

Neu|Ulm

Bürgerinitiative Bahn im Tunnel BIT

Bürgerzentrum Oberschleißheim 24.11.2005

Herzlich Willkommen

zum Vortrag von Rolf Egert zum
Bahnprojekt Neu-Ulm 21

Eine Vision wird Realität

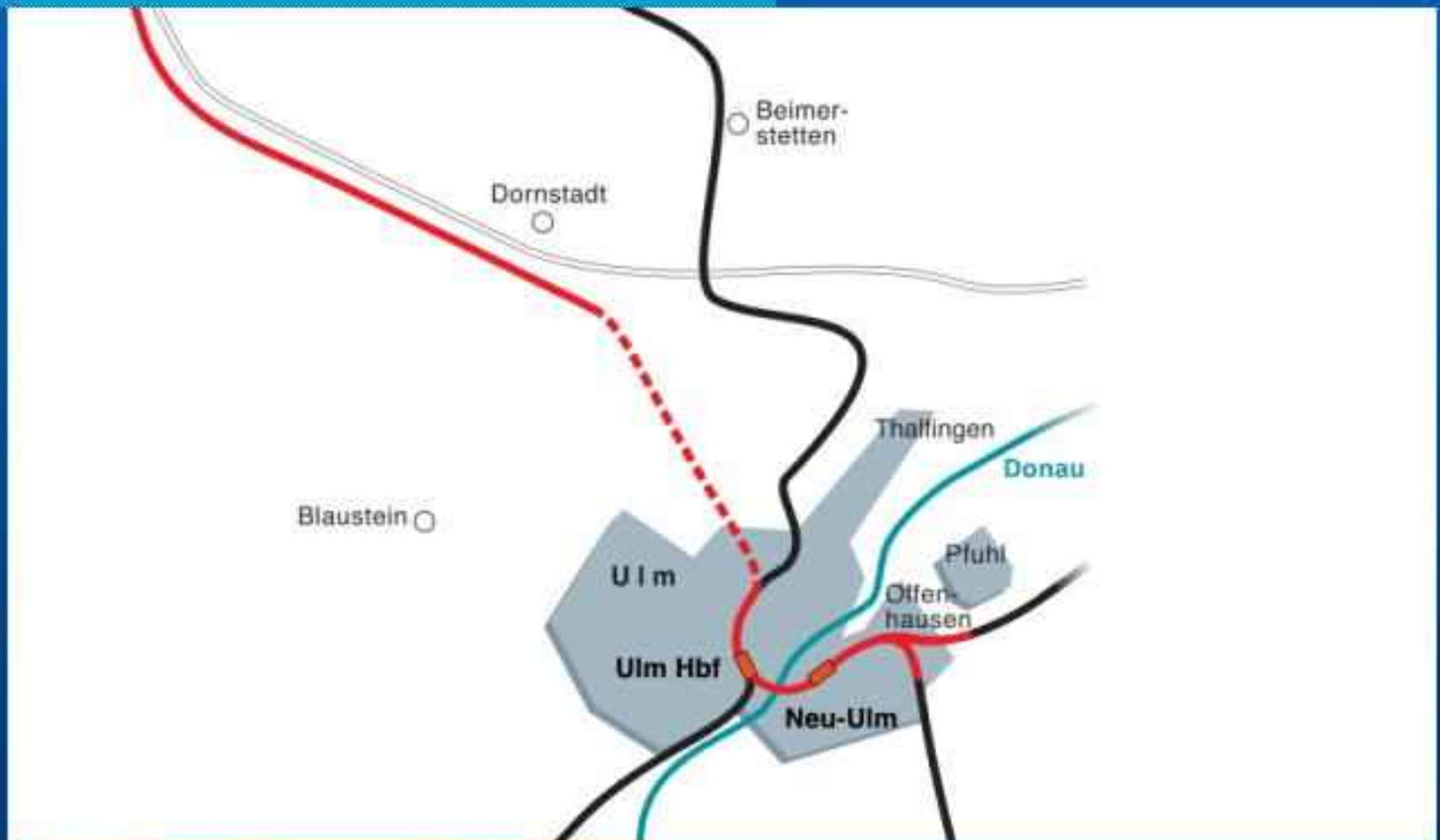
Das Projekt Neu-Ulm 21

- Zeitlicher Rückblick
- Chancen der Stadtentwicklung
- Städtebauliches Konzept
- Technisches Projekt NU 21
- Finanzierung

Projektübersicht: Stuttgart 21, NBS Wendlingen-Ulm, Neu-Ulm 21



NBS Wendlingen-Ulm, Neu-Ulm 21 Trassenverlauf



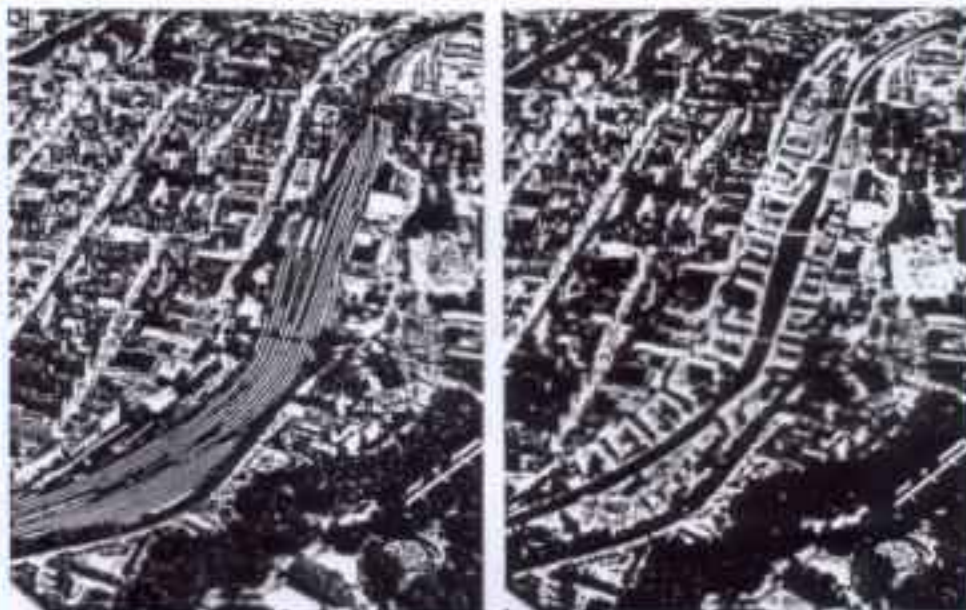
Neu-Ulm 21

Bahnanlagen trennen die Kernstadt



Neu Ulm 21

Die örtliche Presse titelt Anfang 1996



Es war auf zunächst breiter Basis zu einem Konsens über die Bahntrasse im Neu-Ulmer Innenstadtbereich gekommen. Heute hat Modell die Häuserfront bis fast an die Trasse herangebracht werden.

