



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	20.10.2017		
Geschäftszeichen	SUBIII-Ri		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 14.11.2017	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 404/17

---

Betreff:	Neubauvorhaben Bahnhofplatz 7 - Beschluss der städtebaulichen Rahmenbedingungen für eine Planungskonkurrenz -		
Anlagen:	Entwurf des Auslobungstexts für eine Planungskonkurrenz (DC Development GmbH, Hamburg)		Anlage 1
	Lageplan mit Eintragung der max. Ausdehnung des Planungsgebiets		Anlage 2

**Antrag:**

Den städtebaulichen Rahmenbedingungen gem. Punkt 5 dieser Beschlussvorlage für das Bauvorhaben Bahnhofplatz 7 sowie der Durchführung einer Planungskonkurrenz auf dieser Grundlage zuzustimmen.

Jescheck

---

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 3, C 3, KOST2020, LI, OB, VGV	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

## **Sachdarstellung:**

### **1. Kurzdarstellung**

Nachdem jüngst die Erbbaurechte an Haus und Grund des Objekts Bahnhofplatz 7 ausgelaufen sind, konnte die Fa. DC Development GmbH, Hamburg dieses erwerben. Sie beabsichtigt, die auf dem Grundstück bestehende Bebauung von Beginn der 1970er Jahre abzubauen und durch einen Neubau zu ersetzen. Das bestehende Planungsrecht ist sehr eng gefasst und lässt lediglich eine Bebauung in den Grenzen der bisherigen Kubatur zu. Diese entspricht nicht mehr den städtebaulichen Zielsetzungen unter den veränderten Gegebenheiten an diesem Ort. Für das Bauvorhaben muss folglich eine neue städtebauliche Konzeption entwickelt werden.

Auf der nördlich an das Grundstück Bahnhofplatz 7 angrenzenden Fläche errichtet die Fa. DC Development GmbH derzeit das Projekt Sedelhöfe. Ungeachtet der terminlichen Herausforderungen möchte die DC Development die Chance ergreifen, die Neubebauung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 mit dem unmittelbar angrenzenden Haus 1 der Sedelhöfe zu vereinen und als eine bauliche Einheit mit übergreifenden Nutzungen zu entwickeln. Dies hat nicht nur nutzungstechnische Vorteile, sondern erweitert auch den städtebaulichen und architektonischen Gestaltungsspielraum.

Auf dem Wege einer Planungskonkurrenz soll für dieses prominente Baufeld zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt nun eine adäquate Antwort auf die anspruchsvollen gestalterischen und funktionalen Fragestellungen gefunden werden. Die Planungskonkurrenz umfasst das gesamte Baufeld bestehend aus dem Grundstück Bahnhofplatz 7 und der Grundfläche des Hauses 1 der Sedelhöfe. Die übrigen Bausteine der Sedelhöfe bleiben von dem Verfahren unberührt.

Für die Ausschreibung der Planungskonkurrenz hat die Verwaltung gemeinsam mit dem Investor städtebauliche Rahmenbedingungen erarbeitet und diese dem Auslobungstext zugrunde gelegt (s. Anlage).

### **2. Anlass der Planungskonkurrenz**

Gegenüber dem Hauptbahnhof, in zentraler Lage am Übergang vom Bahnhofplatz in die Innenstadt soll eine neue Bebauung entstehen. Das zu überplanende Baufeld besteht bis dato aus zwei Teilen:

- Der südliche Teil des Baufelds, das Grundstück Bahnhofplatz 7, ist mit einem Gebäude von Beginn der 1970er Jahren bebaut. Dieses Haus soll entfernt werden.
- Der nördliche Teil des Baufeldes greift in das Projektgebiet der Sedelhöfe ein und umfasst deren südwestlichen Baustein (Haus 1).

Das Grundstück Bahnhofplatz 7 konnte von der DC Development GmbH erst kürzlich erworben werden. Die Konzeption der Sedelhöfe entstand dagegen bereits Ende des Jahres 2014 - noch unter der Annahme, dass das Grundstück Bahnhofplatz 7 bis auf weiteres nicht zur Verfügung stehen würde. Das Projekt Sedelhöfe ist mittlerweile so weit fortgeschritten und über Verträge mit Dritten gebunden, dass grundlegende Eingriffe in die Planung und in die Statik nicht mehr möglich sind.

