

Planbereich	Plan Nr.
<b>110.5</b>	<b>103</b>

Stadt Ulm    Stadtteil Mitte

## **Bebauungsplan**

Bahnhofplatz 7

## **Begründung**

Ulm, 31.08.2018

Bearbeitung:  
Büro für Stadtplanung,  
Zint & Häußler GmbH

## 1. Inhalt 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.

## 2. Anlass und Ziel der Planung

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 Bau- und Grundstück 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.

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 realistischere Weise 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.

Auf Basis des Grundsatzbeschlusses hat der Investor in enger Abstimmung mit der Stadt eine Planungskonkurrenz durchgeführt. Die mit dem 1. Rang gekürte Arbeit 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.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans überlagert die rechtskräftigen Bebauungspläne

- 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 rechtskräftigen Bebauungspläne hinaus. Zur planungsrechtlichen Sicherung der angestrebten Entwicklung ist daher ein neuer Bebauungsplan erforderlich.

Der Bebauungsplan wird gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren durchgeführt.

### 3. Angaben zum Bestand

Das Plangebiet ist Bestandteil der dichten, innerstädtischen Bebauung im zentralen Geschäftsbereich von Ulm. Innerhalb des Plangebiets besteht derzeit noch ein bis zu 5-geschossiges Gebäude mit Flachdächern.

Westlich und südlich schließen die Verkehrsflächen des Bahnhofplatzes und der Bahnhofstraße an das Plangebiet an. Im Norden und Osten befindet sich das Projektgebiet der Sedelhöfe. Dort werden derzeit vier separate Häuser mit je 6 Vollgeschossen zzgl. eines Technikgeschosses auf einer gemeinsamen Basis von vier Untergeschossen errichtet.

Im Umfeld befinden sich die zentralen Einkaufslagen an der Bahnhofstraße sowie eine Reihe zentralstädtischer Einrichtungen rund um den Bahnhofplatz.

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 m<sup>2</sup> auf.

### 4. Geplante Neugestaltung des Plangebiets

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 allerdings 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 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 Traufkante 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. Ausgangspunkt ist 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 in erster Linie die öffentlichen Bereiche des Hotels vorgesehen. Im überhöhten südlichen Drittel des Dachraums erstreckt sich die Nutzfläche in ein 2. Dachgeschoss. Dort soll ein Gastronomiebetrieb (z.B. Café, Bar) mit einer vorgelagerten, geräumigen Dachterrasse eingerichtet 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.

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 m<sup>2</sup>. Darüber liegen 6 Hotelgeschosse für ca. 135 – 145 Hotelzimmer.

Dem Grundsatzbeschluss des Fachbereichsausschusses folgend thematisiert der dem Bebauungsplan zugrunde liegende Entwurf die Bedeutung des Treppenlaufs zwischen Bahnhofspassage und Albert-Einstein-Platz an der Schnittstelle zu Haus 1 der Sedelhöfe: 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.

## 5. Planinhalt

### 5.1 Abgrenzung des Geltungsbereichs

Kern des räumlichen Geltungsbereichs ist das Grundstück Flst. Nr. 61/1 (Bahnhofplatz 7). An seiner Nordostecke überlagert der Geltungsbereich eine Teilfläche des Projektgrundstücks der Sedelhöfe. Die Projekte Sedelhöfe und Bahnhofplatz 7 obliegen demselben Projektentwickler, so dass diese Überlagerung der Projekte auch zivilrechtlich möglich ist. Die überlagerte Fläche war bislang als unterbaute Verkehrsfläche vorgesehen. Die Unterbauung bleibt weiterhin bestehen; die Verkehrsfläche wird nun aber den städtebaulichen Zielsetzungen entsprechend mit dem Neubau überstellt.

Um nicht weiter als für den Hochbau nötig in die Planungssphäre der Sedelhöfe einzugreifen, folgt die Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs auf dem Areal der Sedelhöfe unmittelbar der Baugrenze für den Baukörper Bahnhofplatz 7. Entlang der übrigen Fassadenabschnitte wird ein Streifen der öffentlichen Verkehrsflächen in den Geltungsbereich einbezogen, der in seiner Breite

den notwendigen Arbeitsraum für den Abbruch des Gebäudebestands bzw. für den Neubau abbildet.

