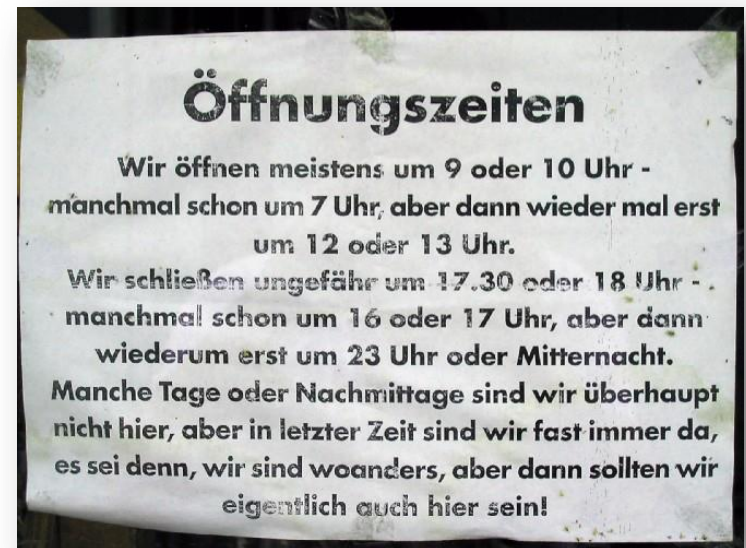
1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Standort! Standort! Standort!



Zitat (Seite 380):

„Bei dem Standort handelt es sich um ein absatzpolitisches Instrument und nicht nur um eine Entscheidung, die ausschließlich unter kostenwirtschaftlichen Aspekten getroffen werden kann.“



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Neue Player, neue Magneten



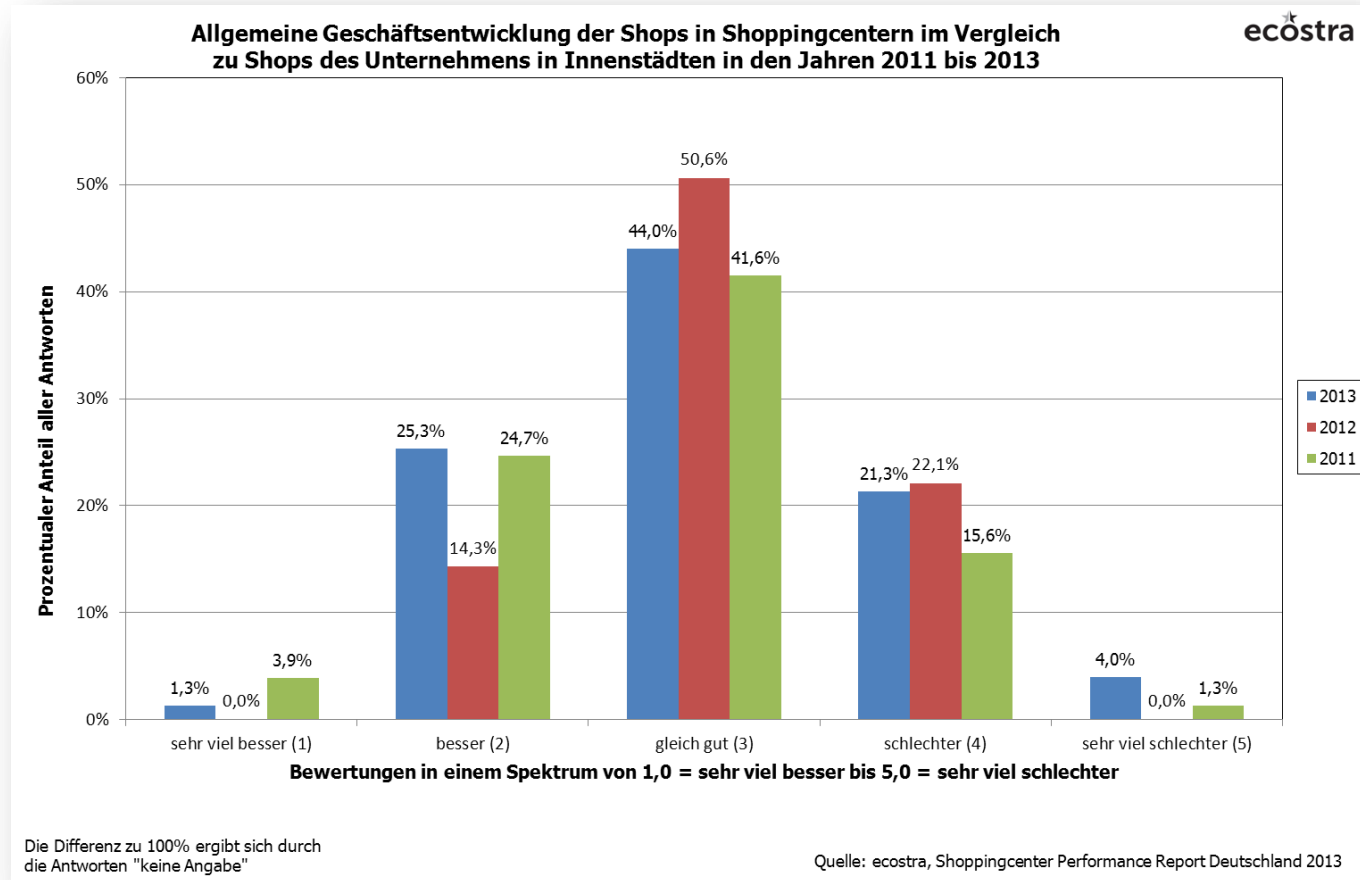
- Neue Player kommen in den deutschen Markt, z.B.
 - Primark: 9.000 m² Fläche und mehr, Belieferung mit 5 – 6 LKWs täglich
 - Hollister: Wenn die Gesetze des Ladesbaus auf den Kopf gestellt werden. Wie lange bleibt Kult kultig?
 - Forever 21: Stylistische Mode zu kleinen Preisen... hatten wir das nicht schon?
 - Urban Outfitters: ...und noch einer, der auf Teenie-Mode setzt
- Warenhäuser als innerstädtische Magnetbetriebe... das war einmal!
- Die neuen Magneten (oder die „collective pulling power“):
 - Größere überregional bekannte Filialisten, deren Vorhandensein die Einkaufsstättenwahl breiter Verbraucherschichten maßgeblich beeinflusst. Um den Magneteffekt zu optimieren bemüht man sich z.B. in Einkaufszentren darum, möglichst viele sowie möglichst aktuelle und gefragte Filialisten für eine Anmietung zu gewinnen.
 - Aktuelle Beispiele für
 - Größere Städte: Media Markt, Saturn, Hollister, Apple, P&C, C&A, S'Oliver, H&M, ZARA, PRIMARK, TK MAXX etc.
 - Kleinere Städte bzw. Nahversorgungsstandorte: Discounter wie ALDI, LIDL, Penny, NETTO, Supermärkte wie REWE, EDEKA, tegut oder Drogeriemärkte wie dm, ROSSMANN, MÜLLER etc.