08/09mz/111/012-jan/166/67/125

Bahn kann auf zehn Hektar verzichten

In Neu-Ulm sollen die Schienen einige Meter tiefer gelagert werden - 300-Millionen-Mark-Projekt

Von unserem Redaktionsmitglied Jürgen Bartsch

Der Vizebürgermeister Dr. Beate Merk, die Schienenverläufe in der Neu-Ulmer Innenstadt tiefer zu legen und durch den Wegfall von Gleisen freizumachende Flächen zu bebauen, stößt bei den Bahn-Planern auf offene Ohren. Die Un-

ter im Bereich des jetzigen Bahnhofs verlaufen. Die übrige Strecke wird, so die derzeitige Planung, in einem „Zug“ geführt.

Über die Bahn, nach der Merk, dass sich die „Jahre im Bereich“ zwei bis drei, als für einen Neuentwurf. Merk, sagt: „Man, Sie schenken die Kosten auf rund 200 Millionen-Mark. Ein Teil der Kosten könnte durch den Verkauf der frei werdenden Fläche in-

gen im Bereich des jetzigen Bahnhofs verlaufen. Die übrige Strecke wird, so die derzeitige Planung, in einem „Zug“ geführt. Über die Bahn, nach der Merk, dass sich die „Jahre im Bereich“ zwei bis drei, als für einen Neuentwurf. Merk, sagt: „Man, Sie schenken die Kosten auf rund 200 Millionen-Mark. Ein Teil der Kosten könnte durch den Verkauf der frei werdenden Fläche in-

gen im Bereich des jetzigen Bahnhofs verlaufen. Die übrige Strecke wird, so die derzeitige Planung, in einem „Zug“ geführt. Über die Bahn, nach der Merk, dass sich die „Jahre im Bereich“ zwei bis drei, als für einen Neuentwurf. Merk, sagt: „Man, Sie schenken die Kosten auf rund 200 Millionen-Mark. Ein Teil der Kosten könnte durch den Verkauf der frei werdenden Fläche in-

gen im Bereich des jetzigen Bahnhofs verlaufen. Die übrige Strecke wird, so die derzeitige Planung, in einem „Zug“ geführt. Über die Bahn, nach der Merk, dass sich die „Jahre im Bereich“ zwei bis drei, als für einen Neuentwurf. Merk, sagt: „Man, Sie schenken die Kosten auf rund 200 Millionen-Mark. Ein Teil der Kosten könnte durch den Verkauf der frei werdenden Fläche in-

Neu-Ulm 21

... später über die Tieflage der Bahn

„Neu-Ulm 21“: Der Zug fährt in einem Trog

Vorher zweite Bahnbrücke über Donau geplant

Von unserem Redaktionsmitglied Thomas Stolbader

Die Bahn hat an der Donau Großes vor. In Anlehnung an das Riesenvorhaben Stuttgart 21R mit einem neuen, unterirdischen Hauptbahnhof nennt sie ihre Pläne für eine neue Gleisstrasse „Neu-Ulm 21“. Zu diesem Projekt gehört auch eine zweite Bahnbrücke über die Donau, die als erstes in Angriff genommen werden soll. Der Regionalverband Donau-Über fordert in einer gestern angenommenen Resolution, daß mit der Genehmigungsrouline für den Brückenbau schnellstmöglich begonnen wird.

Jeden Tag überqueren noch Angaben der Deutschen Bahn AG etwa 150 Züge auf der bestehenden zweigleisigen Eisenbahnbrücke die Donau. Dazu sollen noch einmal 400 Züge des Fern-, Nah- und Güterverkehrs kommen. Um diese Masse zu bewältigen, ist eine zweite Brücke mit weiteren zwei Gleiskörpern notwendig.

Bei diesem Bauwerk soll es über nicht bleiben. Wie Regionalverbandsgeschäftsführer Klaus Bemmle sagte, sind zwar Pläne für einen Bahntunnel im Neu-Ulm an den voraussichtlichen Kosten gescheitert, doch werde jetzt eine sogenannte Troglösung angestrebt. Das bedeutet, daß die dann vier Gleise Gefertigelt werden.

Dadurch, daß die Züge in diesem Trog verschwinden, werden oben Flächen frei. Nach den Vorstellungen der Bahn – dies ist die Parallele zu „Stuttgart 21“ – soll mit dem Erlös aus dem Grundstücksverkauf das Gesamtprojekt finanziert werden. Planungsausschuß und Planungsbüro des Regionalverbandes mußten bei ihrer gestrigen Sitzung in Rut a.L. Rot (Landkreis Biberach) auf Erklärungen aus erster Hand verzichten, wegen einer Erkrankung hatte Bahnplaner

Ernst Kritman abgesagt. Wie Bemmle sagte, werde das Gesamtprojekt nach Auskunft Kritmans (Trog, Brücke und Gleisumbau im Ulmer Hauptbahnhof) etwa 400 Millionen Mark kosten.