## 5.2 Art der baulichen Nutzungen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wird als Kerngebiet gemäß § 7 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt. Diese Festsetzung entspricht der oberzentralen Bedeutung der Ulmer Innenstadt und fügt sich in die Struktur der maßgeblichen Umgebung ein. Wiewohl der Investor das Projekt mit einer klaren Nutzungsvorstellung (Handel, Hotel, Gastronomie) entwickelt, soll der Nutzungskatalog des Bebauungsplans um solche kerngebietstypischen Nutzungen erweitert werden, die diesem Standort gleichermaßen angemessen sind. Auf diese Weise hält der Bebauungsplan langfristig Spielräume für etwaige Bedarfe zur Nutzungsänderung offen.

Die zulässige Art der baulichen Nutzungen (Kerngebiet) wird daher wie folgt festgesetzt:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude
- Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke
- Wohnungen ab dem 1. Obergeschoss
- Einzelhandelsbetriebe im UG, EG und 1. OG
- Gastronomie im obersten Geschoss zwingend

Darüber hinaus gehende Nutzungen sind nicht zulässig.

Obwohl zunächst keine Wohnnutzung vorgesehen ist, wird gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO festgesetzt, dass Wohnungen generell ab dem 1. Obergeschoss allgemein zulässig sind. Diese Festsetzung reflektiert die städtebauliche Haltung, grundsätzlich auch in den zentralen Handelslagen Wohnnutzung zu ermöglichen und damit zur Nutzungsmischung und zur Belebung der Innenstadt auch außerhalb der Geschäftszeiten beizutragen. Das Erdgeschoss sowie das 2. Dachgeschoss sind den klassischen kerngebietstypischen Nutzungen vorbehalten; der Charakter des Kerngebiets bleibt somit in jedem Fall erhalten.

Die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO in Kerngebieten allgemein zulässigen Vergnügungsstätten werden für den Geltungsbereich ausgeschlossen. Bei Vergnügungsstätten besteht grundsätzlich die Gefahr, dass sie zu erheblichen Störungen und Belästigungen der angrenzenden Nutzungen führen. Gerade das Umfeld des Hauptbahnhofs ist erfahrungsgemäß ein gesuchter Ort zur Ansiedelung von Vergnügungsstätten – mit der Konsequenz, dass die auf diese Weise belegten Geschäftseinheiten in der Regel nach außen abgeschottet werden und in weiterer Folge ganze Handelslagen an Attraktivität verlieren. Mit der grundlegenden Neuentwicklung des Bahnhofplatzes und des westlichen Zugangs zur Innenstadt soll hingegen ein lebendiges und vielfältiges Entrée geschaffen werden. Vergnügungsstätten wären dieser Entwicklung hinderlich. Der Ausschluss erfolgt auf der Grundlage von § 1 Abs. 5 BauNVO.

Weiterhin sind die Ausnahmen gemäß § 7 Abs. 3 BauNVO (Tankstellen, die nicht unter § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO und Wohnungen, die nicht unter § 7 Abs. 2 Nr. 6 und 7 BauNVO fallen) nicht Bestandteil des Bebauungsplans. Für die Zulässigkeit von Wohnungen besteht bereits eine klar definierte Regelung, Tankstellen sind mit der vorgesehenen, innerstädtischen Kerngebietenutzung nicht vereinbar.

Das Plangebiet dient vorrangig innenstadttypischen Nutzungen mit einem zentralen Standortbedarf. Mit den vorgesehenen Festsetzungen werden alle im konkreten Bauvorhaben vorgesehenen Nutzungen planungsrechtlich ermöglicht.

## 5.3 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die zulässige Grundflächenzahl sowie die zulässige Höhe der baulichen Anlagen bestimmt.

Die Grundflächenzahl wird entsprechend der Planungskonzeption auf die Obergrenzen von 1,0 gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO festgesetzt.

Die Höhe der baulichen Anlagen wird differenziert nach Gebäudeteilen über die zulässige Gebäudeoberkante (OK) als absolute Höhe ü.NN im neuen System festgesetzt. Die Traufkante des Hauptbaukörpers liegt auf einer Höhe von 501,50 NN. Die Oberkanten der gestaffelten Dachgeschosse OK 1 – OK 5) differieren zwischen 506,75 m ü.NN (Anschluss an Haus 1 der Sedelhöfe) und 511,75 m ü.NN (südl. Gebäudekante). Dies entspricht einer relativen Höhe von ca. 28,75 m bis 33,75 m über dem Niveau des Bahnhofplatzes.