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

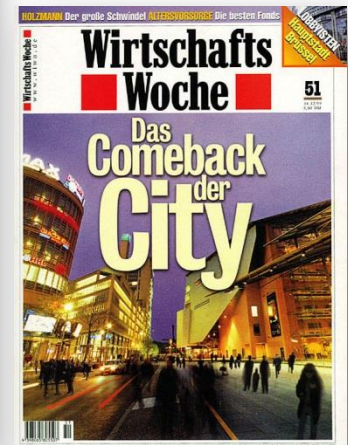
Die Renaissance der City



- Wurde die mögliche Performance der innerstädtischen Geschäftsstraßen bislang unterschätzt?



Ø 2011 = 2,84
 Ø 2012 = 3,09
 Ø 2013 = 3,01



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

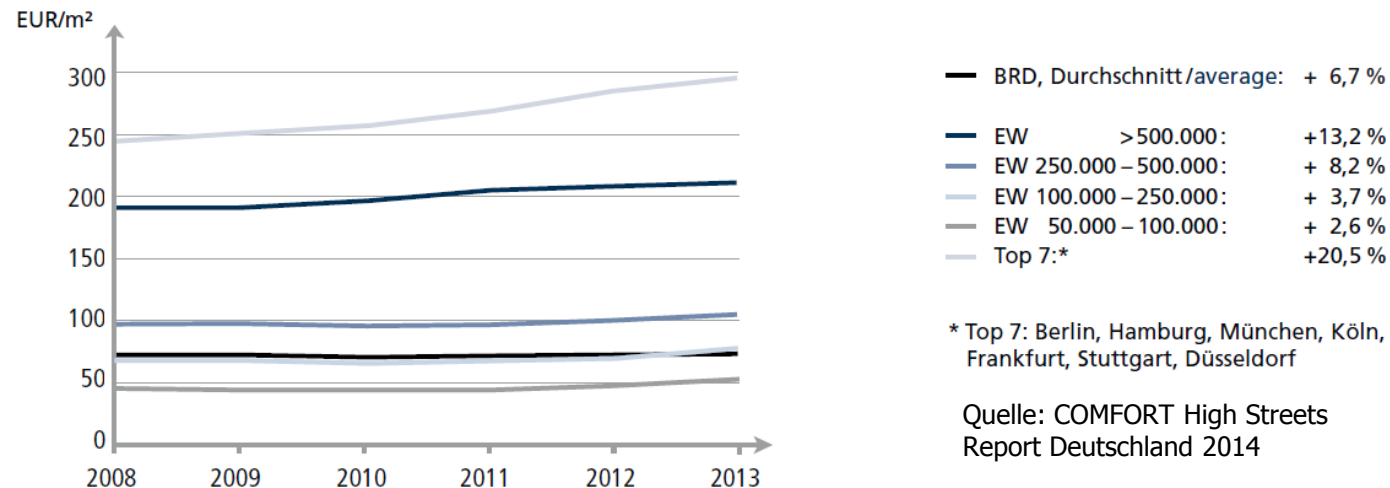
Die 1a-Lage... unbezahlbar?



- Flagship-Stores und Vertikale treiben die Mieten in den 1a-Lagen
 - Wesentliche Entscheidungsmaßstäbe: Passantenfrequenz und Lageimage
 - Flagships: meist Cost- und weniger Profit-Center
 - Teilweise sogar Doppel- & Dreifachbelegungen

Entwicklung der Einzelhandelsmieten (80–120 m²)
nach Einwohnerzahl (EW) in 1A-Lagen in Deutschland zwischen 2008 und 2013

The development of the retail rents (80–120 m²)
to population size (EW) in prime locations in Germany between 2008 and 2013



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Nebenlagen: struktureller Leerstand als Dauerphänomen



20 Prozent Leerstand in Innenstadt

Mit Geschäftsflächenmanagement der Problematik entgegenwirken/Neuer Internetauftritt

Mindener Tageblatt, 19.07.2011

„Unkeler Leitbild 2012“

Leerstand in der Innenstadt schmerzt

Kölnische Rundschau, 16.07.2011

- Eindringen von Billiganbietern, „trading down“-Effekte (früher Kebab-Buden, Toner-/Tinten-Tankstellen, Tattoo-Studios und Daddel-Shops, heute Nagelstudios, SB-Bäcker und Goldaufkäufer)
- Weitere Zunahme von Ladenleerständen in Nebenlagen
- Ladenflächen, die zu keinem Preis mehr zu vermieten sind
- Leere kommunale Kassen! Damit stehen nur begrenzt öffentliche Mittel zum Gegensteuern zur Verfügung
- Häufig ist eine räumliche Verkleinerung der Geschäftslagen erforderlich

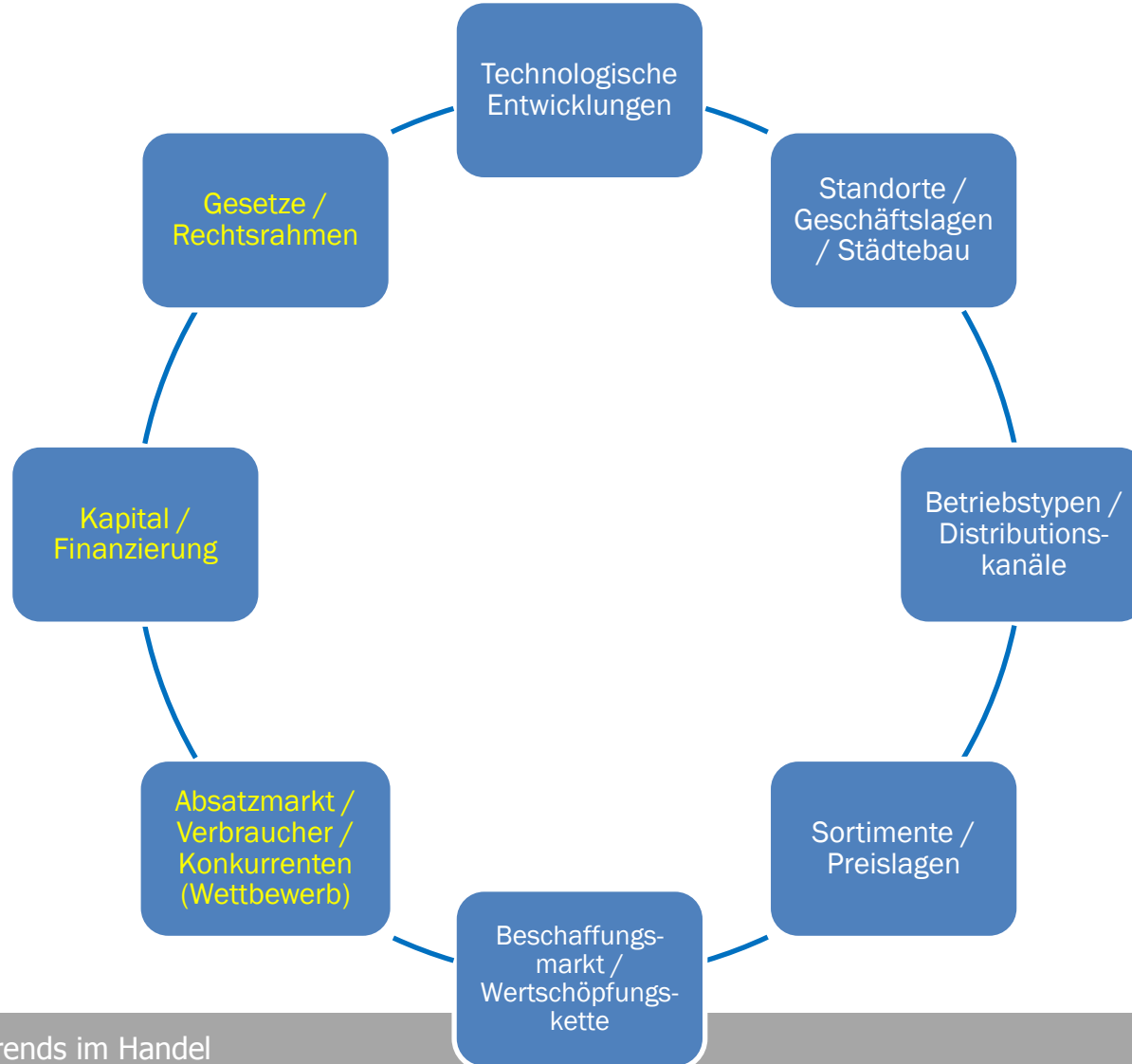
1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Einflußfaktoren der Einzelhandelsentwicklung