Trotz der engen vertragsrechtlichen und terminlichen Bindungen hat die DC Development GmbH erreicht, dass zu diesem späten Zeitpunkt das äußere Erscheinungsbild, die innere Organisation und die Nutzungsverteilung von Haus 1 der Sedelhöfe erneut zur Disposition gestellt werden können. Somit besteht die Chance, beide Teile dieses Baufelds als eine gestalterische und konzeptionelle Einheit zu entwickeln.

Auf dem vereinten Baufeld soll nach den Vorstellungen der DC Development GmbH ein Gebäude mit Einzelhandelsflächen, einem Hotel sowie gastronomischen Einrichtungen entstehen. Die geplanten Nutzungen umfassen jeweils die gesamten Geschosse, so dass eine vertikale Teilung des Hauses in zwei komplett unabhängige Fassadenteile entlang der bestehenden Grundstücksgrenze sowohl funktional als auch gestalterisch fragwürdig wäre.

Das Projekt der Sedelhöfe wird durch diese Entwicklung nur insoweit verändert, als das Baufeld Haus 1 in dem neu zu entwickelnden Gesamtbaukörper aufgeht; an dessen Baugrenzen wird nichts verändert. Die übrigen Bausteine der Sedelhöfe sowie die baulichen Anlagen im Untergrund bleiben unverändert; auch werden die Verpflichtungen aus der raumordnerischen Prüfung der Sedelhöfe (Begrenzung der Verkaufsflächen und der Sortimente) nach wie vor erfüllt.

### **3. Lage des Plangebiets und städtebauliches Umfeld**

Das Planungsgebiet befindet sich an prominenter Stelle im Ulmer Stadtgrundriss. Ausgehend vom Münsterplatz führen Hirsch- und Bahnhofstraße in einer Linie auf den Hauptbahnhof zu und bilden quasi das Rückgrat der westlichen Innenstadt. Das Plangebiet befindet sich am westlichen Endpunkt dieser Linie.

Nördlich des Grundstücks Bahnhofplatz 7 schließt das Baufeld der Sedelhöfe an. Die Bausteine der Sedelhöfe (Haus 1-4) gruppieren sich um einen öffentlichen Stadtplatz (Albert-Einstein-Platz). Dieser bildet künftig das Bindeglied zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof.

Westlich des Plangebiets grenzt der Bahnhofplatz an; auf der gegenüberliegenden Platzseite befindet sich das Portal des Hauptbahnhofs. Das zu planende Gebäude bildet den zentralen Baustein in der östlichen Raumkante des Bahnhofplatzes und wird das Bild der Stadt für ankommende Bahnreisende wesentlich prägen.

Auch die Südseite und die Nordseite des Planungsareals grenzen an hoch frequentierte öffentliche Räume: Aus der Bahnhofstraße kommend haben Passanten einerseits die Möglichkeit dem unveränderten Verlauf der Bahnhofstraße am Südrand des Planungsgebiets zu folgen. Auf diesem Wege gelangen sie auf den südlichen Bahnhofplatz mit Fortführung zum Zentralen Omnibusbahnhof und zum Bahnhofsteg. Andererseits können Passanten den Weg in Richtung Norden über den Albert-Einstein-Platz wählen. Dieser mündet am nördlichen Rand des Planungsgebiets in den Bahnhofplatz mit direkter Anbindung an den Hauptbahnhof. Das Planungsgebiet befindet sich somit genau zwischen den beiden ebenerdigen Zuwegungen von der Bahnhofstraße auf den Bahnhofplatz und vice versa.

Darüber hinaus mündet die den Bahnhofplatz unterquerende Bahnhofspassage über zwei Aufgänge innerhalb des Plangebiets auf den Albert-Einstein-Platz. Diese Zugänge haben einerseits eine wichtige Bedeutung im städtischen Wegenetz, andererseits erschließen sie die Einzelhandelsflächen der Sedelhöfe im 1. Untergeschoss sowie zwei Tiefgaragen. Insbesondere der südlichere der beiden Treppenaufgänge wird gerade für Bahnreisende und Pendler, die auf kürzestem Wege vom Hauptbahnhof in die Innenstadt gelangen wollen,

bedeutsam sein. Bei der vorliegenden Planungsaufgabe wird daher die Prägnanz dieses öffentlichen Passagenzugangs und seine Fernwirkung auf Passanten in der Bahnhofstraße eine wichtige Rolle spielen.