Die festgesetzte Höhenbeschränkung der Traufkante des Hauptbaukörpers fügt sich in das vorhandene Spektrum der benachbarten Gebäudehöhen der Sedelhöfe/Haus 1 (Traufkante: 23,50 m, OK Technikgeschoss: 27,00 m) und des Hauses Bahnhofstraße 17 (25,50 m) ein. Lediglich im südl. Bereich überschreitet der Dachaufbau des geplanten Neubaus das vorhandene Höhenspektrum und setzt auf diese Weise ein städtebauliches Zeichen an einem der wichtigen Stadteingänge.

Die Objektplanung befindet sich noch in einem relativ frühen Stadium. Zur Sicherung möglicher Abweichungen im Zuge der weiteren Durcharbeitung bzw. infolge von Bautoleranzen werden die festgesetzten Oberkanten gegenüber den vorgenannten Zahlen um ca. 50 cm erhöht.

#### **5.4 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen**

Der Bebauungsplan setzt eine geschlossene Bauweise fest. Auf diese Weise wird für das Plangebiet die in der Ulmer Innenstadt vorherrschende Grenzbebauung (Blockrandbebauung) gesichert.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen bestimmt. Das Baufenster basiert auf dem Ergebnis eines im Vorfeld durchgeführten konkurrierenden Planungsverfahrens.

#### **5.5 Verkehrserschließung**

Die Erschließung und Andienung des Grundstücks erfolgt über die bestehenden Verkehrsflächen der Friedrich-Ebert-Straße sowie der Bahnhofstraße. Wie in den zentralen Innenstadtbereichen üblich werden zur Andienung in Fußgängerzonen tageszeitliche Befristungen auferlegt.

Die baurechtlich notwendigen PKW Stellplätze können angesichts der beengten Grundstückssituation nicht sinnvoll innerhalb der Grundstücksfläche hergestellt werden. Die Friedrich-Ebert-Straße ist verkehrlich hoch belastet und eignet sich im Bereich des Bahnhofplatzes mit seinen vielfältigen Verkehren und Wegebeziehungen nicht zur Erschließung einer zusätzlichen Tiefgarage. Die Bahnhofstraße und der Albert-Einstein-Platz sind ausgewiesene Fußgängerzonen und als ganztägige Zu- und Ausfahrt einer privaten Tiefgarage ebenfalls ungeeignet.

Die für das Bauvorhaben baurechtlich notwendigen Stellplätze werden daher abgelöst. In Anbetracht der exzellenten Anbindung an den öffentlichen Verkehr und der räumlichen Nähe zu öffentlichen Parkeinrichtungen ist dies vertretbar. Die wichtigste Haltestelle im Ulmer Nahverkehrsnetz liegt buchstäblich vor der Haustür; die Region ist über den gegenüberliegenden Hauptbahnhof und den ZOB sehr gut erreichbar. In kurzer Distanz befindet sich zudem das Parkhaus Deutschhaus mit ca. 600 Einstellplätzen. Unter dem Bahnhofplatz wird aktuell eine Tiefgarage für ca. 540 Stellplätze errichtet. Der Investor des Projekts schafft unter den benachbarten Sedelhöfen derzeit selbst 700 neue Stellplätze in einer 3-geschossigen Tiefgarage. Weitere Stellplätze sind in einem Parkhaus am westlichen Ende des Bahnhofstegs geplant.

#### **5.6 Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit**

Ausgehend von seinem Zwischenpodest öffnet sich künftig der Treppenaufgang aus der Bahnhofspassage großzügig in Richtung der Bahnhofstraße. Dieser Treppenlauf verbindet die öffentliche Bahnhofspassage über die privaten Grundstücke der Sedelhöfe bzw. des Objekts Bahnhofplatz 7 mit dem wiederum öffentlichen Albert-Einstein-Platz. Zur dauerhaften Sicherung dieser Wegeverbin-

dung für die Öffentlichkeit wird ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit auf die nicht öffentlichen Grundstücksbereiche gelegt. Diese Abgrenzung ergänzt eine analoge Fläche für eine Treppenanlage im Geltungsbereich des Bebauungsplans "Sedelhöfe".

## 5.7 Grünordnerische Festsetzungen

Das Plangebiet liegt im Bereich des fast vollständig versiegelten Stadtkerns von Ulm. Es umfasst ein bereits im Bestand vollständig überbautes Grundstück. Sinnvolle grünordnerische Festsetzungen für eine substantielle Aufwertung des Quartiers sind unter diesen Voraussetzungen nicht sinnvoll möglich.