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Fazit (...was bringt die Zukunft?)



- Das Marktvolumen stagniert bzw. ist in Teilräumen sogar rückläufig
- Gleichzeitig steigt die Wettbewerbsintensität weiter (vom Wettbewerb zum „Hyperwettbewerb“). Allgegenwärtige Preistransparenz!
- Vertikal organisierte Unternehmen rollen den Markt auf.
- Neue Player: Umsatzstarke Filialsysteme treten in den deutschen Markt ein.
- Die Branchengrenzen verschwimmen weiter, gleichzeitig tauchen Spezialisten mit schmalen Sortiment und hoher Kompetenz auf.
- Internet-Shopping sprengt die bisherigen Wachstumsgrenzen des Versandhandels. Der stationäre Handel geht „online“ und der Online-Handel nutzt auch Ladengeschäfte.
- Strategische Allianzen statt „Einzel“handel (horizontale bzw. vertikale Kooperationen bis hin zu Kooperation der Kooperationen bzw. Allianzen der Marktführer).

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Fazit (...was bringt die Zukunft?)



- Steigende Mietpreise in den Top-Lagen. Fachhändler werden oft zu Immobilienvermietern. Andere werden in Nebenlagen abgedrängt. Dies ermöglicht z.T. aber auch eine Aufwertung der Bezirkszentren größerer Städte.
- Gleichzeitig findet sich eine Häufung von Ladenleerständen in Neben- und Streulagen sowie in kleineren Städten und Gemeinden.
- Gebäude- und Grundstücksmanagement in der Stadtentwicklungspolitik: Zentrale Lagen benötigen moderne Flächenangebote (Größe, Zuschnitt, Geschossigkeit, Außenauftritt). Hier bieten ehemalige Warenhaus-Standorte ggf. geeignete Ansatzpunkte.
- Räumliche Verkleinerung der zentralen Geschäftsbereiche von vielen Städten.

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Fazit (...was bringt die Zukunft?)



- Verliert der Einzelhandel seine Leitfunktion für die Innenstädte?
 - der Warenverkauf tritt in den Hintergrund, Ladenlokale werden zu Orten der Begegnung und des Aufenthalts; der Handel übernimmt Zusatzaufgaben.
 - der Erlebnis- und Erfahrungsgewinn für den Kunden gewinnt an Bedeutung (vor, während und nach dem Einkauf).
 - die Innenstädte inszenieren sich, sie werden zum Produkt:
Attraktivität ist nicht einfach da,
Attraktivität wird gemacht.
- Die Bedeutung der Einkaufsmöglichkeiten für die Identität der (Innen-)Stadt wird zukünftig noch zunehmen!
- Innenstädte werden zu Treffpunkten, der Einkauf wird Erlebnis, Unterhaltung und Teil eines (umfassenderen) sozialen Ereignisses.



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

Fazit (...was bringt die Zukunft?)



- Gute Zeiten.... Schlechte Zeiten...
 - Gewinner:
 - zentrale Lagen größerer Städte v.a. bei monozentralen Verdichtungsräumen (z.B. München, Hannover, Hamburg, Würzburg, Freiburg, Ulm, Leipzig, Dresden).
 - Überregionale und regionale Zentren mit Alleinstellungsmerkmalen (Breite & Tiefe des Angebotes, Städtebau / Aufenthaltsqualität, Gastronomie- / Freizeitangebot etc.) und einem entsprechenden überörtlichen Einzugsgebiet.
 - Verlierer:
 - unprofilierte größere Städte in Verdichtungsräumen (z.B. im Ruhrgebiet, Rhein-Main).
 - Klein- und Mittelstädte ohne nennenswertes überörtliches Einzugsgebiet; diese werden weitgehend auf eine Nahversorgungsfunktion reduziert.
 - Cassandra irrt:
 - der Facheinzelhandel wird auch morgen und übermorgen noch eine wichtige Rolle in der Warendistribution wie auch in der Standort- und Stadtentwicklung einnehmen. Eine besondere Stärke des Fachhandels war auch immer seine Innovationskraft und Anpassungsfähigkeit.
 - Wir werden auch in Klein- und Mittelstädten immer wieder „Leuchttürme“ eines modernen Fachhandels finden (sog. „hidden champions“).

