

Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	31.08.2018		
Geschäftszeichen	SUB III - Ri		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 13.11.2018	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 14.11.2018	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 327/18

Betreff: Bebauungsplan "Bahnhofplatz 7"
- Behandlung der Stellungnahmen sowie Satzungsbeschluss -

Anlagen:	1	Übersichtsplan	(Anlage 1)
	1	Bebauungsplan	(Anlage 2)
	1	Textliche Festsetzungen	(Anlage 3)
	1	Begründung	(Anlage 4)
	1	Abwägung und Mehrfertigung der vorgebrachten Stellungnahmen im Zuge der öffentlichen Auslegung	(Anlage 5.1 – 5.11)
	1	Vorhabenpläne (Mühlich, Fink & Partner, Ulm)	(Anlage 6.1 – 6.7)
	1	Ökologische Baubegleitung (Dr. Andreas Schuler, Neu-Ulm)	(Anlage 7)

Antrag:

1. Die zum Entwurf des Bebauungsplans "Bahnhofplatz 7" vorgebrachten Stellungnahmen in der von der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht vorgeschlagenen Art und Weise zu behandeln.
2. Den Bebauungsplan "Bahnhofplatz 7" gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung zu beschließen.

i.V. Kalupa

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

Die westliche Bahnhofstraße und der Bahnhofplatz befinden sich in einem grundlegenden städtebaulichen Umbruch. Nach jahrzehntelanger Stagnation haben in jüngster Zeit sowohl die öffentliche Hand als auch private Investoren große Projekte in diesem Bereich angestoßen. Diese werden den westlichen Eingang in die Innenstadt neu definieren und zu einer umfassenden funktionalen, stadträumlichen und gestalterischen Aufwertung führen. Hier sind einerseits die städtischen Projekte Parkhaus am Bahnhof, Bahnhofspassage, Bahnhofplatz und Zentraler Omnibusbahnhof, andererseits das Projekt Sedelhöfe der DC Developments GmbH aus Hamburg zu nennen.

Im Zuge ihres Engagements in Ulm ist es der DC Developments gelungen, das südlich an die Sedelhöfe anschließende Objekt Bahnhofplatz 7 zu erwerben. Sie hat dieses Gebäude aus der Zeit um 1970 abgebrochen und beabsichtigt das Grundstück neu zu bebauen. Obwohl das Grundstück unmittelbar an das Projekt Sedelhöfe angrenzt und die Baustellenabwicklung eng mit den Sedelhöfen verknüpft ist, wird das Projekt Bahnhofplatz 7 durch eine eigenständige Projektgesellschaft als ein formal und rechtlich unabhängiges Projekt auf einer abgegrenzten Parzelle entwickelt.

Mit seiner Lage am Ulmer Innenstadtrand und der Nähe zum Ulmer Hauptbahnhof nimmt das Baufeld eine wichtige Funktion bei der Arrondierung der Innenstadt und der städtebaulichen Aufwertung des Standortes ein. Die künftige Bebauung bildet das stadträumliche Scharnier zwischen Bahnhofplatz, Bahnhofstraße und dem künftigen Albert-Einstein-Platz. Von übergeordneter Bedeutung sind gleichermaßen die Blick-/Wegebeziehungen aus Richtung des Hauptbahnhofs bzw. des Bahnhofplatzes sowie aus der entgegengesetzten Richtung der Bahnhofstraße. Darüber hinaus hat die künftige Bebauung eine wichtige Funktion als räumliche Überleitung von der Bahnhofstraße in den künftigen Albert-Einstein-Platz. Mit der geplanten Bebauung Bahnhofplatz 7 soll ein neuer Stadtbaustein entstehen, der einerseits die besondere städtebauliche Funktion an der Schnittstelle zwischen Bahnhofplatz und Innenstadt erfüllt, andererseits sich in die bestehende städtebauliche Struktur des Umfelds einfügt und mit dieser ein stimmiges Ensemble bildet.