## 5.8 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Der Bebauungsplan wird gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung durchgeführt. Als Maßnahme der Innenentwicklung bei einer Größe des Geltungsbereichs von ca. 1.067 m<sup>2</sup> erfüllt das Vorhaben die vorgegebenen Kriterien nach § 13a Abs. 1 BauGB. Die Durchführung einer formalen Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB ist nicht erforderlich.

Ein naturschutzrechtlicher Ausgleich im Sinne von § 1a Abs. 3 BauGB für die Bebauung der Grundstücke sowie die Erstellung eines Umweltberichts im Sinne von § 2a BauGB ist ebenfalls nicht erforderlich. Eine überschlägige Abschätzung der durch die Planung verursachten Eingriffe gemäß § 1 Abs. 6 BauGB ergibt, dass im Plangebiet keine über den Bestand hinausgehenden, wesentlichen Eingriffe in die Schutzgüter zu erwarten sind.

## 5.9 Artenschutz

Für das Plangebiet wurde aufgrund des vorzeitig geplanten Abbruchs parallel zum Bebauungsplan in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde eine ökologische Baubegleitung durch das Büro für Landschaftsplanung und Artenschutz, Dr. Andreas Schuler durchgeführt. Die Begleitung begann vor der Entkernung und wurde bis zum Beginn der Abbrucharbeiten fortgeführt. Insgesamt wurden im Zuge der Baubegleitung 8 Begehungen von Februar bis Juli durchgeführt.

Dabei wurden keine direkten Hinweise auf Brutvögel (Nester, Jungtiere, revieranzeigende Altvögel) festgestellt. Das Gebäude wurde aber vom Haussperling und der Straßentaube als Ansitz genutzt. Diese Nutzung ist artenschutzrechtlich nicht relevant.

Die Fledermausuntersuchungen (durchgeführt von Patrick Cvecko, Uni Ulm) ergaben ebenfalls 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 nur einzelne Aufnahmen von Zwergfledermaus und Abendsegler auf Transferflügen festgestellt.

Somit werden keine Zugriffsverbote gemäß § 44 BNatSchG verletzt. Weitere Maßnahmen sind nicht notwendig.

## 5.10 Immissionsschutz

### Lärmbelastung im Plangebiet

In der Bauleitplanung sind die Anforderungen nach § 1 Abs. 6 Nr. 1 Baugesetzbuch (BauGB) an gesunde Wohnverhältnisse zu beachten und es ist zu prüfen, inwiefern schädliche Lärmimmissionen vorliegen und die Erwartungshaltung an den Lärmschutz in dem Plangebiet erfüllt wird.

Westlich des Plangebietes verläuft die Bahnhofstraße mit einer Straßenbahnlinie und westlich davon befindet sich der Bahnhof.

Mit der Berechnung und Bewertung der Lärmimmissionen wurde die BEKON Lärmschutz & Akustik GmbH beauftragt. Die Ergebnisse der Untersuchung können dem Bericht mit der Bezeichnung "LA13-238-G04-01" mit dem Datum 29.03.2018 entnommen werden.

Die Erwartungshaltung an den Schutz vor Verkehrslärm ist in den Orientierungswerten für Verkehrslärm des Beiblattes 1 zur DIN 18005, Teil 1, "Schallschutz im Städtebau, Berechnungsverfahren", vom Mai 1987 festgelegt. Die Orientierungswerte werden an den West- und Südfassaden überschritten.

Es werden bauliche Maßnahmen im Sinne von §9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt:

Bei Änderung und Neuschaffung von schützenswerten Nutzungen im Sinne der DIN 4109-1:2016-07. "Schallschutz im Hochbau, - Teil 1: Mindestanforderungen" (z.B. Wohnräume, Schlafräume, Unterrichtsräume, Büroräume) sind die sich aus den Lärmpegelbereichen ergebenden baulichen Schallschutzmaßnahmen zu beachten. Es wurden für Fenster von Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmern schallgedämpfte Lüftungseinheit (z.B. Schalldämmlüfter, Zentrale Belüftungsanlage usw.) festgesetzt. Die erforderlichen Schalldämm-Maße können auch auf Grundlage von Lärmpegelberechnungen und/oder Messungen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens bzw. des Freistellungsverfahrens ermittelt werden. Die sich aus der bauaufsichtlich eingeführten DIN 4109 und aus den anerkannten Regeln der Technik ergebenden Mindestanforderungen sind zu beachten. Somit ist sichergestellt, dass eine ausreichende Belüftung gesichert ist, ohne dass diese Räume mit unzumutbaren Innenraumpegeln belastet werden.