Bahnhofplatz, Bahnhofstraße und Albert-Einstein-Platz sind die prägenden Stadträume im Umfeld des Baugrundstücks und bilden den Kontext für die zu entwickelnde Neubebauung. Eine besondere Herausforderung bei der Entwurfsarbeit ist der Umstand, dass das Projekt keinerlei Rückseite aufweist sondern allseitig gleichermaßen hohen, wenn auch sehr unterschiedlichen stadträumlichen Ansprüchen Genüge leisten muss.

Am Bahnhofplatz befinden sich neben dem Hauptbahnhof die Hauptpost sowie weitere großmaßstäbliche Büro- und Geschäftshäuser mit bis zu 7 Geschossen. Den Bahnhofplatz queren der Länge nach die Friedrich-Ebert-Straße sowie die zentrale innerstädtische ÖPNV-Trasse. In Richtung Innenstadt setzt sich die Bahnhofstraße als Fußgängerzone fort, flankiert von großflächigen Handelshäusern. Die Häuser der Sedelhöfe am Albert-Einstein-Platz sind mit je 6 Geschossen geplant.

#### **4. Frühere Planungskonzeptionen**

An der Stelle des heutigen Grundstücks Bahnhofplatz 7 mündete bis zur Kriegszerstörung 1944 die Bahnhofstraße in den Bahnhofplatz. Diese axiale Beziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof wurde im Zuge des Wiederaufbaus aufgegeben, indem die Bahnhofstraße nach Süden verschwenkt und die Mündung in den Bahnhofplatz aus der historischen Achse gedreht wurde. Auf diese Weise wurde das neue Baugrundstück Bahnhofplatz 7 geschaffen; dieses unterbricht die ehemals axiale Beziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof. Das Grundstück wurde zu Beginn der 1970er Jahre im Stile der Zeit bebaut. Seither bildet diese Bebauung den räumlichen Abschluss der Bahnhofstraße in Richtung Westen, jedoch ohne auf die besondere Situation im Blickpunkt dieser Sichtachse zu reagieren.

In früheren Konzeptionen zur Neuentwicklung des Bahnhofsumfelds wurde u.a. das Ziel formuliert, die historische Achsbeziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof wiederherzustellen. Wegen der komplexen Eigentumsverhältnisse auf dem Grundstück Bahnhofplatz 7 konnte dieses von der Stadt nicht erworben und folglich nicht in die Konzeption der Sedelhöfe einbezogen werden. Eine grundlegende Neuordnung der Grundstücke am Übergang der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz war damit nicht möglich. Zum Zeitpunkt des Entwurfs der Sedelhöfe musste also auf absehbare Zeit vom Fortbestand der Bebauung Bahnhofplatz 7 ausgegangen werden. Unter diesen Voraussetzungen wurde das Projekt Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Baubeginn war im August 2016.

Würde an dem Ziel einer axialen Durchbindung der Bahnhofstraße auf den Hauptbahnhof festgehalten, müsste das Grundstück Bahnhofplatz 7 in zwei Teile aufgetrennt und die Bahnhofstraße mitten hindurchgeführt werden. Eine Bebauung der verbleibenden Baufelder wären ihrer geringen Grundflächen und der ungünstigen Zuschnitte wegen kaum vernünftig organisierbar und für ein entsprechendes Investment unrentabel. Zudem würde die östliche Raumkante des Bahnhofplatzes zusätzlich perforiert und in ihrer raumbildenden Wirkung geschwächt; die bestehende Einmündung der Bahnhofstraße auf den Bahnhofplatz müsste beibehalten werden, da zum südlich anschließenden Haus Bahnhofstraße 17 weiterhin baurechtlich notwendige Abstandsflächen zu gewährleisten wären. Darüber hinaus könnte die Achsbeziehung der Bahnhofstraße zum Hauptbahnhof lediglich visuell, nicht aber funktional hergestellt werden. Bedingt durch die Lage der ÖPNV-Haltestelle auf dem

Bahnhofplatz führen die geregelten Fußgängerüberwege zwangsläufig weiter im Norden bzw. Süden über die Friedrich-Ebert-Straße und die ÖPNV-Trasse. Der kürzeste Weg zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof wird weiterhin durch die Bahnhofspassage führen. Umso wichtiger ist daher die Frage einer der öffentlichen Bedeutung angemessenen Einbindung des Passagierzugangs in die zu planende Bebauung.