2. Rechtsgrundlagen

- a) § 1 Abs. 3, § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 2 und § 13a Baugesetzbuch i. d. F. der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. IS. 3634).
- b) § 74 Landesbauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2010 (GBl. S. 358, ber. S. 416), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.11.2014 (GBl. S. 501).

3. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst das Flurstück Nr. 61/1 (Bahnhofplatz 7) sowie Teilflächen der Flurstücke Nr. 61 (Bahnhofstraße), Nr. 64 (Bahnhofplatz) und Nr. 65 (Sedelhöfe). Das Baugrundstück Bahnhofplatz 7 befindet sich im Eigentum der DC Bahnhofplatz 7 Ulm GmbH & Co. KG + Projekt SPV 11 GmbH, die Verkehrsflächen sind in öffentlicher Hand. Die Überschneidung des geplanten Baufelds Bahnhofplatz 7 mit dem Flurstück Nr. 65 (Sedelhöfe) wird zwischen der DC Bahnhofplatz 7 Ulm GmbH & Co. KG + Projekt SPV 11 GmbH und dem Erwerber des Projekts Sedelhöfe auf zivilrechtlichem Wege geregelt. Der Geltungsbereich weist eine Größe von ca. 1.067 m² auf.

4. Änderung bestehender Bebauungspläne

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans überlagert Teile der rechtskräftigen Bebauungspläne Nr.

- Plan Nr. 110.5/76 in Kraft getreten am 07.11.1968
- Plan Nr. 110.5/84 in Kraft getreten am 21.11.1985
- Plan Nr. 110.5/100 in Kraft getreten am 31.12.2015
- Plan Nr. 110.5/101 in Kraft getreten am 14.10.2017

Die mit dem Projekt verbundenen städtebaulichen Ziele gehen über die Festsetzungen der rechtsgültigen Bebauungspläne hinaus. Zur planungsrechtlichen Sicherung der angestrebten Entwicklung ist daher ein neuer Bebauungsplan erforderlich.

5. Darstellungen des Flächennutzungsplans

Der rechtsverbindliche Flächennutzungs- und Landschaftsplan 2010 des Nachbarschaftsverbands Ulm (siehe Amtsblatt Nr. 37 vom 16.09.2010) stellt im Plangebiet eine "gemischte Baufläche (Bestand)" dar. Somit ist der Bebauungsplan gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

6. Verfahrensübersicht

- a) Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss und Beschluss zur Beteiligung des FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 08.05.2018.
- b) Öffentliche Bekanntmachung des Aufstellungs- und Auslegungsbeschlusses und des Beschlusses zur Beteiligung in der Südwestpresse am 12.05.2018.
- c) Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB vom 22.05.2018 bis einschließlich 29.06.2018.

7. Sachverhalt

7.1. Ausgangslage

Das Baufeld befindet sich an der Schnittstelle zwischen Bahnhofplatz, Bahnhofstraße und Albert-Einstein-Platz. Wie das Bestandsgebäude wird sich auch die künftige Bebauung Bahnhofplatz 7 in die Sichtachse von der Bahnhofstraße in Richtung Hauptbahnhof schieben. Historisch war die Blickachse aus der Bahnhofstraße auf das Bahnhofsgebäude unverstellt. Im Zuge des Wiederaufbaus nach 1945 wurde diese lineare Ausrichtung auf das Bahnhofsgebäude aufgegeben und das nun zur Neuentwicklung anstehende Baugrundstück geschaffen. Eine Rekonstruktion der historischen Situation ist unter den veränderten stadträumlichen und eigentumsrechtlichen Gegebenheiten nicht möglich. Alternativ zu einer Neuentwicklung wäre realistischerweise lediglich der Fortbestand der in die Jahre gekommenen Bausubstanz möglich gewesen.

Um an dieser für den westlichen Stadteingang so bedeutsamen Stelle dennoch substanzielle städtebauliche und gestalterische Verbesserungen zu erreichen, hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt nach intensiver öffentlicher Diskussion Rahmenbedingungen für eine mögliche Neubebauung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 definiert und diese in einem Grundsatzbeschluss festgelegt (vgl. GD 404/17).