In der Diskussion sprach sich Neu-Ulms Erster Bürgermeister Willi Binneroff zunächst dafür aus, die Genehmigungsverfahren für Brücke und Trog auf einmal in Angriff zu nehmen. Denn gerade von einer tiefergelegten Bahntrasse profitiere Neu-Ulm. Wolfgang Neumann, der die Ulmer SPD-Gemeinderatsfraktion vertritt, unterstützte Binneroff, da der Bahnverkehr durch Neu-Ulm sehr problematisch sei. Wolfgang Schürle, Landrat des Alb-Donau-Kreises, sprach sich als Vorsitzender des Regionalverbandes gegen eine Koppelung aus: „Dann läuft kurzfristig eben nichts“, warnte Schürle. Und wenn es zu Verzögerungen komme, sei vorwiegend kein Geld mehr da – auch nicht für die Brücke. Die zweite Donauquerung sei aber in jedem Fall erforderlich, besaure Ulms Baubürgermeister Wenig. In der einstimmig angenommenen Resolution fordert der Regionalverband die Planfeststellung für die Brücke und pocht gleichzeitig auf den Trog.

Das Projekt Neu-Ulm 21

- Zeitlicher Rückblick
- Chancen der Stadtentwicklung
- Städtebauliches Konzept
- Technisches Projekt NU 21
- Finanzierung

Neu-Ulm 21

Übersichtsplan zum Projektumfang



Das Projekt Neu-Ulm 21

- Zeitlicher Rückblick
- Chancen der Stadtentwicklung
- **Städtebauliches Konzept**
- Technisches Projekt NU 21
- Finanzierung

Neu-Ulm 21

Städtebaulicher Wettbewerb



Neu-Ulm 21

Neuer Bahnhofsvorplatz mit ZUP

Draufsicht



Neu-Ulm 21

Empfangsgebäude am neuen Bahnhof

Ansicht Ost



Ansicht West



Neu-Ulm 21

Stadtgrünplatz mit Kunstlergärten LGS 2008

und historischer Caponniere IV



Neu-Ulm 21

Spätere Bebauung am Glacis Ost



Das Projekt Neu-Ulm 21

- Zeitlicher Rückblick
- Chancen der Stadtentwicklung
- Städtebauliches Konzept
- **Technisches Projekt NU 21**
- Finanzierung

Neu-Ulm 21

Warum?



Neu-Ulm 21

frei werdende Flächen



Neu-Ulm 21

ZUP und P&R



Neu-Ulm gewinnt mit Neu-Ulm 21



- Tieferlegung und Reduzierung der Bahngleise von 16 auf 4
- 18 ha frei werdende Fläche ermöglicht Zusammenwachsen von Innen- und Südstadt
- Kundenfreundliche Verknüpfung aller Verkehrsarten am neuen Bahnhof
- Umfangreicher aktiver und passiver Lärmschutz

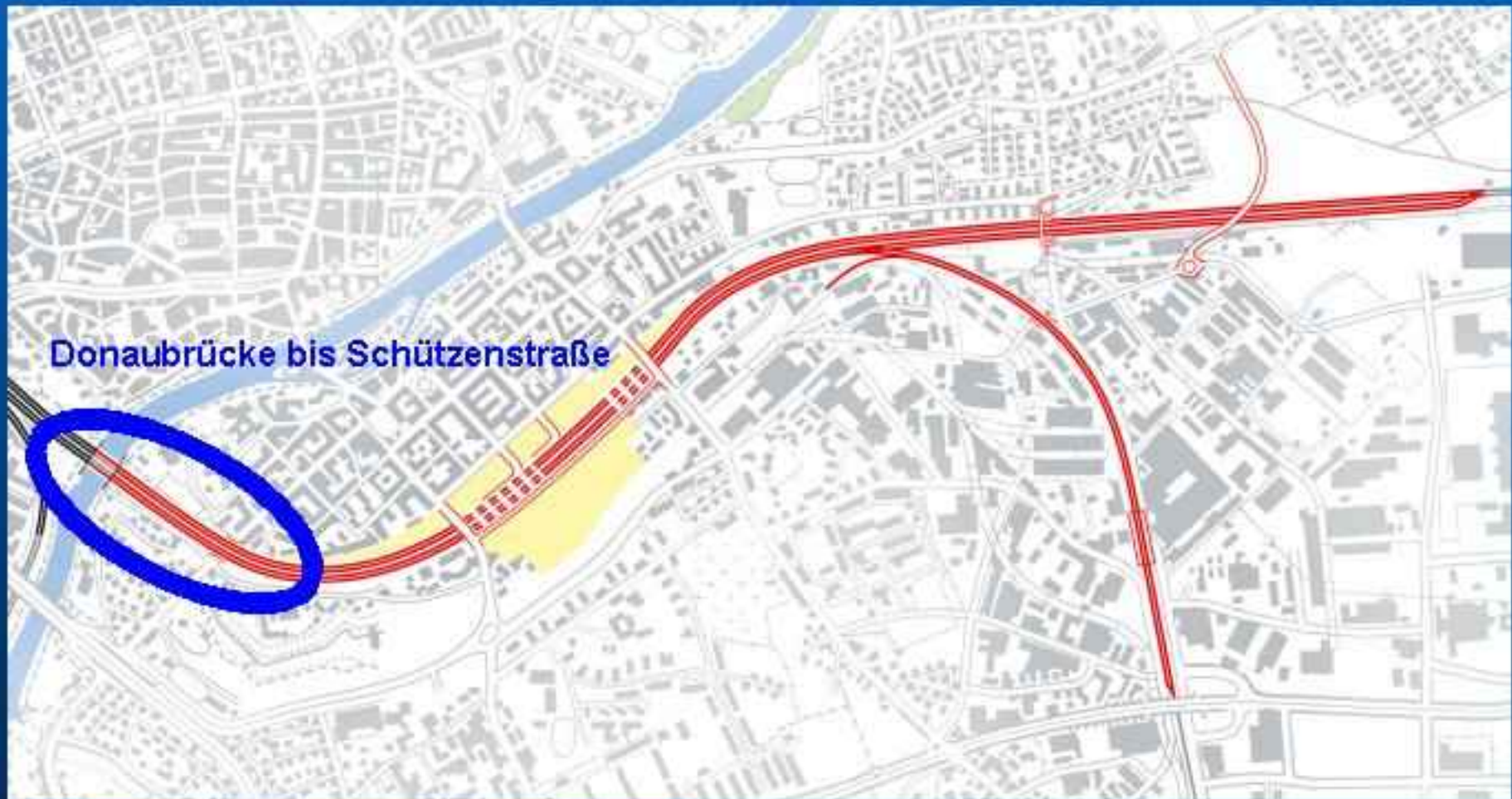
Neu-Ulm 21

Baumaßnahmen 2005 - Schwerpunkte



Neu-Ulm 21

Donaubrücke - Dammstraße - Schützenstraße



Neu-Ulm 21

Donaubrücke - Dammstraße - Schützenstraße

- Erweiterung der Donaubrücke an den Seiten um je 1 Gleis auf insgesamt 4 Gleise
- Verbreiterung des Bahndammes zwischen Donaubrücke und Schützenstraße
- Eisenbahnüberführung Schützenstraße: Verbreiterung auf der Westseite