Ein weiterer Ansatz aus der Anfangszeit des Citybahnhof-Projekts sah eine Rampenanlage vor, die bereits in der Bahnhofstraße ansetzt, in deren Verlängerung unter dem Grundstück Bahnhofplatz 7 abtaucht und an die Bahnhofspassage anbindet. Angestoßen durch die jüngsten Diskussionen um das Grundstück Bahnhofplatz 7 hat zuletzt die Regionale Planungsgruppe West diese Idee wieder aufgegriffen. Dies birgt unter den heute gegebenen Umständen jedoch gravierender Nachteile, so dass die Idee in der Abwägung letztendlich verworfen wurde. So würde der Bau einer solchen Rampenanlage massiv in die Planung der Bahnhofspassage eingreifen. Diese befindet sich bereits in Bau; eine Umplanung würde zu erheblichen Zeitverlusten und finanziellen Mehraufwendungen durch Nachtragsanzeigen des beauftragten Bauunternehmers führen. Zudem läge die abtauchende Rampenanlage mit ihren Stützwänden quasi wie ein Riegel vor dem Zugang des Albert-Einstein-Platz und würde die räumliche und funktionale Verbindung aus der Bahnhofstraße auf den Platz schwächen. Die mit dem Konzept der Sedelhöfe angestrebte Ausweitung der Bahnhofstraße auf den Albert-Einstein-Platz würde konterkariert. Abgesehen von diesen städtebaulichen und bauplanerischen Gründen ist der Investor nicht bereit, auf eigenem Grundstück ein Bauwerk zu verwirklichen, das der Grundkonzeption der Sedelhöfe zuwider liefe.

## 5. Städtebauliche Rahmenbedingungen für eine Planungskonkurrenz

Unter den vorgenannten Prämissen hat die Stadt in Abstimmung mit der DC Development GmbH städtebauliche Rahmenbedingungen entwickelt und diese im Auslobungstext zur Planungskonkurrenz ausgeführt (s. Anlage).

Wesentliche Eckpunkte sind dabei:

- Entwicklung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 inklusive der Grundfläche des Hauses 1 der Sedelhöfe als städtebauliche, gestalterische und funktionale Einheit
- Ergänzung der Raumkante am westlichen Innenstadtrand unter Verzicht auf eine axiale Durchbindung der Bahnhofstraße auf den Bahnhofplatz
- Einbindung des Aufgangs aus der Bahnhofspassage („Statische Treppe“) in einer der öffentlichen Bedeutung angemessenen Prägnanz und Fernwirkung zur Bahnhofstraße.
- Reflexion der Blickachse aus der Bahnhofstraße in der stadträumlichen Setzung des Neubaus bzw. dessen gestalterischer und funktionaler Durcharbeitung.
- Einbindung der Neubebauung in das Gesamtensemble zwischen Bahnhofstraße und Sedelhöfe mit dem Ziel einer räumlichen Fortführung aus der Bahnhofstraße auf den Albert-Einstein-Platz bzw. den Bahnhofplatz und vice versa.
- Beibehaltung der Baugrenzen von Haus 1 der Sedelhöfe bzw. Verlängerung der westlichen und der östlichen Baugrenze nach Süden auf das Grundstück Bahnhofplatz 7
- Verlängerung des Baufelds um ca. 3,90 m über die derzeitige südliche Grundstücksgrenze bzw. um ca. 2,40 über die bestehende Gebäudeauskragung hinaus. Damit würde die Einmündung der Bahnhofstraße von heute ca 17,90 m im Licht auf künftig ca. 15,50 m verschmälert. Mit dieser Breite sind sowohl die angemessene Umgestaltung des Auftaktes der Fußgängerzone wie auch die vollumfängliche Aufrechterhaltung der Verkehrsfunktionen in diesem Bereich

möglich. Die östliche Fassung des Bahnhofplatzes kann auf diese Weise verstärkt und die Gleichwertigkeit der beiden Hauptinnenstadtzugänge verdeutlicht werden (Dieser Punkt steht vorbehaltlich der Frage, ob eine vor der Fassade liegende Fernwärmeleitung verlegt werden kann; derzeit in Klärung.)

