

Heute ist Spatenstich für ein Jahrhundert-Projekt an der Donau

# Neu-Ulm lässt die Bahn verschwinden

Durch die Verlegung der ICE-Strecke in den Untergrund gewinnt die Stadt 18 Hektar Entwicklungsfläche

Von Guido Kleinhubbert

**Neu-Ulm** – Eine „Jahrhundert-Chance“ sei das, findet Beate Merk. Eine, die es unbedingt zu nutzen gelte, weil damit für Neu-Ulm ein „neues Zeitalter“ anbrechen könne. Die Stadt bekomme mehr Platz, mehr Ruhe, mehr Zukunft: „Neu-Ulm“, sagt die Oberbürgermeisterin, werde ein „neues Neu-Ulm“. So gesehen ist es für die 50 000-Einwohner-Stadt ein epochales Ereignis, wenn Ministerpräsident Edmund Stoiber, Deutsche-Bahn-Chef Hartmut Mehdorn und Angelika Mertens, Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium heute aus einem Sonderzug steigen und dann hinter dem Bahnhof abwechselnd einen Spaten in die Erde stechen werden. Mit diesem symbolischen Akt beginnen nämlich endgültig die Arbeiten am lange diskutierten und immer wieder aufgeschobenen Bahn- und Städtebau-Konzept „Neu-Ulm 21“. Ein 160 Millionen Euro teures Projekt, das ein komplett neues Stadtviertel hervorbringen wird, für die Bahn große Signalwirkung hat, und ganz nebenbei auch ein großer persönlicher Erfolg für die stellvertretende CSU-Vorsitzende Beate Merk ist.

Durch den Umbau der Bahn-Anlagen auf einer Strecke von etwa vier Kilometern wird das Zentrum der bayerischen Grenzstadt an der Donau um 18 Hektar und damit ein Drittel vergrößert. Noch quetscht sich die City zwischen Donau und Gleissystem, zukünftig wird sich das innenstädtische Leben auch östlich der Schienen abspielen – dort, wo zurzeit

noch viele Flächen brach liegen, Wildwuchs vorherrscht und früher ein Containerbahnhof war, entsteht Raum für neue Wohn- und Geschäftshäuser. In den nächsten viereinhalb Jahren soll unter anderem eine neue Wohnsiedlung entstehen – an den Konzepten für die anderen Flächen wird noch gearbeitet. Geplant ist eine ausgewogene Mischung aus Wohn- und Geschäftshäusern, Parkanlagen und öffentlichen Einrichtungen.

„Neu-Ulm 21“ ist aufgrund seiner Dimension ein nahezu einzigartiges Projekt in Deutschland. In der Relation zur Größe der Stadt lässt es sich sogar mit der Hamburger „Hafencity“ vergleichen: Das Zentrum der Hansestadt wird durch dieses neue Gebiet in den nächsten Jahren ebenfalls um etwa ein Drittel answellen und gilt bei vielen Stadtplanern – ebenso wie „Neu-Ulm 21“ – als vorbildlich.

## Halbierte Fahrtzeit

Die Bahn sieht in der Umsetzung dieses „Verkehrskonzeptes der Zukunft“ auch ein wichtiges Signal für die schon lange geplante Optimierung der Verbindung München-Stuttgart. Unter anderem soll durch eine neue Trasse die Fahrtzeit zwischen den beiden Städten Stuttgart und Ulm halbiert werden. Etwa 17 Millionen Euro lässt sich die Bahn das Projekt „Neu-Ulm 21“ auch aufgrund seiner Signalwirkung kosten: etwas mehr als ein Zehntel dessen, was insgesamt investiert werden wird. Bund und Land übernehmen etwa 123 Millionen Euro,

die Stadt Neu-Ulm bezahlt knapp 19,5 Millionen Euro. Eine Summe, die die Stadt auf der hohen Kante hat – was auch daran liegt, dass der Umbau der Bahnanlagen schon seit langer Zeit auf der Wunschliste der Kommunalpolitiker steht.