Neu-Ulm 21

Donaubrücke – Leegerüst für Überbau



Neu-Ulm 21

Donaubrücke - Widerlager



Neu-Ulm 21

Dammstraße – Lärmschutzwände



Neu-Ulm 21

Eisenbahnüberführung Schützenstraße

vorher



heute



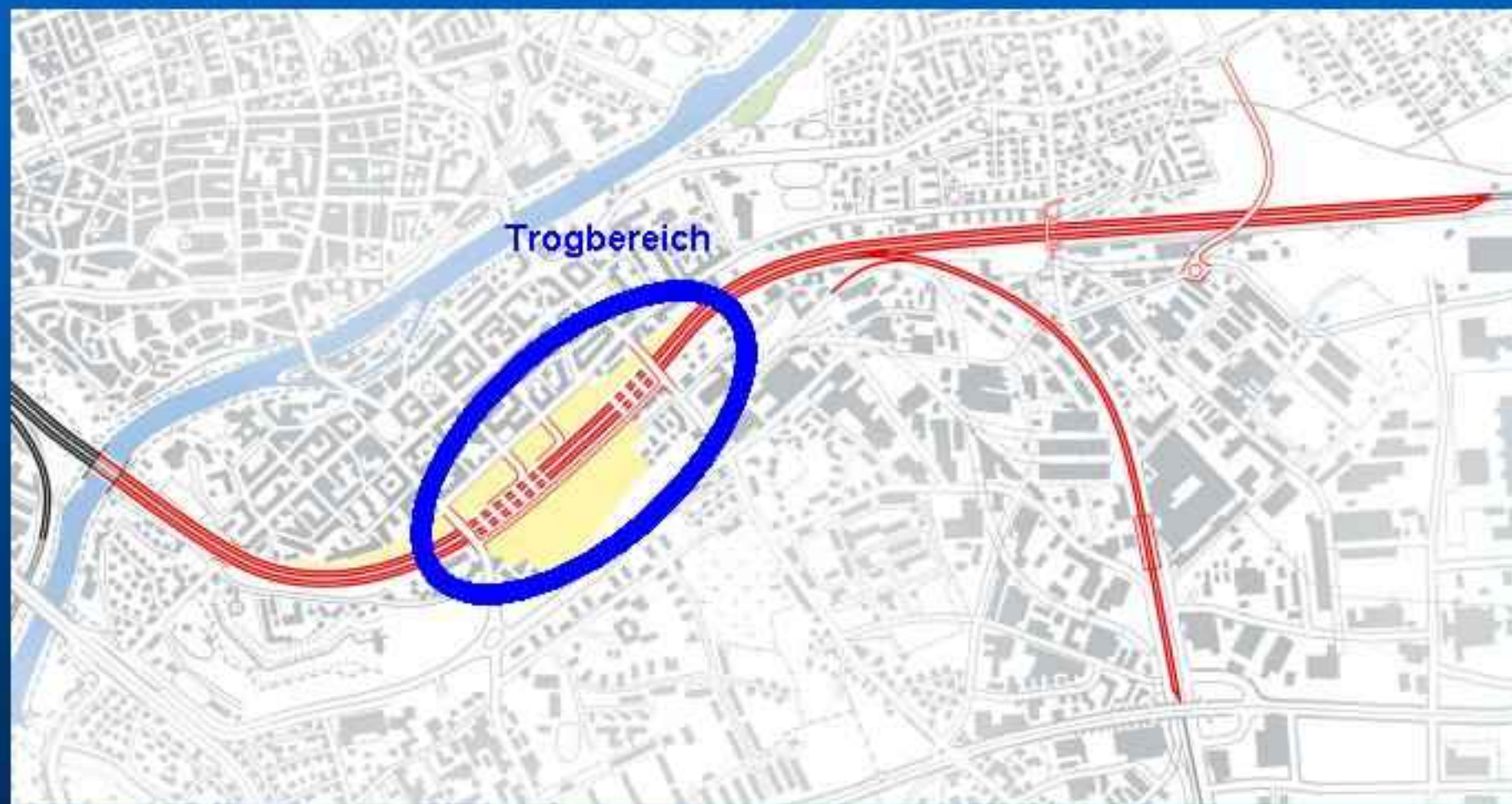
Neu-Ulm 21

Einbau Schotter und Gleise (BSO)