Auf Basis des Grundsatzbeschlusses hat der Investor in enger Abstimmung mit der Stadt eine Planungskonkurrenz durchgeführt. Während dieses Verfahrens hat sich herauskristallisiert, dass eine Vereinigung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 mit dem Haus 1 der Sedelhöfe weder konstruktiv, städtebaulich oder bauphysikalisch noch in Hinblick auf die

Marktlage von Vorteil ist. In einer Überarbeitungsphase mit den Urhebern der beiden aussichtsreichsten Konzepte wurde die Planungsaufgabe insoweit modifiziert, als die Bebauung Bahnhofplatz 7 nun als separates, von Haus 1 der Sedelhöfe unabhängiges Projekt entwickelt werden soll. Die mit dem 1. Rang gekürte Arbeit aus dieser Überarbeitungsphase bildet die Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan.

Kernziel der Festsetzungen des Bebauungsplans ist die Neugestaltung und Aufwertung des Plangebiets mit einem Gebäude, das in Hinblick auf Art und Maß der Nutzung sowie räumlich und gestalterisch den besonderen Ansprüchen dieser zentralen Innenstadtlage gerecht wird.

7.2. Geplante Neugestaltung

Der geplante Baukörper schließt unmittelbar an die südliche Brandwand des Hauses 1 der Sedelhöfe an und führt dessen Bauflucht entlang des Bahnhofplatzes nach Süden fort. Die Ostfassade des neuen Gebäudes nimmt ihren Ausgang ebenfalls an der Bauflucht des Hauses 1 der Sedelhöfe, staffelt diese im weiteren Verlauf in insgesamt vier Schritten um je ca. 1 m weiter in den Straßenraum der Bahnhofstraße bzw. des Albert-Einstein-Platzes hinein. Mit dieser Setzung reflektiert der Baukörper den Schwung der gegenüberliegenden Fassade des Hauses 4 der Sedelhöfe und unterstreicht die Idee eines bruchlosen Raumgefüges von Bahnhofstraße und Albert-Einstein-Platz.

Mit einer Gesamtlänge von knapp 34 m schiebt sich der neue Baukörper ca. 4,00 m über die bisherige Grundstücksgrenze weiter nach Süden in den Straßenraum der Bahnhofstraße. Diese Verlängerung basiert auf der Grundsatzdiskussion des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt im Vorfeld des konkurrierenden Planungsverfahrens. Hintergrund für diese Entscheidung war die Erkenntnis, dass ein etwas längeres Gebäude auf die wichtige Blickachse aus der Bahnhofstraße in Richtung Westen prägnanter reagieren kann, als dies bisher der Fall war. Zudem unterstreicht die damit einher gehende Angleichung des Straßenquerschnitts am Ausgang der Bahnhofstraße an den Querschnitt am Ausgang des Albert-Einstein Platzes die Gleichwertigkeit dieser beiden Übergänge zum Bahnhofplatz.

Der neue Baukörper hat bis zur Trauflinie 7 Vollgeschosse zzgl. zweier Dachgeschosse. Diese Höhenentwicklung erweist sich als Vorteil, weil auf diese Weise exakt die Traufkante des anschließenden Hauses 1 der Sedelhöfe erreicht werden kann. Diese durchgehende Linienführung unterstützt die Ensemblewirkung der östlichen Platzwand des Bahnhofplatzes. Hotelgeschosse haben standardmäßig niedrigere Geschosshöhen als Gewerbegeschosse. In der Addition der Geschosse führt dies dazu, dass die 6 Gewerbegeschosse von Haus 1 der Sedelhöfe und die 7 Geschosse (davon 6 Ebenen Hotel) von Bahnhofplatz 7 zu der gleichen Traufhöhe führen. Diese Traufhöhe liegt bei 23,50 m über dem Straßenniveau. Dies entspricht einer Höhe über NN von 501,50 m. Zum Vergleich: Das gegenüberliegende Haus Bahnhofstraße 17 hat eine Gesamthöhe von ca. 25,50 m, Haus 2 der Sedelhöfe eine Traufhöhe (ohne Technikgeschoss) von ca. 24,70 m über dem Straßenniveau.

