

# Neu-Ulm zum Vorbild nehmen

## ICE-Trasse in der Innenstadt unterirdisch verlegt / Bahn blockt in Starnberg ab

Von ANDREA JAKSCH

**Starnberg - Was Starnbergs Politiker als nicht finanzierbar und illusorisch ablehnen, wird andernorts in Bayern nun verwirklicht: So lässt die 50.000-Einwohnerstadt Neu-Ulm die ICE-Bahntrasse in der Innenstadt im Untergrund verschwinden und gewinnt dadurch 18 Hektar an Entwicklungsfläche. Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf 160 Millionen Euro - die Stadt Neu-Ulm bezahlt davon aber nur knapp 19,5 Millionen Euro - 123 Millionen übernehmen Bund und Land - sogar die Bahn lässt sich dieses „Ver-**

**kehrskonzept der Zukunft“ mit Signalwirkung etwa 17 Millionen Euro kosten.**

Wenn die Starnberger Stadträte in einer Sondersitzung am 27. Oktober über die Verkehrslösungen, die im Rahmen des bürgeroffenen Entscheidungsprozesses behandelt wurden, abstimmen, braucht man kein Hellseher zu sein, um das Ergebnis vorher zu sagen. Aufgrund „leerer Kassen“ und einer laut Kommunalpolitikern „unnachgiebigen Haltung der Deutschen Bahn AG“ in punkto Maximalsteigung der Bahngleise dürfte die von Architekt Alexander Walther entwickelte Untertunnelung in Starnbergs City ebenso auf Ablehnung stoßen wie die von Stadtplaner Helmut Blum geplante abgespeckte Tieferlegung der Bahn.

Wie es gehen kann, wenn alle gemeinsam - Politik und Bahn - an ei-

nem Strang ziehen, beweist das Bahn- und Städtekonzept „Neu-Ulm 21“. Ende September erfolgte in der Innenstadt der Spatenstich durch Bayerns Ministerpräsident Edmund Stoiber sowie durch den Deutsche-Bahn-Chef Hartmut Mehdorn für ein in Deutschland fast einzigartiges Projekt.

Durch den Umbau der Bahn-Anlagen auf einer Strecke von rund vier Kilometern wird das Zentrum der bayerischen Grenzstadt an der Donau um ein Drittel vergrößert. Praktisch ein komplett neues Stadtviertel entsteht dort, wo heute in Neu-Ulm auf den brach liegenden Flächen Wildwuchs vorherrscht. Bereits 2008 sollen die Umbauarbeiten an den Gleisen beendet sein. Weil das Projekt schon lange auf der Wunschliste der Neu-Ulmer Kommunalpolitiker stand, hat die Stadt ihren Eigenanteil an den Kosten in Höhe von 19,5 Millionen Euro auf die hohe Kante gelegt.

Was allerdings in Neu-Ulm möglich ist, scheint nicht für die Kreisstadt am Starnberger See zu gelten: Laut Stadtrat weigert sich die Deutsche Bahn bisher, sich in irgendeiner Form an der Finanzierung für eine Tieferlegung der Gleise zu beteiligen. Ob die Stadt vor



**Eine Untertunnelung der Bahn scheint in Starnberg wohl nicht möglich zu sein.**

aJ/Foto: Jaksch

ihrer Entscheidung am 27. Oktober ausgelotet hat, ob sie für die Untertunnelung der Bahn Zuschüsse von Bund und Land erwarten kann, bleibt im Unklaren. Damit scheint schon vor der endgültigen Abstimmung im Stadtrat die „Jahrhundert-Chance“ einer

echten Seeanbindung ohne Barrierewirkung zwischen Stadt und See ausgeträumt. Man fragt sich, warum man seitens der Bahn in Neu-Ulm etwas als Vorzeige-Projekt präsentiert, was in Starnberg ohne größere Diskussion für nicht machbar erklärt wird?