- Insgesamt 6 Vollgeschosse bis zur Traufkante zzgl. weiterer Nutzflächen im Dachraum bzw. wahlweise in einem Staffelgeschoss. Inwieweit an geeigneter Stelle eine moderate Überhöhung als städtebaulicher Blickpunkt ausgebildet werden kann, liegt im Ermessen der Teilnehmer und soll anhand der Ergebnisse des Verfahrens diskutiert werden.
- Vermeidung architektonischer Großformen; stattdessen Übersetzung der innerstädtischen Maßstäblichkeit in eine zeitgemäße Architektursprache sowie Förderung der stadträumlichen Ordnung in einem bis dato heterogenen baulichen Umfeld.

## **6. Durchführung der Planungskonkurrenz**

In Anbetracht der Prominenz des Grundstücks im Stadtgrundriss und der Komplexität der Aufgabe soll ein konkurrierendes Verfahren durchgeführt werden. Es handelt sich dabei um eine Planungskonkurrenz mit sechs geladenen Büros. Bei der Auswahl der Büros gaben insbesondere die jeweils hervorragende Reputation sowie Kompetenz und Erfahrung in Hinblick auf die spezifische Bauaufgabe den Ausschlag.

Angesichts der Komplexität der Aufgabe wird nicht ein anonymes Verfahren, sondern ein Verfahren mit offener Urheberschaft gewählt. Dies eröffnet die Möglichkeit, die Teilnehmer jeweils über Einzelgespräche in ihrem Verständnis für die Planungsaufgabe besser zu unterstützen und mögliche Gestaltungsspielräume abzustimmen.

## **7. Kosten und Finanzierung**

Die Kosten für die Planungskonkurrenz gehen zu Lasten der DC Development GmbH als der Verursacherin dieses Verfahrens.

## **8. Weiteres Vorgehen**

Die DC Development GmbH beabsichtigt, das vorliegende Bauprojekt gemeinsam mit dem Projekt Sedelhöfe zu errichten und fertigzustellen. Nachdem die Projektentwicklung der Sedelhöfe bereits sehr weit fortgeschritten ist und die Großbaustelle durch das Projekt nicht verzögert werden darf, besteht für die nun hinzugekommene Bauaufgabe großer zeitlicher Druck. Geplant ist daher, die Planungskonkurrenz sehr kurzfristig anzustoßen und mit einer Jurysitzung im Februar 2018 abzuschließen. Auf der Grundlage des Ergebnisses soll anschließend neues Planungsrecht geschaffen werden, wobei das Haus 1 der Sedelhöfe in den Umgriff des Bebauungsplans integriert werden muss. Der Satzungsbeschluss wird für die Gemeinderatssitzung nach der Sommerpause 2018 anvisiert. Nach Wunsch des Investors soll noch im Herbst des kommenden Jahres mit dem Bau begonnen werden.

Die umrissene Zeitschiene steht unter dem Vorbehalt der bauplanerischen und verkehrlichen Machbarkeit in Hinblick auf eine verträgliche Abwicklung des Bauvorhabens. Die DC Development GmbH steht diesbezüglich bereits in intensivem Kontakt mit der städtischen Koordinierungsstelle für Großprojekte. Der Nachweis, wie die Baustelle in die ohnehin bereits

sehr komplexen Abläufe im Bahnhofsumfeld zumutbar integriert werden kann, muss durch den Bauherrn verlässlich geführt und der Stadt noch vorgelegt werden.

Für die Umsetzung des Vorhabens sind liegenschaftliche Vereinbarungen erforderlich, da zum Einen derzeit überbaute Flächen (eingeschossiger Gebäudeteil zur Bahnhofstraße sowie Arkadenüberbauung zur Friedrich-Ebert-Straße) künftig öffentliche Verkehrsflächen werden und zum Anderen derzeit öffentliche Flächen künftig dem Baufeld zugeschlagen werden sollen. Hierfür ist ein angemessener Wertausgleich aufgrund einer noch zu erstellenden Wertermittlung erforderlich.