Neu-Ulm 21

Trogbereich - Innenstadt



Neu-Ulm 21

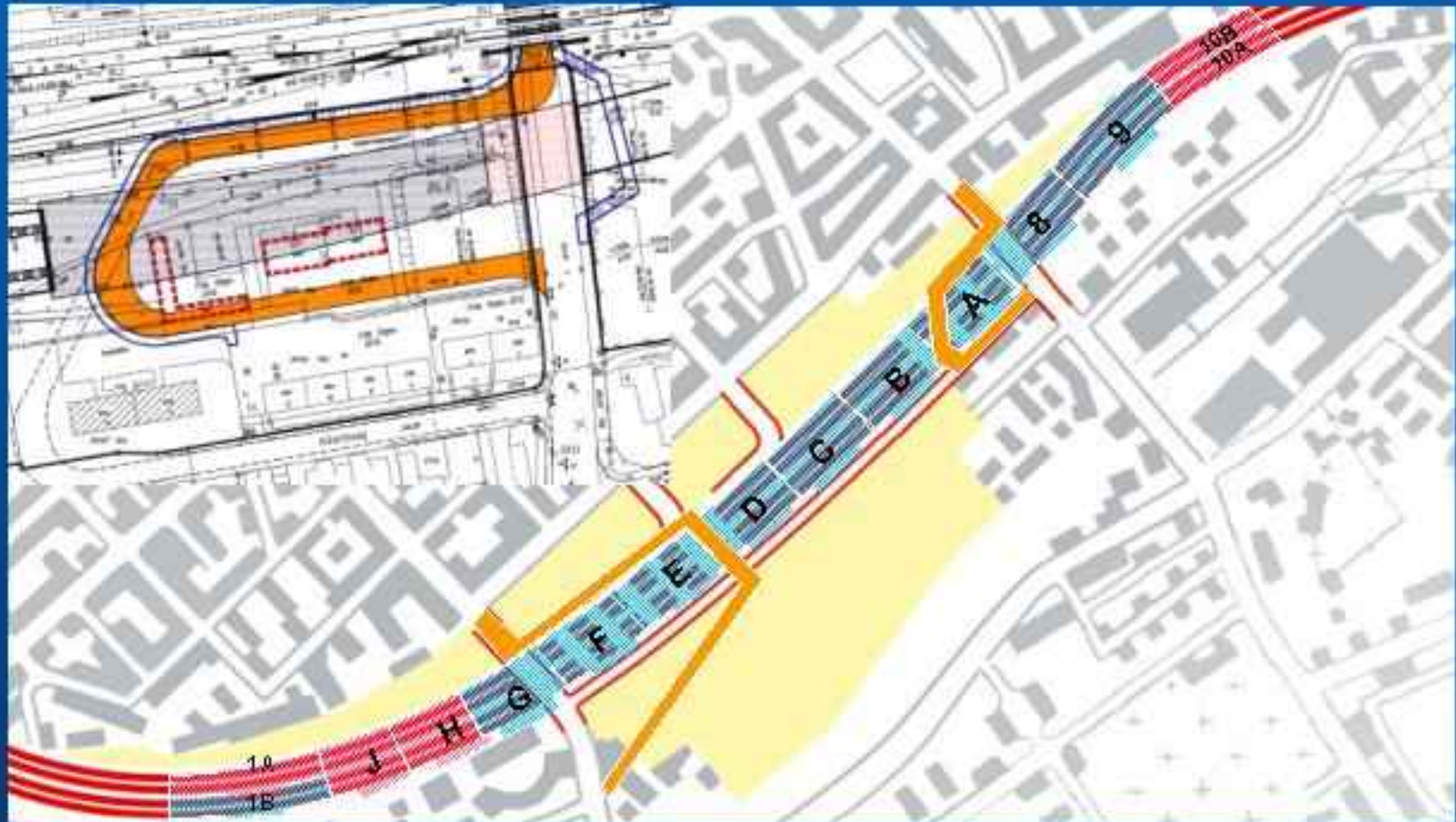
Trogbereich - Innenstadt

- Bau des zentralen Trogbereichs zwischen Reuttier Straße und Schützenstraße
- Beginn der Baumaßnahmen westlich und östlich des zentralen Trogbereichs
- Gleistieferlegung zwischen Innenstadt und Offenhausen



Neu-Ulm 21

Trogbau 2005/2006



Neu-Ulm 21

Systemdarstellung Trog (Bahnsteigbereich)

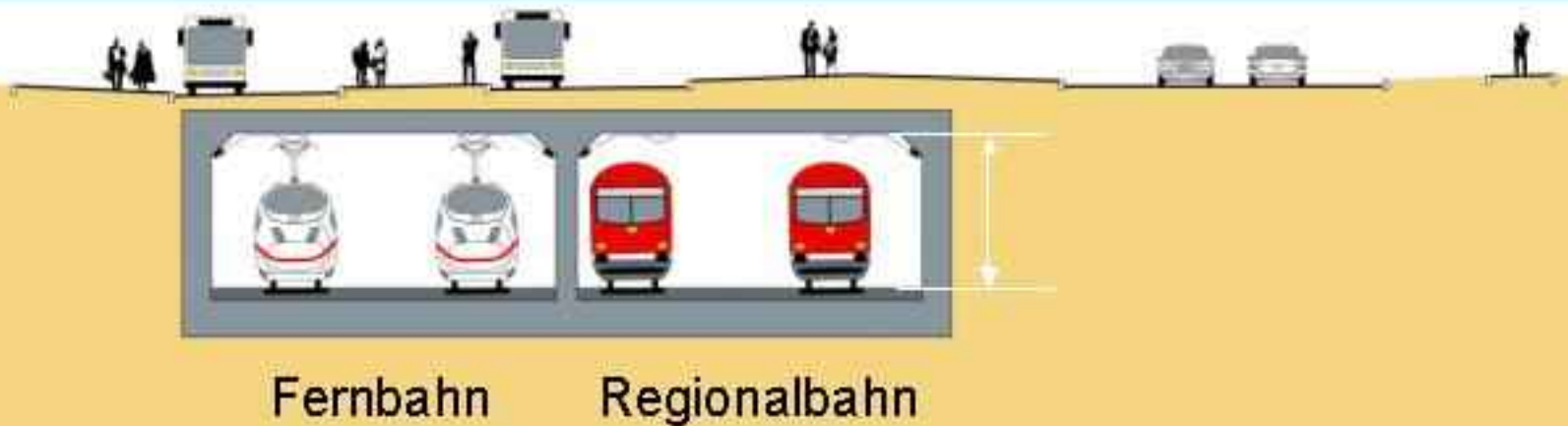
Fernbahn

Regionalbahn



Neu-Ulm 21

Systemdarstellung Trog (überdeckelt)