Die architektonische Besonderheit des gekürten Entwurfs ist die Ausbildung der Dachgeschosse oberhalb der Traufkante. Analog zur horizontalen Staffelung der Ostfassade entwickelt sich der von der Attika eingerückte Dachaufbau südwärts in vier Schritten in die Höhe. Ausgangshöhe ist dabei in etwa die Höhe des Technikgeschosses von Haus 1 der Sedelhöfe. Anstelle eines Technikgeschosses sieht der Entwurf für das Haus Bahnhofplatz 7 oberhalb der Trauflinie eine weitere Hauptnutzungsebene vor.

Hier sind weitere Nutzflächen für das Hotel vorgesehen. Im überhöhten südlichen Drittel des Gebäudes erstreckt sich die Nutzfläche in ein 2. Dachgeschoss. Dort soll ein Gastronomiebetrieb (z.B. Café, Bar) mit einer vorgelagerten, geräumigen Dachterrasse

eingerrichtet werden. Die Dachterrasse erhält über die gestufte Fassade des Dachaufbaus seitlichen Windschutz. Die Oberkanten der gestaffelten Fassadenabschnitte bewegen sich zwischen 28,25 m und 33,75 m über dem Straßenniveau.

Zur Sicherstellung möglicherweise notwendiger Höhenabweichungen im Zuge der Ausführungsplanung wird zu den aktuell geplanten Höhen der Dachgeschosse jeweils ein Puffer von ca. 50 cm zugeschlagen und diese erweiterte Höhe als maximal zulässige Oberkante festgesetzt.

An der Südseite schieben sich die Dachgeschosse um etwa 1 m über die Fassadenebene des Hauptbaukörpers hinaus. Die auskragende Vorhangfassade der Dachgeschosse erstreckt sich über die Südfassade bis zur Unterkante des 2. Obergeschosses.

Nach derzeitiger Planung befinden sich im Erdgeschoss des Hauses neben dem Hotelantritt Handelsflächen in einer Größenordnung von insgesamt ca. 550 m². Darüber liegen 6 Hotelgeschosse für ca. 135 - 145 Hotelzimmer.

Dem Grundsatzbeschluss des Fachbereichsausschusses folgend greift der vorliegende Entwurf die Bedeutung des Treppenaufgangs zwischen Bahnhofspassage und Albert-Einstein-Platz an der Schnittstelle zu Haus 1 der Sedelhöfe auf: Ausgehend vom Zwischenpodest öffnet sich der bislang geradlinige Treppenaufgang nun großzügig in Richtung der Bahnhofstraße. Dieser Kunstgriff hat zum Einen funktionale Vorteile für diejenigen Passanten, die auf direktem Wege aus der Passage zur Bahnhofstraße gelangen möchten bzw. vice versa. Zum Anderen hat diese architektonische Geste Signalwirkung auf Passanten in der Bahnhofstraße und erleichtert die Orientierung auf dem Weg zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof.

7.3. Spezieller Artenschutz / Ökologische Baubegleitung

Das Bauvorhaben „Bahnhofplatz 7“ wird durch das Büro für Landschaftsplanung und Artenschutz Dr. Andreas Schuler ökologisch begleitet.

Im Vorfeld der Gebäudeentkernung und des Abbruchs wurde mit den Unteren Naturschutzbehörde vereinbart, dass diese Arbeiten ökologisch überwacht und bei Auffinden artenschutzrechtlich relevanter Tierarten (Vögel, Fledermäuse) die verantwortlichen Aufsichtsbehörden informiert werden.