Erschütterungsschutz

Bei der Planfeststellung der Straßenbahnlinie bestand bereits eine Bebauung im Bereich des Plangebietes. Daher ist davon auszugehen, dass ein ausreichender Erschütterungsschutz sichergestellt ist.

Es wird dem Vorhabenträger vorsorglich empfohlen, gutachterlich nachzuweisen, dass die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen - Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden" vom Juni 1999 sichergestellt ist.

Planbedingter Fahrverkehr auf öffentlichen Verkehrswegen

Da keine relevante Änderung des Fahrverkehrs durch das Planvorhaben verursacht wird, ist mit keinen unzumutbaren Lärmbelastungen zu rechnen.

Die eventuell vorhandene zusätzliche Lärmbelastung wird als zumutbar angesehen.

Gewerbelärmimmissionen im Plangebiet

Die bauliche Nutzung war bisher als Kerngebiet (MK) festgesetzt. Da im neuen Bebauungsplan auch ein Kerngebiet festgesetzt wird, ergibt sich hinsichtlich der zulässigen Lärmimmissionen im Plangebiet keine Änderung. Somit entstehen auch den umliegenden Gewerbebetrieben durch den neuen Bebauungsplan keine Nachteile.

## **5.11 Infrastrukturversorgung**

Die bestehende Infrastruktur ist zur Versorgung des Plangebiets ausreichend dimensioniert. Die Ableitung des Schmutzwassers zur Kläranlage Steinhäule erfolgt über bereits vorhandene Kanäle.

Infolge der Verlängerung des Grundstücks nach Süden müssen diverse Leitungen im Untergrund der Bahnhofstraße verlegt werden. Diese Arbeiten werden im Vorgriff auf die Baumaßnahme auf Veranlassung und auf Kosten des Investors durchgeführt. Die verschiedenen Leitungsträger sind in die Planung eng eingebunden.



## 5.12 Örtliche Bauvorschriften

Zur Sicherstellung der gestalterischen Zielsetzungen im Plangebiet werden örtliche Bauvorschriften nach § 74 der Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) als eigenständiger Satzungsteil festgesetzt. Besondere Anforderungen werden für die Dachgestaltung und für Werbeanlagen definiert.

In Anbetracht des prominenten Standorts am westlichen Eingang in die Innenstadt wird besonders Wert auf die Qualität des Erscheinungsbilds gelegt. Der Entwurf für den Neubau schlägt für die geschlossenen Fassadenflächen und für die Lamellenstruktur vor den Glasfassaden keramische Baustoffe in Kombination mit Metallpaneelen und Verglasungen in beige, braun und Naturtönen vor. Dieses Material und die damit verbundene Fassadengliederung prägen den Gebäudeentwurf maßgeblich. Zur Sicherstellung der gewünschten Qualität wird die Materialität der Fassaden explizit festgesetzt. Im Übrigen wird eine Abstimmungsverpflichtung in Hinblick auf die nach außen wirkenden Gestaltungselemente festgesetzt.

Der Bebauungsplan wird flankiert durch einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Ulm und dem Investor. Im Vertrag werden u.a. die Gestaltanforderungen und Qualitätsmaßstäbe weiter ausdifferenziert.

Die Breite des Gehrechts zugunsten der Allgemeinheit im Bereich des Treppenabgangs in die Passage ist formal an den ersten Versatz an der Ostfassade gebunden. Sollte die weitere Durcharbeitung des Entwurfs dazu führen, dass die Breite des ersten Fassadenabschnitts vergrößert würde, muss sich die mit Gehrecht belegte Fläche in entsprechender Weise dehnen. In Hinblick auf die Bedeutung des Treppenabgangs im städtischen Wegenetz wird diese Korrelation zwischen Treppenbreite und Fassadenbreite explizit festgelegt.

## 6.0 Flächen- und Kostenangaben

### 6.1 Flächenbilanz

Gesamtfläche Geltungsbereich	ca. 1.067 m <sup>2</sup>	(100,0 %)
davon:		
Kerngebiet (MK)	ca. 769 m <sup>2</sup>	( 74,6 %)
öffentliche Verkehrsflächen	ca. 298 m <sup>2</sup>	( 25,4 %)

### 6.2 Kostenangaben

Der Stadt Ulm entstehen durch den Bebauungsplan keine Kosten. Die Kosten für die Bearbeitung des Bebauungsplans werden vom Investor des Projekts „Bahnhofplatz 7“ getragen.