Neu-Ulm 21

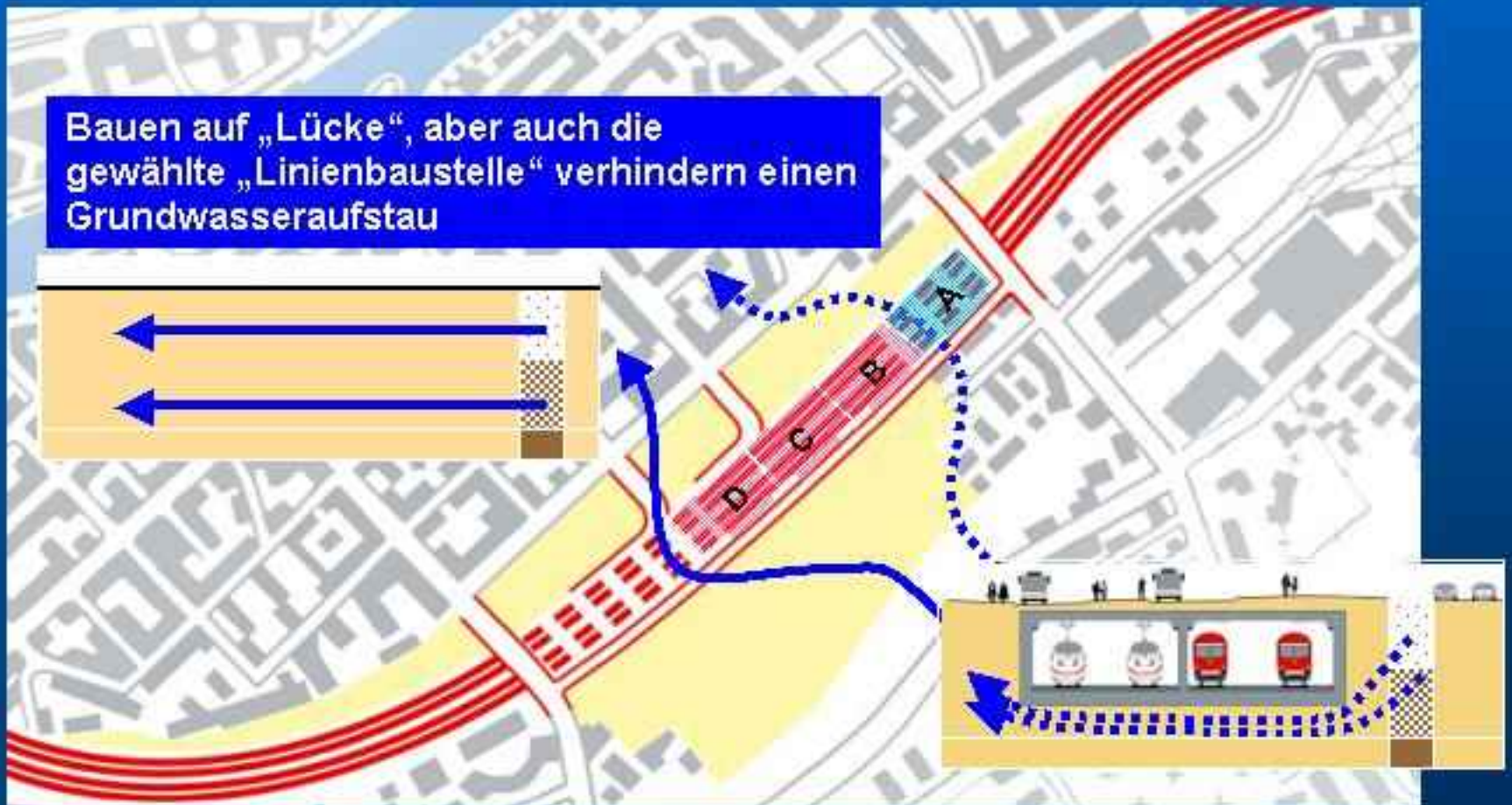
Grundwasserströmung u. geologischer Aufbau



Neu-Ulm 21

Grundwasserumläufigkeit

Bauen auf „Lücke“, aber auch die gewählte „Linienbaustelle“ verhindern einen Grundwasseraufstau