Begehungen fanden am 27.2., 9.4., 13.5., 23.5, 7.6., 11.6., 27.6. und 17.7.2018 statt. Es wurden keine direkten Hinweise auf Brutvögel (Nester, Jungtiere, warnende Altvögel) festgestellt. Das Gebäude wurde lediglich vom Haussperling und der Straßentaube als Sitzplatz genutzt. Dies ist artenschutzrechtlich nicht relevant.

Fledermausuntersuchungen (durchgeführt von Patrick Cvecko, Universität Ulm) ergaben keine Hinweise auf eine Nutzung des Gebäudes als Quartier. Es wurden weder Ausflüge noch indirekte Hinweise (Kot etc.) festgestellt. Das Gelände und dessen Umfeld ist ein spärlich genutztes Jagdhabitat und Transfergebiet. Es wurden lediglich einzelne Aufnahmen von Zwergfledermaus und Abendsegler auf Transferflügen festgestellt.

Einem Abbruch des Gebäudes standen keine artenschutzrechtlichen Belange entgegen. Der Abbruch konnte somit freigegeben werden.

7.4. Schalltechnische Untersuchung

In der Bauleitplanung sind die Anforderungen gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 Baugesetzbuch (BauGB) an gesunde Wohnverhältnisse zu beachten. Dabei muss überprüft werden, inwiefern schädliche Lärmimmissionen vorliegen und die Erwartungshaltung an den Lärmschutz in dem Plangebiet erfüllt wird. Mit der Berechnung und Bewertung der

Lärmimmissionen wurde die BEKON Lärmschutz & Akustik GmbH beauftragt. Die Ergebnisse der Untersuchung vom 29.03.2018 wurden in den Bebauungsplan und in die Begründung entsprechend eingearbeitet.

Demnach werden die Orientierungswerte an den West- und Südfassaden überschritten. Für dauerhafte Aufenthaltsräume wie z.B. Schlafzimmer sind daher passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt worden.

8. Wesentliche Stellungnahmen im Bebauungsplanverfahren

8.1. Private Stellungnahmen

Von Seiten der Öffentlichkeit wurden keine Stellungnahmen vorgebracht.

8.2. Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange (TÖB)

Die Stellungnahmen der folgenden Stellen flossen in die Abwägung mit ein:

- Fernwärme Ulm GmbH (FUG)
- Polizeipräsidium Ulm
- Zentralplanung Unitymedia BW GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Landratsamt Alb-Donau-Kreis - Kreisgesundheitsamt
- Regierungspräsidium Freiburg, Abt. 9, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
- Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU)
- Handwerkskammer Ulm (HWK)
- Industrie- und Handelskammer Ulm (IHK)
- Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm
- Landesamt für Denkmalpflege

Die Stellungnahmen der Leitungsträger sind überwiegend nachrichtlicher Natur und insbesondere für den späteren Bauablauf relevant.

Die Informationen wurden aufgenommen und an die am Bauablauf Beteiligten zur Beachtung weitergeleitet. Diese Stellungnahmen führen nicht zu Änderungen des Bebauungsplans.

Das Polizeipräsidium Ulm gibt zum Bebauungsplan Bahnhofplatz 7 keine Stellungnahme ab, sondern verweist stattdessen auf eine Stellungnahme, die die Polizei im Rahmen des Vorhabens Sedelhöfe vorgelegt hat.

Dabei handelte es sich im Wesentlichen um verkehrliche Belange sowie allgemeine Hinweise zur Kriminalprävention. Diese nachrichtlichen Informationen wurden an die Projektverantwortlichen zur Beachtung weitergeleitet.

Das Landratsamt Alb-Donau-Kreis /Kreisgesundheitsamt betont die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen und erwartet desweiteren in Hinblick auf ggfs. vorhandene infektionshygienische Belange eine erneute Beteiligung in den weiteren Verfahren. Grundlage für die lärmtechnische Beurteilung des Bauvorhabens ist eine schalltechnische Untersuchung, in der Maßnahmen zum Schutz der geplanten Nutzungen vor bestehenden bzw. künftig auftretenden Lärmimmissionen definiert wurden; diese wurden in den Festsetzungen des Bebauungsplans verankert. Im Falle von Einrichtungen mit infektionshygienischer Relevanz wird das Gesundheitsamt im Baugenehmigungsverfahren erneut beteiligt.