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

...und zum Schluß:



- Öffentliche Planung im Widerstreit der Interessen



Freiburg im Breisgau, Hildastrasse



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

...und zum Schluß:



- Öffentliche Planung im Widerstreit der Interessen

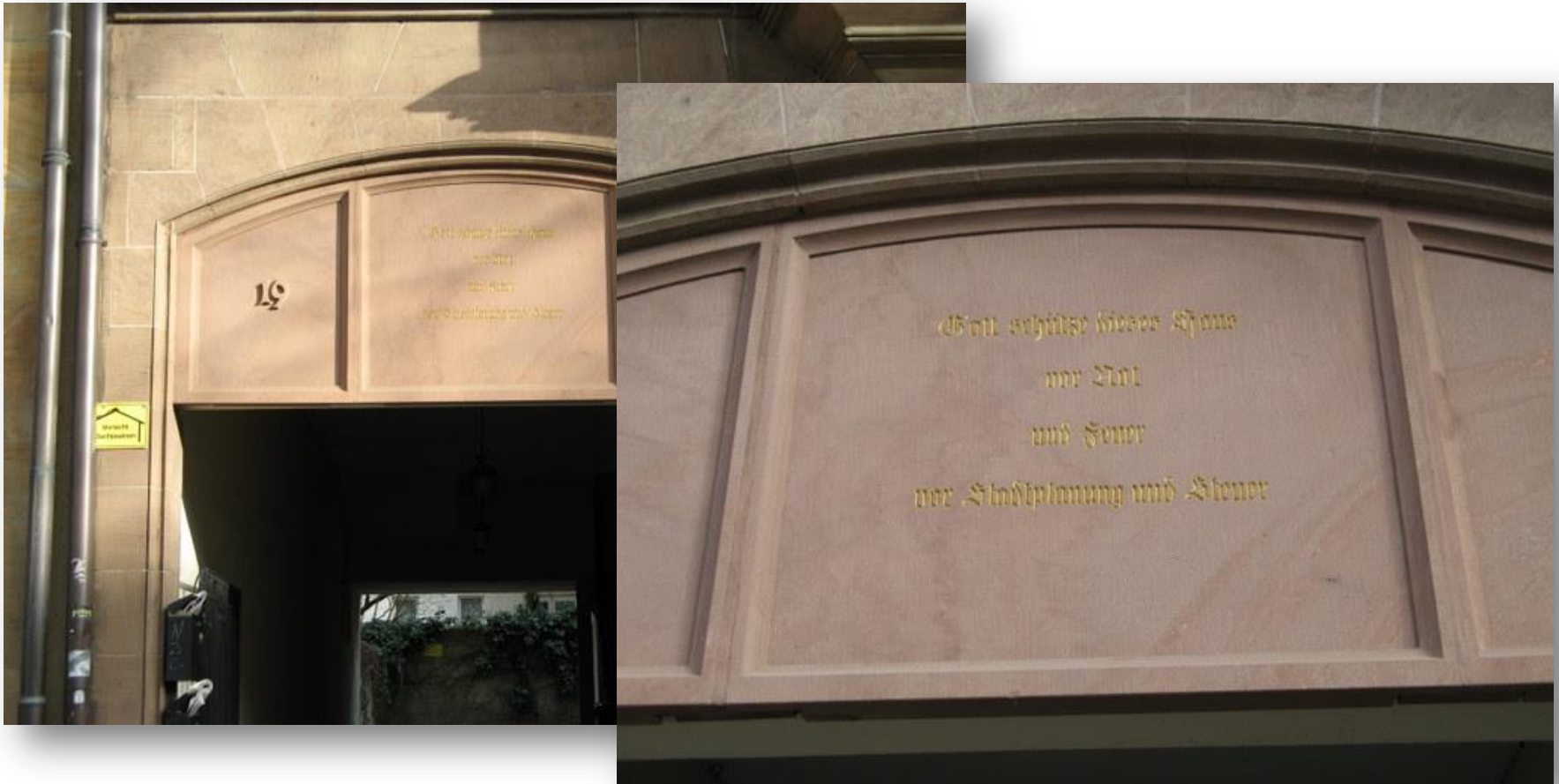


1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

...und zum Schluß:



- Öffentliche Planung im Widerstreit der Interessen



1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)

...und zum Schluß:



Gott schütze dieses Haus
vor Not
und Feuer
vor Stadtplanung und Steuer

1. Allgemeine Trends im Handel
2. Entwicklungen bei den Vertriebsformen
3. Entwicklungen der Standorte und Geschäftslagen
4. Fazit (...was bringt die Zukunft?)



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Sachbearbeitung BM 3 - Bürgermeister Wetzig

Datum 23.03.2015

Geschäftszeichen

Beschlussorgan Gemeinderat

Sitzung am 25.03.2015 TOP

Behandlung öffentlich

GD 159/15

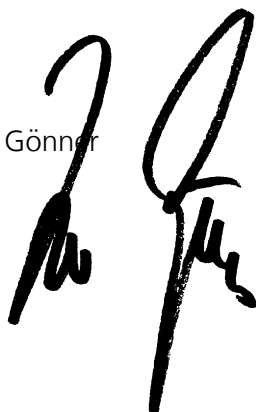
Betreff: Planungsvarianten Parkhaus am Bahnhof (2. Lesung)

Anlagen:

Antrag:

1. Den Grundsatzbeschluss zum Bau einer Tiefgarage am Bahnhof gemäß der von der Ulmer Parkbetriebsgesellschaft mbH vorgelegten Planungsvariante "Süd" mit 520 Stellplätzen auf 4 Parkebenen (ergänzende Anlage zu GD 041/15 Seiten 5-7) zu fassen und die Verwaltung und die Ulmer Parkbetriebsgesellschaft mbH mit den für die Realisierung erforderlichen weiteren Schritten zu beauftragen.
2. Die Ulmer Parkbetriebsgesellschaft mbH mit der Realisierung der Aufstockung des Parkhaus Deutschhaus mit ca. 100 Stellplätzen zu beauftragen.
3. Die Verwaltung zu beauftragen, mit dem Partner im Projekt Sedelhöfe DC Commercial GmbH & Co. KG über die zusätzliche Schaffung einer dritten Parkebene mit mindestens zusätzlichen 200 Stellplätzen zu verhandeln.

Gönner



Zur Mitzeichnung an:

BM 1, OB

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des

Gemeinderats:

Eingang OB/G

Versand an GR

Niederschrift §

Anlage Nr.

Sachdarstellung:

1. Sachstand

In den Sitzungen des Ulmer Gemeinderats vom 28.01.2015 und 11.02.2015 wurden verschiedene Planungsvarianten zum Parkhaus am Bahnhof behandelt. Auf die Unterlagen zu den jeweiligen Sitzungen wird verwiesen (vgl. GD 041/15).

In der Sitzung vom 11.02.2015 wurde eine zweite Lesung des Tagesordnungspunktes mit der erforderlichen Stimmenzahl beschlossen. Diese erfolgt nun in der Sitzung des Gemeinderates vom 25.03.2015.

2. Erläuterung zum Vorhaben

In der Würdigung aller Ziele und Argumente zu den verschiedenen Planungsvarianten "Parkhaus Am Bahnhof" schlägt die Verwaltung ein Paket vor, das in drei Bausteinen die Schaffung von ca. 800 Stellplätzen ermöglicht.

Im Zuge der weiteren Realisierung des Masterplan Citybahnhof und der aktuellen Projekte, insbesondere der Linie 2, den Sedelhöfen und dem Neubau der Bürgerdienste, mit den vielfältigen Abhängigkeiten und der herausfordernden Komplexität, sind die vorgeschlagenen Bausteine ein wichtiger Meilenstein der Fortentwicklung. Sie sind Voraussetzung für die weitere Planung dieser aktuellen Projekte, weil maßgebliche Eckpunkte für die Projektentwicklung und -planung damit festgestellt werden.