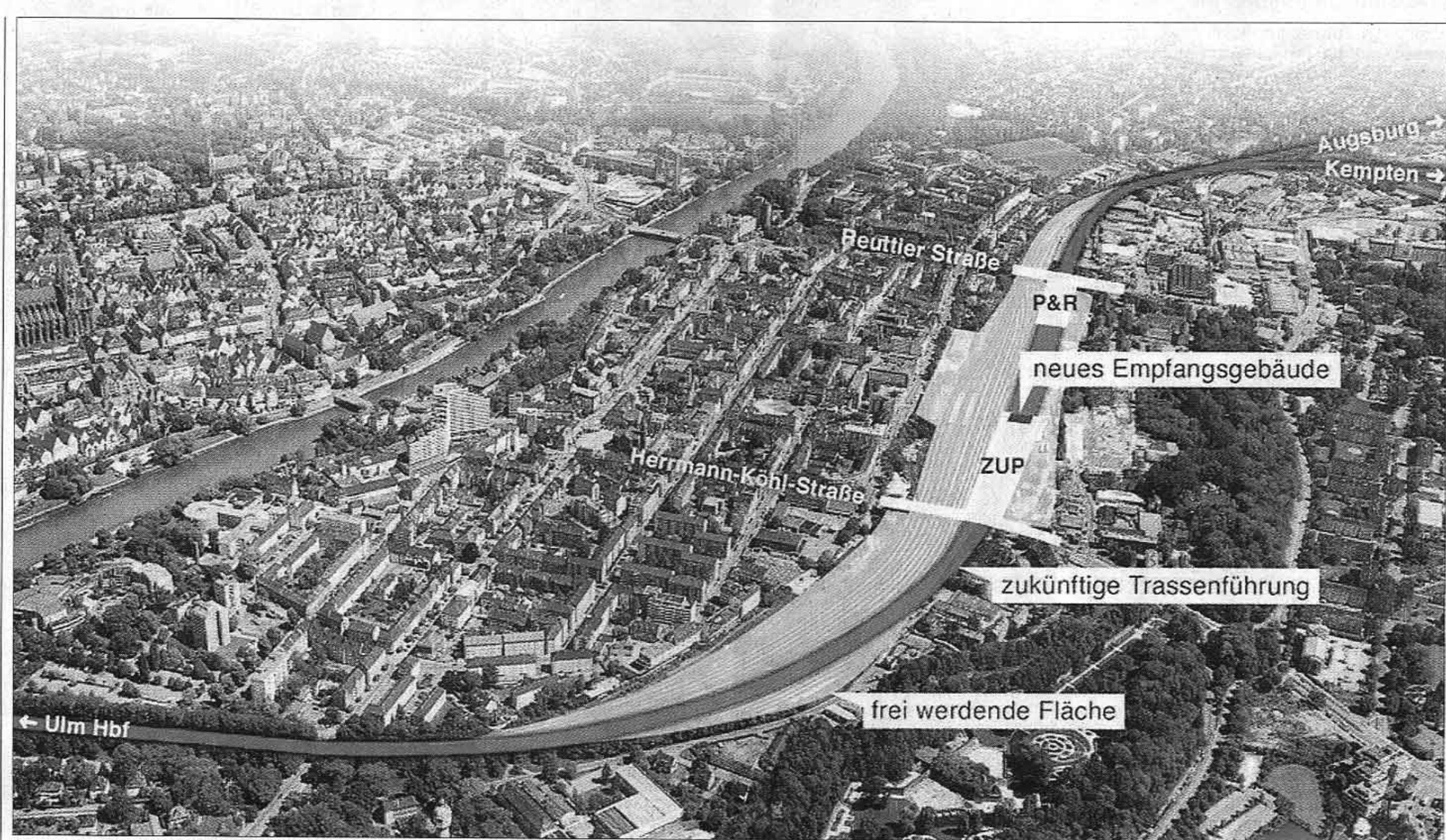
Dort, wo es jetzt noch bis zu 16 Gleise gibt, wird es zukünftig nur noch vier geben. Die Züge werden nicht mehr ebenerdig, sondern in einer zum Teil überdachten Rinne fahren, die die Planer „Trog“ nennen. Dieser Trog wird zum einen besseren Schallschutz mit sich bringen und zum anderen die Anbindung der beiden Stadtteile links und rechts der bisherigen **Bahnanlagen vereinfachen**. Wo es heute noch zwei niedrige und Lkw-untaugliche Unterführungen und einen Bahnübergang gibt, an dem regelmäßig

lange Staus entstehen, werden zwei neue, ebenerdige Brücken über den Trog gebaut. Außerdem bekommt Neu-Ulm einen neuen Bahnhof und einen Park-and-ride-Platz. „Was die Überquerung der Gleisanlagen angeht, waren das bisher unhaltbare Zustände“, sagt Rathaus-Sprecherin Monika Ferchenbauer.

Für Oberbürgermeisterin Merk, die Ende Juli zur stellvertretenden Vorsitzenden der CSU gewählt wurde, ist der Beginn der Bauarbeiten ein persönlicher Erfolg. Schon im Kommunalwahlkampf 1994/95 schwärmte sie von den Möglichkeiten, die es östlich der Gleise gebe. Als die Idee zu „Neu-Ulm 21“ geboren würde, ahnte sie **allerdings noch nicht**, wie schwer der Weg bis zum heutigen Spatenstich werden würde. Immer wieder legte der Bund das Projekt auf Eis, nach dem Regierungswechsel 1998 bewegte sich zunächst gar nichts mehr. Erst, als sich der Freistaat Bayern im August 2002 bereit erklärte, den Bundesanteil vorzustrecken, galt die Finanzierung als gesichert. „Manch einer wollte schon nicht mehr glauben, dass es jetzt endlich los geht“, sagte Merk kürzlich auf einer Bürgerversammlung.

Weil der lang ersehnte Spatenstich immer wieder nach hinten geschoben wurde, wird die Zeit jetzt knapp. Die Umbauarbeiten an den Gleisen müssen bis zum 31. März 2008 abgeschlossen sein: An diesem Tag beginnt nämlich direkt hinter dem Bahnhof die Landesgartenschau 2008. „Wir schaffen das“, sagt Jürgen Friedmann von der Bahn, „da kann sich Frau Merk drauf verlassen.“





Ein komplettes neues Stadtviertel soll auf den 18 Hektar entstehen, die durch das Bahnprojekt in der Innenstadt frei werden.