Die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Freiburg beinhaltet geotechnische Hinweise, die für den Bauablauf relevant sind. Diese wurde zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung an die Projektverantwortlichen weitergeleitet.

Die Handwerkskammer und die IHK Ulm fordern zum Einen die Anrechnung der planungsrechtlich zulässigen Verkaufsfläche des Objekts Bahnhofplatz 7 auf die maximal zulässige Verkaufsfläche in den benachbarten Sedelhöfen (18.000 m²). Die beiden Kammern begründen diese Forderung mit dem engen stadträumlichen und baulichen Zusammenhang der beiden Vorhaben und mit der gemeinsamen Trägerschaft durch die DC Developments. Des Weiteren erneuern die Kammern ihre Forderung, die statische Treppe aus der Bahnhofoberführung um eine zusätzliche Fahrtreppenanlage auf dem Projektgrundstück Bahnhofplatz 7 zu ergänzen und auf diese Weise die Wegebeziehung zwischen Bahnhofstraße und Bahnhofspassage weiter zu verbessern. Ferner regen beide Kammern an, den geplanten Oberflächenbelag des Albert-Einstein-Platzes in die Bahnhofstraße hinein zu verlängern und den sanierungsbedürftigen Belag in der gesamten Bahnhofstraße entsprechend zu ersetzen.

Die Verwaltung teilt die Auffassung der IHK bzw. der Handwerkskammer in den genannten Punkten nicht:

- Die Projekte „Sedelhöfe“ und „Bahnhofplatz 7“ sind zwei voneinander getrennte Vorhaben. Es ist zwar richtig, dass hinter beiden Objekten die gleiche Projektentwicklerin, die DC Developments GmbH aus Hamburg, steht und infolge der zeitlichen und räumlichen Nähe der Projekte auch bauplanerische Überlappungen stattfinden. Die Genese der beiden Vorhaben ist aber unabhängig verlaufen, was sich sowohl liegenschaftlich und formalrechtlich als auch baulich in den Projekten manifestiert. So befinden sich die beiden Projekte auf getrennten Grundstücken mit verschiedenen Eigentümern. Das Projekt Sedelhöfe wurde von der DC Developments bereits an einen Anleger verkauft, wogegen sich das Projektgrundstück Bahnhofplatz 7 im Eigentum einer davon unabhängigen Projektgesellschaft befindet. Desweiteren wurden/werden für die Projekte Sedelhöfe und Bahnhofplatz 7 getrennte Bebauungsplanverfahren durchgeführt und getrennte städtebauliche Verträge geschlossen. Die Projekte werden von unterschiedlichen Planungsteams entworfen, getrennt voneinander geplant und ausgeschrieben. Nicht zuletzt treffen die beiden Projekte an einer geschlossenen Brandwand aufeinander; eine spätere Öffnung der Brandwand und ein Übergreifen der Einzelhandelsflächen von den Sedelhöfen auf das Haus Bahnhofplatz 7 ist schon deshalb nicht möglich, da die Geschosshöhen unterschiedlich und nicht aufeinander abgestimmt sind. Das Projekt Bahnhofplatz 7 ersetzt ein bestehendes Handels- und Geschäftshaus an gleicher Stelle. Dies ist ein regelmäßiger Vorgang im Zuge der Stadterneuerung und bedarf angesichts der integrierten Lage und der geringen Größe der Handelsflächen keiner raumordnerischen Überprüfung. Eine Vereinigung des Projekts Bahnhofplatz 7 mit den Sedelhöfen ist weder beabsichtigt noch unter den baulichen und eigentumsrechtlichen Gegebenheiten realistisch. Es gibt daher keine Veranlassung, die Handelsflächen des Projekts Bahnhofplatz bzw. deren Besatz auf die vereinbarten Obergrenzen für die Handelsflächen der Sedelhöfe anzurechnen. Dies hat unter den gegebenen Voraussetzungen auch die Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium so bestätigt.
- Sowohl die geplante Fahrtreppe als auch die statische Treppe auf den Albert-Einstein-Platz befinden sich, aus der Bahnhofspassage von Westen kommend, in direkter Laufrichtung der Passanten. Die Antritte der beiden Treppen in der Passage liegen nebeneinander im Abstand von nur 8 m. Am Austritt auf den Albert-Einstein-Platz ist der Abstand zwischen den Treppenanlagen trotz des leichten Herausdrehens der Fahrtreppe immer noch unter 14 m. Es ist also keineswegs so, dass Passanten, die auf direktem Wege in die Innenstadt gelangen wollen, quasi auf die statische Treppe gezwungen bzw. Nutzer der Rolltreppe abseits der Bahnhofstraße in die Sedelhöfe gedrängt würden. Angesichts der geringen