Skyline Plaza

Schwere Zeiten für neues Center

29.08.2014 Von Günter Murr

Das Einkaufszentrum „Skyline Plaza“ im Europaviertel wird heute ein Jahr alt. Doch vielen Händlern ist wegen schwacher Besucherzahlen nicht nach einer Feier zumute. Das Management hingegen sieht das Center auf einem guten Weg. 20 000 Kunden kämen im Schnitt jeden Tag.



Doch, es gibt einen Weg durch diese Baustelle zum dahinter liegenden Einkaufszentrum, das vor genau einem Jahr eröffnet wurde. Foto: Holger Menzel

Frankfurt. Das „Skyline Plaza“ ist ein echter Geheimtipp. Wer mal richtig entspannt ohne Gedränge einkaufen will, ist in der vor einem Jahr eröffneten Shopping Mall an der Messe richtig. Voll ist es dort meist nur mittags. Dann werden die Imbiss-Stände am sogenannten „Food Court“ im Herzen des Zentrums von hungrigen Angestellten aus den umliegenden Büros belagert. Die Einzelhändler haben davon nur wenig, die Mittagsgäste haben zu wenig Zeit, ein Hemd oder ein Paar Schuhe zu kaufen. Filialbetriebe berichten, dass sie im Skyline Plaza bundesweit den niedrigsten Umsatz machten. Es soll Textil-Filialisten geben, die an manchen Tagen weniger als 1000 Euro einnehmen. Bei Mieten, die zum Teil an die 100 Euro pro Quadratmeter heranreichen, lässt sich das nicht lange durchhalten – vor allem bei Mittelständlern, die keinen finanzkräftigen Konzern im Rücken haben. „Wir machen keinen Gewinn“, sagt ein Mieter, der – wie alle unsere Gesprächspartner – aus Angst vor Ärger mit dem Center-Management ungenannt bleiben will.

Läden mussten schließen

Einige mussten schon aufgeben. Ein kleines Café im ersten Stock, ein Juwelier und ein Blumenladen im Erdgeschoss haben geschlossen – zu wenige Kunden, zu wenig Umsatz. Weitere Schließungen stehen Gerüchten zufolge bevor, andere Betreiber haben ihre Firma verkauft. Aus den für zehn Jahre abgeschlossenen Mietverträgen ist nicht so leicht herauszukommen.

Center-Manager Daniel Quaas, der diese Funktion im April übernommen hat, hält die Fluktuation bei insgesamt 170 Shops für nicht besonders hoch. Er verweist darauf, dass auch neue Mieter hinzukämen. Ein Schuhladen habe neu eröffnet, ab Ende September bietet Snipes seine Sneakers auch im Skyline Plaza an. Andere Flächen stünden leer, weil der vorgesehene Mieter schon vor der Eröffnung insolvent geworden sei. Für einen dieser Läden im Erdgeschoss stehe man kurz vor einem Vertragsabschluss.

Seit Jahresbeginn kämen jeden Tag im Schnitt rund 20 000 Besucher in das Zentrum. Im vergangenen Jahr seien es noch 25 000 gewesen. Allerdings seien in diese Zahl auch die Eröffnungsphase und das Weihnachtsgeschäft eingeflossen. Quaas ist mit der Entwicklung zufrieden. Selbst in den vergangenen Tagen sei das Zentrum trotz der Ferien gut gefüllt gewesen. Mit der Fertigstellung weiterer Wohnungen im Europaviertel werde es weiter nach oben gehen – auch wenn das Einkaufszentrum natürlich nicht nur von den Nachbarn leben könne. Touristen und Messebesucher habe man zum Beispiel ganz besonders im Blick.

Quaas räumt ein, dass nach der Eröffnung nicht immer alles gut gelaufen ist. „Wir haben an den Kritikpunkten gearbeitet und sehr viel optimiert.“ Einer der wichtigsten Schritte: Im Parkhaus ist die erste Stunde seit April kostenfrei. Erst ab der zweiten Stunde werden 1,50 Euro verlangt. „Die Zahl der Einfahrten ins Parkhaus sind seitdem deutlich gestiegen“, betont Quaas.

Geändert worden sei auch die Beschilderung innerhalb und außerhalb des Centers. An der Friedrich-Ebert-Anlage zum Beispiel weise jetzt ein großes Plakat auf das Skyline Plaza hin. „Wir müssen aber noch eine Schippe obendrauf legen“, räumt der Center-Manager ein. Zum einjährigen Bestehen, das von 25. September bis 12. Oktober gefeiert wird, gebe es zahlreiche Aktionen und eine Werbekampagne, um das Zentrum in Frankfurt und Umgebung bekannter zu machen. In dieser Hinsicht ist nach Ansicht einiger Mieter bisher zu wenig passiert.

„Nichts falsch gemacht“

Auf ein gravierendes Problem hat das Center-Management kaum Einfluss: Wegen der geplanten U-Bahn ins Europaviertel ist das Areal rund um das Skyline Plaza auf Jahre hinaus eine riesige Baustelle. „Die beiden Parkhaus-Einfahrten sind aber frei“, betont Quaas. Für Fußgänger ist es schwieriger, das Zentrum zwischen den Bauzäunen zu finden. „Wir haben die Wegweisung verbessert“, sagt Quaas.

In der Fachwelt wird die Entwicklung des Einkaufszentrums aufmerksam verfolgt. Im Grunde genommen habe der Betreiber ECE bei der Belegung der Läden nichts falsch gemacht, sagt Stella Redsand, Einzelhandelsexpertin beim Maklerunternehmen Colliers Frankfurt. „Es gibt Alleinstellungsmerkmale, die das Center von der Innenstadt unterscheidet.“ Sie nennt die Läden der Marken Strellson, Pull & Bear oder Cadenza.

Ein Mieter beklagt jedoch noch viele Mängel: Es fehle ein attraktives Angebot für Kinder, die Toiletten seien zu abgelegen und für Familien zu teuer, es gebe zu wenige Veranstaltungen, um Kunden anzulocken. Aber er weiß auch: „So ein Center braucht zwei bis drei Jahre, bis es läuft.“

Gerber-Einkaufszentrum

Ein weiterer Mieter im Gerber gibt auf

Von mil 12. Januar 2015 - 20:49 Uhr

Zwei Eisdielen im Gerber schließen. Nach einem Schuhgeschäft stellt das Aus bereits den zweiten Abgang in der Mall dar. Centermanager Oliver Grünwald gibt sich gelassen – eine gewisse Fluktuation sei normal.