Neu-Ulm 21

Trogbereich Richtung Südwest



Neu-Ulm 21

Trogbereich Richtung Nordost



Neu-Ulm 21 Hebeanlage



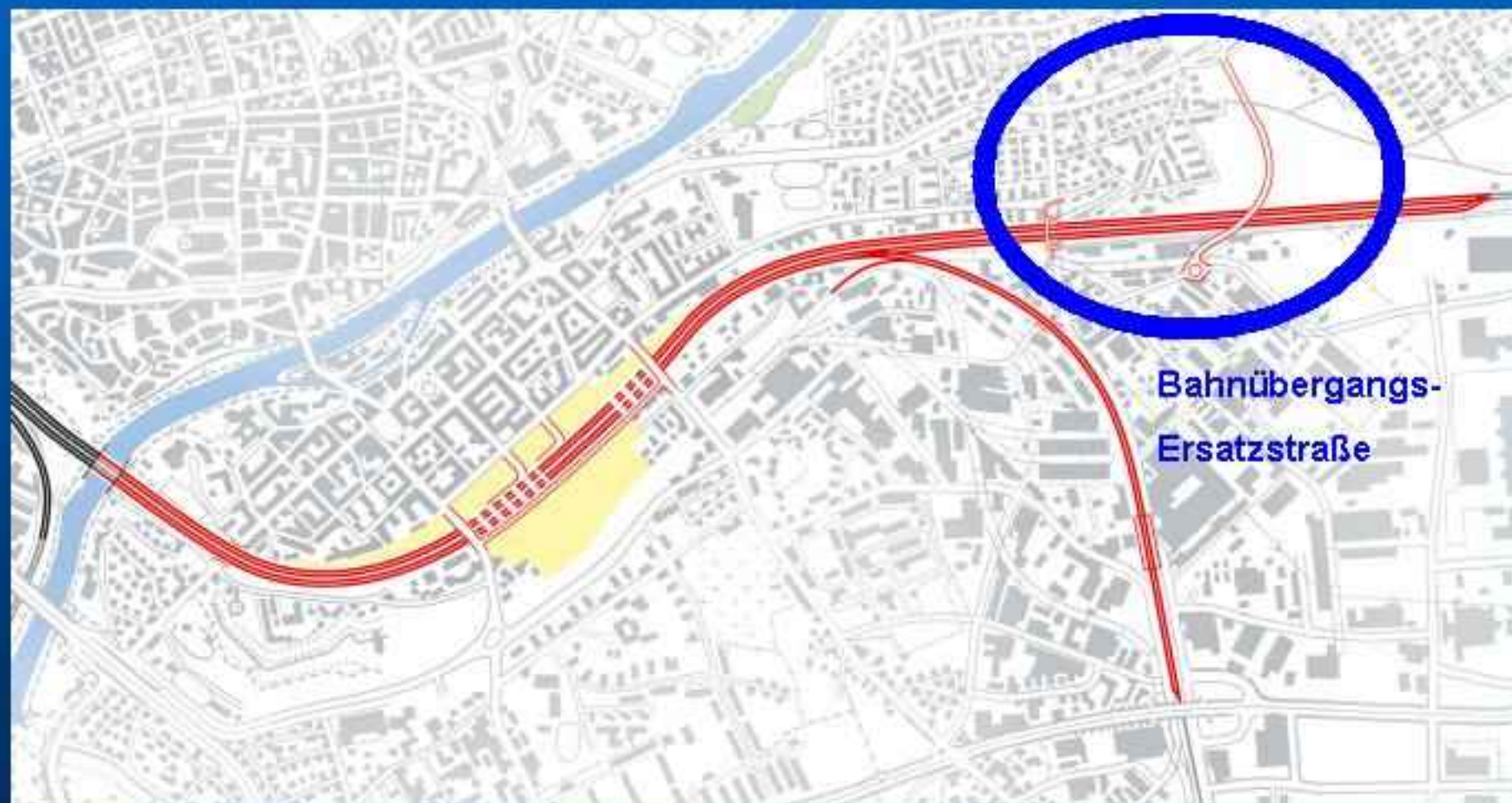
Neu-Ulm 21

Kanaldurchpressung



Neu-Ulm 21

BÜ-Ersatzmaßnahme Max-Eyth-Straße



Neu-Ulm 21

BÜ-Ersatzmaßnahme – Max-Eyth-Straße

- Bau der Bahnübergangs-Ersatz-Straße in Offenhausen
- Nach Fertigstellung erfolgt Schließung des Bahnüberganges Max-Eyth-Straße (Ende 2005) und Bau einer neuen Geh- und Radweg Brücke