Entfernung zwischen den beiden Treppenanlagen bleibt den Passanten – unabhängig von Ihrer Zielrichtung – die Wahlfreiheit, ohne dass dadurch in der einen oder anderen Weise unzumutbare Umwege in Kauf zu nehmen wären. Eine zweite Rolltreppe auf dem Grundstück Bahnhofplatz 7, wie von den Kammern gefordert, läge bereits außerhalb des Korridors der Bahnhofspassage und könnte nur über eine Tasche in der südlichen Passagenwand erschlossen werden. Eine geradlinige Anbindung an die Passage ist nicht möglich. Die Attraktivität einer solchen seitlich angehängten Fahrtreppe ist vergleichsweise gering, deren Mehrwert dadurch eingeschränkt. Dem stehen sehr hohe Investitions- und Unterhaltskosten gegenüber. Unabhängig von der Frage einer zweiten Fahrtreppe sind mit dem vorliegenden Entwurf deutliche Verbesserungen gegenüber der Ausgangsplanung der Sedelhöfe erreicht worden. Ausgehend vom Zwischenpodest öffnet sich der bislang geradlinige Treppenaufgang nun großzügig in Richtung der Bahnhofstraße. Diese architektonische Geste inszeniert den Zugang zur Passage; sie hat Signalwirkung auf Passanten in der Bahnhofstraße und erleichtert die Orientierung auf dem Weg zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof.

- Die Verwaltung teilt die Auffassung der beiden Kammern, dass die Bahnhofstraße einer umfassenden Sanierung und Neugestaltung bedarf. Die Bahnhofstraße kann dabei allerdings nicht isoliert betrachtet werden; sie bildet gemeinsam mit der Hirschstraße einen durchgehenden Straßenzug, der als gestalterische Einheit zu entwickeln ist. Hierzu muss mit der gebotenen Sorgfalt ein eigenes Projekt vorbereitet und dessen Finanzierung im Haushaltsplan der Stadt berücksichtigt werden. Ungeachtet dessen legt die veränderte städtebauliche Situation nahe, die Belagsgrenzen neu zu definieren und an den Übergängen von der Bahnhofstraße/ dem Albert-Einstein-Platz auf den Bahnhofplatz einheitlich gestaltete Platzflächen zu schaffen. Erste Planungsüberlegungen sehen dies so vor.

Aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen sind keine Änderungen am Bebauungsplan notwendig. Es besteht somit kein erneuter materieller Regelungsbedarf, sodass eine erneute öffentliche Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB nicht erforderlich ist und der Satzungsbeschluss gefasst werden kann.

9. Beschlussfassung

Der Bebauungsplan in der Fassung vom 31.08.2018 und die Satzung der örtlichen Bauvorschriften vom 31.08.2018 können gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung beschlossen werden.

Parallel dazu schließen Stadt und Investor einen städtebaulichen Vertrag, der weitere Vereinbarungen etwa zu Fragen der Gestaltung, zu Modalitäten der Bauausführung, technischen Infrastruktur und Baulegistik trifft.