Das Gerber hat Ende September eröffnet. Foto: Lichtgut/Max Kovalenko

Stuttgart – Manchmal ist die virtuelle Welt doch langsamer als das echte Leben. „Italienisches Eis – das muss natürlich sein im Gerber. Und zwar gleich zweimal: Die Gelateria La Luna ist im Obergeschoss mit einem Eiscafé präsent und im Basement mit einem Eispavillon.“ So steht es am Montagnachmittag noch auf der Internetseite des Einkaufszentrums zu lesen. Dabei haben die beiden Eisläden bereits ihren Betrieb eingestellt. Das bestätigt auf Anfrage die Zentrale der La Luna Holding im nordrhein-westfälischen Geseke. Über die Gründe könne man aber noch nichts sagen. [Nach einem Schuhgeschäft ist das bereits der zweite Abgang im erst Ende September eröffneten Center \(http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.einzelhandel-in-stuttgart-im-gerber-schliesst-der-erste-laden.d2499e29-bb57-4754-af1e-ab2e1847f99e.html\).](http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.einzelhandel-in-stuttgart-im-gerber-schliesst-der-erste-laden.d2499e29-bb57-4754-af1e-ab2e1847f99e.html)

Mit dem Weihnachtsgeschäft zufrieden

Oliver Grünwald, Manager der Einkaufswelt zwischen Paulinen- und Sophienstraße sagt: „Natürlich nehmen wir jeden Mieterwechsel ernst.“ Eine gewisse Fluktuation sei aber normal – zumal in der Anfangsphase eines Centers. Nach dreieinhalb Monaten lasse sich kein abschließendes Urteil fällen., „Wir

hatten ein gutes Weihnachtsgeschäft und waren auch über die Brückentage voll“, so Grünwald. Insbesondere bei den Nahversorgern stelle sich mittlerweile auch Stammkundschaft ein. In Sachen Nachmieter für die freiwerdenden Flächen sei man im Gespräch mit Interessenten. Namen freilich ließen sich noch nicht nennen. Zu Gelassenheit rät auch die City-Managerin Bettina Fuchs. „Da schrillen bei mir jetzt noch nicht die Alarmglocken“, sagt sie. So ein Wechsel sei auch eine gute Gelegenheit zu optimieren. Beispielhaft nennt Fuchs die Beschilderung und die Hinweise auf das Center.

Edeka spricht von einem gut Start

Ende vergangener Woche hatte die Nachricht vom Aus des Schuhladens Evita die Runde gemacht. Ohne auf Vertragsdetails eingehen zu wollen, verweist der Centermanager auf eine von vornherein vereinbarte kürzere Mietdauer. Ein Insider spricht gar vom 31. Januar als reguläres Ende des Kontrakts. Der Geschäftsführer der Betreibergesellschaft hatte gegenüber der Stuttgarter Zeitung einen zu geringen Besucherzuspruch im gesamten Center bemängelt. Eine Beobachtung, die ein anderer großer Mieter so nicht teilt: Edeka betreibt einen 3500 Quadratmetern großen Laden in dem Center und ist mit der Kundenfrequenz zufrieden. „Wir haben mit unserem Edeka-Markt im Stuttgarter Gerber einen guten Start gehabt und können sagen, dass alles nach Plan läuft“, sagt Christhard Deutscher, Pressesprecher von Edeka Südwest.

Letzter Platz bei Ranking: Rote Laterne für die Aachen-Arkaden

Von: Georg Dünwald

Letzte Aktualisierung: 10. Oktober 2013, 18:36 Uhr



14 Filialisten aus den Aachen-Arkaden haben die Fragen der Beratungsfirma Ecostra beantwortet und so für eine schlechte Gesamtnote gesorgt. Insgesamt gibt es in dem Einkaufszentrum über 50 Läden. Foto: Ralf Roeger

AACHEN. „Wir bemühen uns nach Kräften, Probleme zu lösen“, kommentiert Stephan Jaletzke, der Center-Manager der Aachen-Arkaden, den Report „Shopping-Center-Performance“ der Wiesbadener Beratungsfirma Ecostra. Er weiß, dass es auch ein paar unzufriedene Mieter in den Arkaden am Bahnhof Rothe Erde gibt.

Bundesweit hatte die Beratungsfirma Ecostra in 400 Shopping-Centern ausgewählte Mieter – ausschließlich Filialunternehmen – nach der „wirtschaftlichen Performance“ befragt. Will heißen: Sind Umsatz und Ertrag im Vergleich mit Schwester-Filialen in anderen Einkaufspalästen höher oder niedriger?

Die Aachen-Arkaden landeten dabei auf Platz 245 – von 245 letztendlich ausgewerteten Centern, wie die in Wiesbaden erscheinende „IZ Immobilien Zeitung“ meldet.

„Das Ergebnis kann man so nicht stehen lassen, denn es wurden keine Vermieter befragt, es wurden keine Kunden befragt und es wurden auch keine Kooperationspartner befragt“, bemängelt Stephan Jaletzke.

„Ich nehme das Ergebnis selbstverständlich ernst. Wir bemühen uns, in den Arkaden das Dienstleistungsgeschäft zu verbessern.

Letztendlich offerieren wir ein rundes Angebot, vom Restaurant über Lebensmitteleinzelhandel bis hin zu Bekleidungsgeschäften. Erst kürzlich hat sich ‚Deerberg‘ bei uns eingemietet. Deerberg ist ansonsten nur im Versandhandel tätig.“

Seit März dieses Jahres leitet Manager Jaletzke die Aachen-Arkaden. Er sagt: „Wir haben uns längst von dem Gedanken, dass wir nach Belgien, in die Niederlande und nach Köln ausstrahlen, verabschiedet. Wir sind ein Einkaufszentrum für die Aachener, das nicht nur für den täglichen Bedarf sorgt. Und dabei sind wir auf einem guten Weg.“

Am vergangenen Wochenende habe man einschließlich des verkaufsoffenen Sonntags 50 Prozent mehr Kunden gezählt als an „normalen“ Wochenenden. „Zahlen, die für sich und für uns sprechen.“ Im Übrigen seien 80 Prozent der in den vergangenen fünf Jahren bundesweit eröffneten Shopping-Center gefloppt.

„Und das ist bei den Aachen-Arkaden nicht der Fall“, sagt Jaletzke. In den letzten Jahren habe sich ein Teil des Marktes ins Internet verlagert.

„Da relativiert sich das Ergebnis“

Der Manager macht darauf aufmerksam, dass es in Deutschland 644 Einkaufszentren gebe, von denen letztendlich nur 245 eingeschätzt wurden. „Da relativiert sich das Ergebnis.“ Nicht einmal die Hälfte der Einkaufszentren sei berücksichtigt worden. Jaletzke: „Wenn das Aquis-Plaza fertig ist, wird es nicht einfacher. Aber wir sind vorbereitet.“

Christoph von Schwanenflug, Redakteur der Immobilien Zeitung, erklärt, wie die Rangfolge, bei der ein Konstanzer Einkaufszentrum den ersten Platz erreichte und das Dürener Stadt-Center mit der Note 2,4 auf Platz 70 kam, zustande gekommen ist: „Ecostra hat in Zusammenarbeit mit der Immobilien Zeitung ausschließlich in Einkaufszentren mit mindestens 10.000 Quadratmetern Verkaufsfläche Mieter befragt, die in wenigstens zwei weiteren Shopping-Centern vertreten sind.“

Und davon mussten je Einkaufscenter auch wenigstens fünf Filialisten antworten. In Aachen hätten 14 Filialisten geantwortet, dabei sei die Gesamtnote 4,57 herausgekommen. In den Aachen-Arkaden gibt es insgesamt mehr als 50 Läden.