Neu-Ulm 21

Die Brücke ist frisch betoniert



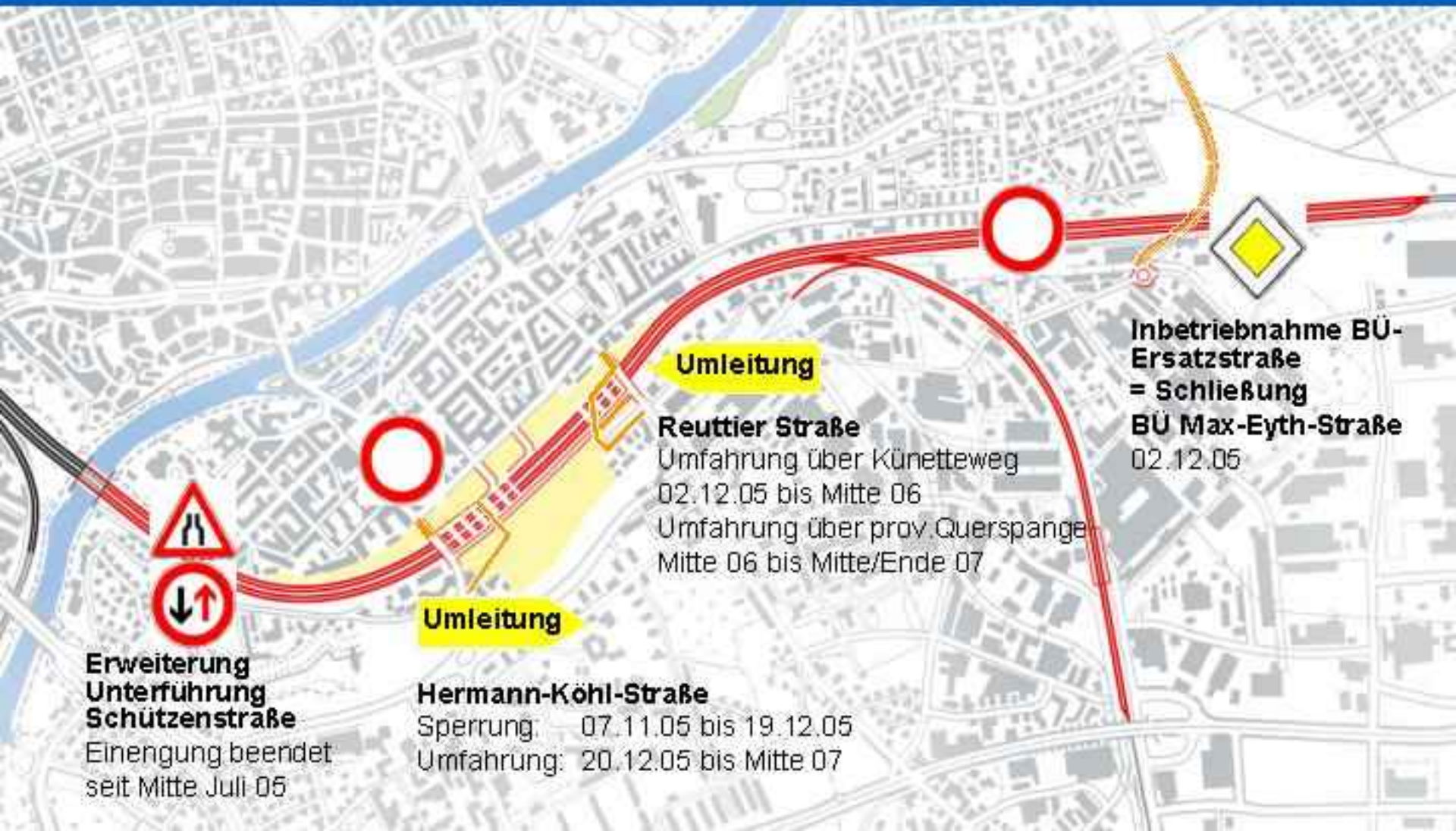
Neu-Ulm 21

Neue Gleise in Halbtieflage



Neu-Ulm 21

Verkehrseinschränkungen



**Erweiterung
Unterführung
Schützenstraße**
Einengung beendet
seit Mitte Juli 05

Umleitung

Hermann-Köhl-Straße

Sperrung: 07.11.05 bis 19.12.05
Umfahrung: 20.12.05 bis Mitte 07

Umleitung

Reuttier Straße

Umfahrung über Künetteweg
02.12.05 bis Mitte 06
Umfahrung über prov. Querspange
Mitte 06 bis Mitte/Ende 07

**Inbetriebnahme BÜ-
Ersatzstraße
= Schließung
BÜ Max-Eyth-Straße**
02.12.05

Neu-Ulm 21

Verbesserungen

- **Straßenverkehr**
 - **Beseitigung der Engpässe Unterführung Reuttierstraße und Hermann-Köhl-Straße**
 - **Beseitigung des Bahnüberganges Max-Eyth-Straße**
 - **Errichtung einer eigenen Geh- und Radwegüberführung in Offenhausen an der Max-Eyth-Straße**
- **Bahnbetrieb**
 - **Zweigleisiger Ausbau der Kemptener Strecke bis Höhe Europastraße einschließlich Haltepunkt-Umbau Finninger Straße**
- **ÖPNV**
 - **Verknüpfung aller Verkehrsarten (Bahn, Auto, Bus, Fahrrad) am neuen Bahnhof (ZUP, P+R)**

Neu-Ulm 21

Verbesserungen

- **Lärmschutz**
 - **Umfangreiche aktive und passive Maßnahmen für die Innenstadt und Offenhausen**
- **Stadtgestaltung**
 - **Reduzierung von 16 auf künftig 4 Gleise**
 - **Gewinn von 18 ha „neue“ Innenstadtfläche für die zukünftige Nutzung als Wohn-, Arbeits-, Grün- und Erholungsflächen**
 - **Bau eines neuen Bahnhofgebäudes mit Bahnsteiganlage in Tieflage**

Das Projekt Neu-Ulm 21

- Zeitlicher Rückblick
- Chancen der Stadtentwicklung
- Städtebauliches Konzept
- Technisches Projekt NU 21
- Finanzierung

Neu-Ulm 21

Finanzierung

Basis:

Rahmenvereinbarung zum Projekt Neu-Ulm 21

Anteil Bund	93,2 Mio. □
--------------------	--------------------

Anteil Freistaat Bayern	29,1 Mio. □
--------------------------------	--------------------

Anteil Stadt Neu-Ulm	19,4 Mio. □
-----------------------------	--------------------

Anteil Deutsche Bahn AG	17,4 Mio. □
--------------------------------	--------------------

Gesamt	159,1 Mio. □
---------------	---------------------

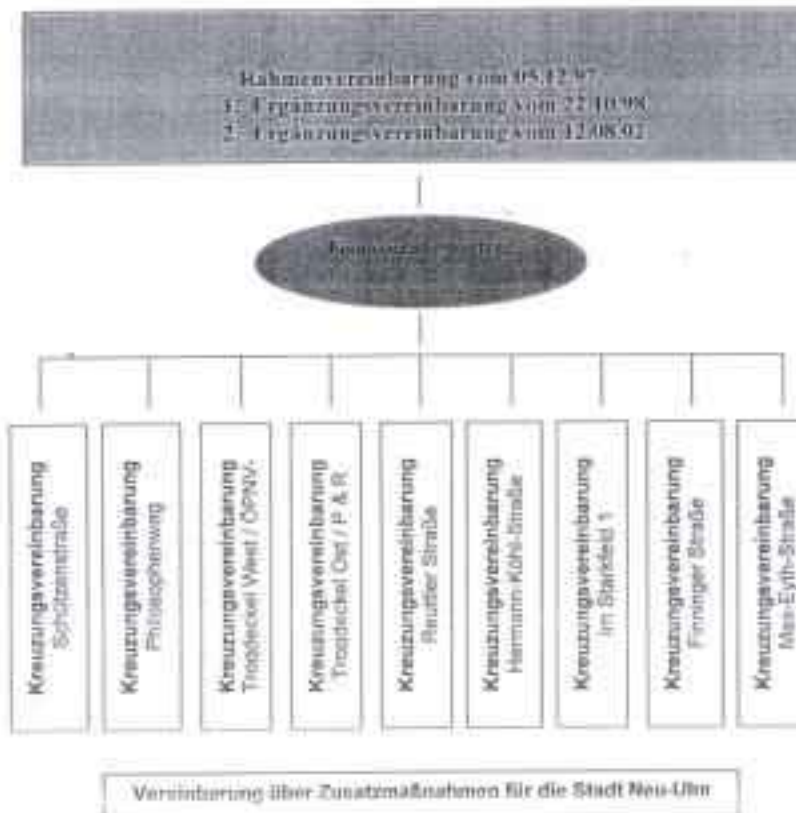
Rahmenvereinbarung - Kreuzungsvereinbarung

1. Allgemeines

Das Projekt NU 21 wird als erstes der 21er Projekte noch 2003 in die Realisierung gehen.

Verwaltung, DB AG und Freistaat Bayern arbeiten noch an einer Vielzahl von Vereinbarungen, die sowohl den Umfang der Einzelmaßnahmen, den zeitlichen Ablauf des Projektes über auch deren Finanzierung regeln werden.

2. Überblick über die notwendigen vertraglichen Regelungen



Neu|Ulm

**Das Bahnprojekt Neu-Ulm 21
Eine Vision wird Realität**

**Ich bedanke mich sehr herzlich für Ihre
Aufmerksamkeit**