Lesercommentare

Dies ist der Cache von Google von <http://www.immobilien-zeitung.de/100003441/tote-einkaufszentren-in-deutschland>. Es handelt sich dabei um ein Abbild der Seite, wie diese am 9. Nov. 2015 08:22:35 GMT angezeigt wurde.

Die [aktuelle Seite](#) sieht mittlerweile eventuell anders aus. [Weitere Informationen](#)

[Vollständige Version](#) [Nur-Text-Version](#) [Quelle anzeigen](#)

Tipp: Um Ihren Suchbegriff schnell auf dieser Seite zu finden, drücken Sie **Strg+F** bzw. **⌘-F** (Mac) und verwenden Sie die Suchleiste.

MÄRKTE | 29.04.2011

[★ Premium]

Von **Christoph von Schwanenflug**

In diesem Artikel:

Städte: [Bottrop](#), [Fürth](#), [Hamburg](#), [Kulmbach](#), [Ludwigsburg](#), [Neu-Ulm](#), [Villingen-Schwenningen](#), [Wiesbaden](#)

Projekte: [City Center Fürth](#), [Einzelhandelsimmobilie Borsigstraße 15 Neu-Ulm](#), [Hamburger Meile](#), [Hansa Center Bottrop](#), [Kaufplatz Kulmbach](#), [Marshall-Center Ludwigsburg](#), [Mauritius-Galerie Wiesbaden](#), [Rössle-Center Villingen-Schwenningen](#)

Unternehmen: [ECE](#), [Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung \(GMA\)](#), [GfK GeoMarketing](#), [Redos Real Estate](#), [Sonae Sierra](#), [TKN Real Estate Solutions](#), [mfi Management für Immobilien](#)

Personen: Christof Glatzel

Immobilienart: Shoppingcenter

Tote Einkaufszentren in Deutschland



Kein Gewächshaus, sondern die verwaiste Mauritius-Galerie in Wiesbaden.

Bild: Berthold Michelt

In den USA (www.deadmalls.com) sind ausgestorbene Einkaufszentren ein recht alltägliches Bild. Auch in Deutschland stehen allerdings mehr und mehr Shoppingcenter teilweise oder ganz leer. Betroffen sind nicht nur Grüne-Wiese-Standorte in den neuen Bundesländern, sondern vor allem auch kleinere Center, Passagen und Einkaufsgalerien in den westdeutschen Innenstädten. Hier tut sich für Entwickler ein interessantes Geschäftsfeld auf.

Jedes dritte Einkaufszentrum ab 10.000 qm Mietfläche enttäuscht die Erwartungen seiner Investoren. Dieses Fazit wurde 2010 in einer Studie von GfK GeoMarketing gezogen. Übertrieben? Wohl kaum. Ein paar Monate später kamen der Centerentwickler Sonae Sierra und der Marktforscher GMA in einer Untersuchung zu einem für die Branche beunruhigendem Ergebnis: Bei 199 von 414 deutschen Einkaufszentren ab einer Größe von 10.000 qm Mietfläche besteht Revitalisierungsbedarf.

Die Zahlen sind das eine, der Augenschein das andere. Wer sich aufmerksam in deutschen Städten umsieht, der findet jede Menge Leerstand in Einkaufszentren. Komplette verwaiste Malls wie die Mauritius-Galerie in Wiesbaden, das Rössle-Center in Villingen-Schwenningen (Schwarzwald) oder der Kaufplatz in Kulmbach (Franken) sind zwar die Ausnahmen. Dafür gibt es jede Menge Einkaufszentren mit zum Teil erheblichen Leerständen. Zu nennen wären das Marshall-Center in Ludwigsburg (Leerstandsquote: 55%), das Mutschler-Center in Neu-Ulm (80%) oder das Planeten-Center in Garbsen bei Hannover (33%).

Entgegen der landläufigen Meinung sind es nicht in erster Linie die Einkaufszentren in den neuen Bundesländern, die durch leere Läden auffallen. Die "Nach-Wende-Center" verfügen meist noch über die nötige Größe, um sich irgendwie am Markt zu halten. Kritisch ist die Lage in den vergleichsweise kleinen Passagen und Einkaufszentren der späten Bundesrepublik, d.h. in den westdeutschen Städten. Insbesondere die in den 1970er- und 1980er Jahren gebauten Passagen funktionieren nur in Ausnahmefällen.

"Die größten Herausforderungen sind die vielen 'Shoppingcenterchen' und Galerien, die einfach nicht die Masse haben, um Leute anzuziehen", sagt Christof Glatzel, Vorstand des Centerentwicklers mfi. "Da können Sie dann nur noch mit Größe arbeiten." mfi hat derzeit mehrere Center in der Mache, die mit Problemen zu kämpfen haben, u.a. in Recklinghausen, Fulda und Leipzig. Dasselbe gilt für den Marktführer ECE (z.B. Hamburger Meile). Aber auch kleinere Unternehmen wie TKN (City-Center Fürth) oder Redos Real Estate (Hansa-Zentrum Bottrop) haben das Geschäftsfeld notleidende Einkaufszentren entdeckt.

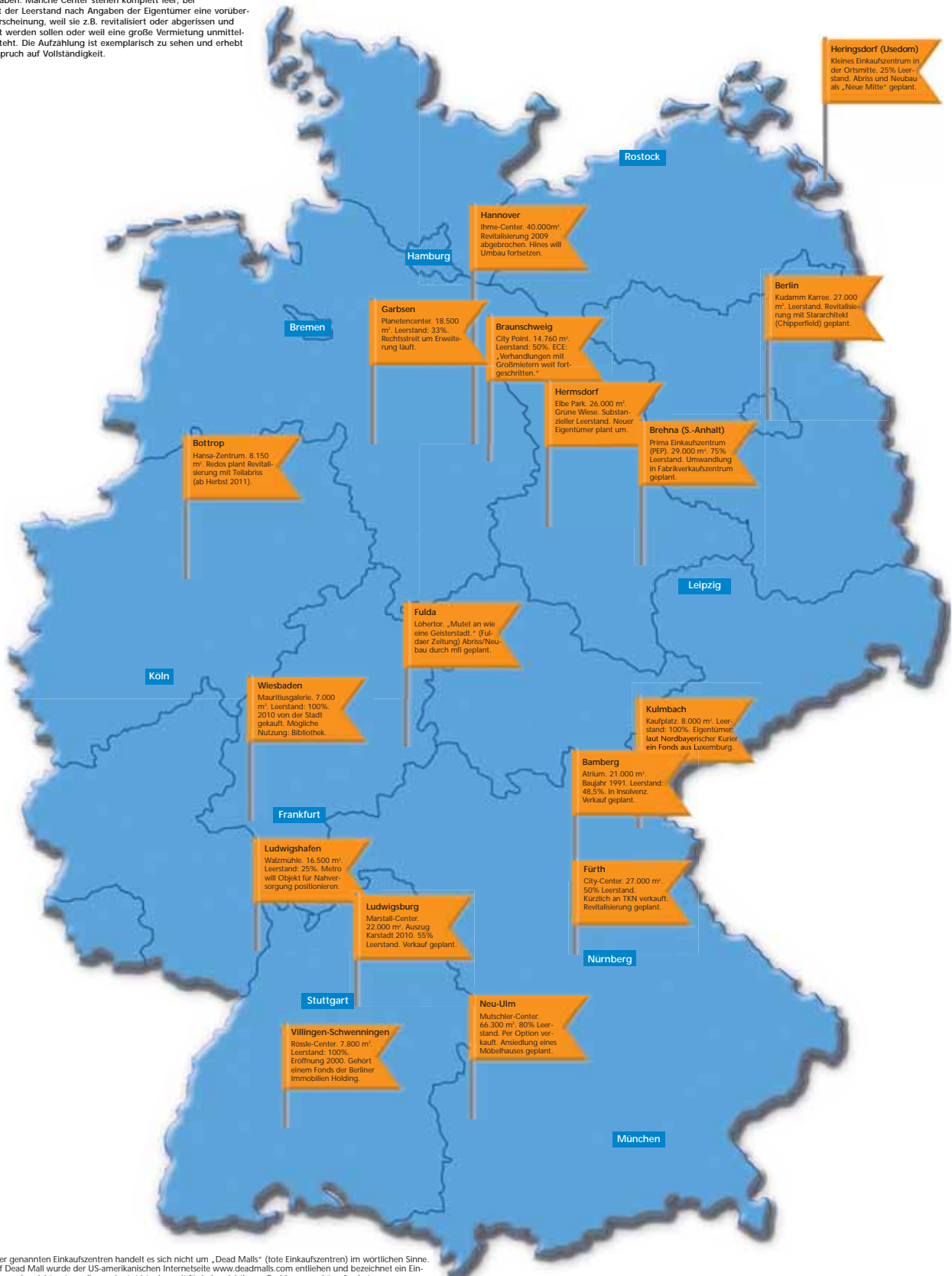
Den vollständigen Artikel inkl. [Übersichtskarte](#), wo sich die Dead Malls in Deutschland befinden, können Sie in der am 28. April erschienenen Printausgabe (IZ 17/11) oder im IZ-Archiv lesen.

Zum Thema Dead Malls gibt es außerdem ein [Interview mit mfi-Vorstand Christof Glatzel](#) sowie eine [Bilderstrecke](#).



Deutschland, deine „Dead Malls“*

Auf dieser Seite finden Sie 17 Einkaufszentren, die mit Problemen zu kämpfen haben. Manche Center stehen komplett leer, bei anderen ist der Leerstand nach Angaben der Eigentümer eine vorübergehende Erscheinung, weil sie z.B. revitalisiert oder abgerissen und neu gebaut werden sollen oder weil eine große Vermietung unmittelbar bevorsteht. Die Aufzählung ist exemplarisch zu sehen und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.



* Bei den hier genannten Einkaufszentren handelt es sich nicht um „Dead Malls“ (tote Einkaufszentren) im wörtlichen Sinne. Der Begriff Dead Mall wurde der US-amerikanischen Internetseite www.deadmalls.com entliehen und bezeichnet ein Einkaufszentrum, das nicht notwendigerweise tot ist, aber mit für jeden sichtbaren Problemen zu kämpfen hat. Als Quellen für diese Grafik dienen Interviews mit Eigentümern, Veröffentlichungen, eigene Besichtigungen, Berichte von Mitgliedern der IZ-Redaktion oder zuverlässigen Augenzeugen. Die Größenangaben bezeichnen in der Regel die Geschäftsfläche (GLA) eines Centers. Sie wurden dem Shoppingcenter Report 2011 des Instituts für Gewerbezentren entnommen.
© Immobilien Zeitung

Übergabebestätigung 13.11.2015:

An die Stadt Ulm
Stadtplanung - Bürgerservice
gegen Empfangsbestätigung abgegeben

Münchner Strasse 2 Zimmer o.001
89070 Ulm

Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht
Eing. 13. NOV. 2015
Tgb.-Nr. _____
Bearb. Stelle <i>HA. K. P.</i>

110-5 GD 199
13. November 2015
0 Anlagen

It. EH-Fachleuten: seit 2010 "starke Verschiebungen" bei SEDELHÖFE
? wesentliche Erlösminderungen, da Geh-Flächen wieder bei der Stadt Ulm

Sehr geehrte Damen und Herren !

In dieser Sache WEITERENTWICKLUNG "Sedelhöfe" hatte ich fristgerecht zum
30. Juni 2015 per Brief mit gleichem Datum Einspruch erhoben, wofür mir eine
entsprechende und signierte Empfangsbestätigung vorliegt.
Trotz meiner Bitte um zeitnahe Stellungnahme ist mir bislang hierzu keine
Antwort zugegangen.

Zur aktuellen und für jedermann bis heute FR 13.11. zugänglichen Auslegung
habe ich eine weitere Frage bezüglich der sehr wohl wichtigen GEH-Rechte, die It.
Herrn von Winning jetzt wieder - wie sich das für eine selbstbewusste Stadt
gehört - für die für alle Bürger begehbaren Flächen wieder bei der Kommune
liegen.

WIE ÄNDERT SICH DADURCH DIE SUMME DES ERLÖSES BEI DIESEM
GRUNDSTÜCKSVKAUF - ALSO: 1. ÄNDERT SICH DIESER ERLÖS, der bislang
mit ca. € 31 MIO benannt wurde und 2. wenn JA, auf welchen Betrag, bitte.

Im übrigen liegen den per RP Tübingen zu genehmigenden Flächen immer noch
die im und vor dem Jahr 2010 gefertigten Studien zugrunde, diese liegen auch immer
noch im Amtszimmer aus - siehe meine Ausführungen an Prof. Dr Dobbelstein
vom 24. Juni 2015. Zwischen den damaligen Erhebungen und dem Tag einer zu
erwartenden Eröffnung der Laden- und Bürobereiche "SEDELHÖFE" liegen
brachiale Veränderungen in Bundesdeutschen Einzelhandel dito bei Büroflächen
in zentralen Lagen mittlerer und grosser Städte.

Diesmal bitte ich nicht um "eine zeitnahe Stellungnahme" und setze für Ihre
Beantwortung diejenige Frist, die mir der Gesetzgeber zubilligt und keinen Tag
mehr - wenn Sie das bitte zur Kenntnis nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

