Immobilienstandort Ulm/Neu-Ulm

Freitag, 28. Oktober 2005 | Verlagssonderveröffentlichung in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung | Nummer 251

Logistikkompetenz soll Unternehmen in die Region locken

Neues Gewerbegebiet mit Güterverkehrszentrum / Parzellen für 80 Euro

Von Frank Peter Unterreiner

Die Region Ulm bündelt ihre Kräfte im Wettbewerb um Unternehmensansiedlungen. Große Hoffnungen ruhen dabei auf dem Wachstumssektor Logistik. Im Norden Ulms, an der Schnittstelle der Autobahn A 8 und der Bundesstraße B 10, wurde ein Gewerbeareal mit rund 150 bis 200 Hektar Nettofläche ausgewiesen. Herzstück ist ein Güterverkehrszentrum (GVZ) mit Containerbahnhof.

In den fünfziger Jahren habe sich die Industrie im Donautal angesiedelt, über 400 Hektar seien entwickelt worden, berichtet Helmut Kalupa vom Fachbereich Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Ulm. Heute sehen Ulm und Neu-Ulm ihre Chancen im Wettbewerb der Regionen in der Logistik, als Schnittstelle zwischen Nah- und Fernverkehr, zwischen Straße und Schiene, zwischen Ost und West, Süd und Nord. Entsprechend wurde der Standort nahe dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen gewählt.

Direkt an der Autobahn stehen bis zu 200 Hektar Nettofläche für Ansiedlungen zur Verfügung Foto Ulm/Neu-Ulm

Containerzüge nach Italien und zur Nordsee

Knapp 800 Container sollen 2010 im Endausbau pro Tag umgeschlagen werden, ausgelegt ist das Terminal auf eine Spitze von rund 930 Containern. Züge sollen Waren von und nach den italienischen Häfen, der Nordsee und dem Ruhrgebiet befördern. Doch das ist teilweise noch Zukunftsmusik. Momentan fahren erst die Deutsche Bahn und zwei private Bahnen die nordischen Seehäfen an. Doch weitere Privatbahnen hätten Interesse angemeldet, freut sich der Neu-Ulmer Wirtschaftsförderer Bernd Neidhart über mehr Wettbewerb.

Heute schon sei das Containeraufkommen im GVZ doppelt so groß wie im alten, inzwischen aufgegebenen Containerbahnhof in Neu-Ulm, berichtet Siegfried Kerler vom Kompetenzzentrum Verkehr und Logistik der IHK Ulm stolz. Dabei wird die Krananlage erst im November eingeweiht. Der Gesamtkomplex wird dann aus einem Verlademodul mit vier 700 Meter langen Krangleisen sowie einer Lade-, einer Fahr- und zwei Abstellspuren für Container bestehen.

Fast 200 000 Container im Endausbau

Im ersten Betriebsjahr rechnet Kerler mit 25 000 bis 30 000 Containern, möglich sind im Endausbau 195 000 Einheiten. Er sieht hohe Wachstumsraten. Die Regionen Ulm und Augsburg hätten ein Potential von jeweils 60 000 Containern jährlich allein zur Nordsee. Die Fertigstellung des neuen Gotthard-Tunnels würde den Schienenweg nach Italien attraktiv machen. Später kämen vielleicht noch Polen und Tschechien hinzu, für diese Länder wäre momentan das Güteraufkommen noch zu gering.

Das GVZ soll zu einem wichtigen Bestandteil der regionalen Wirtschaft werden. „Die Sicherung bestehender und die Schaffung neuer Arbeitsplätze wird immer mehr von der logistischen Qualität einer Region abhängen“, meint Helmut Kalupa. Der logistische Standortvorteil von Ulm könne Anreiz für Unternehmen sein, sich hier anzusiedeln.

Über 10 000 Menschen sind in der Region Ulm heute schon im Kernsektor Logistik beschäftigt, ergab eine gemeinsame Studie der Industrie- und Handelskammern von Ulm und Schwaben sowie der Gesellschaft SCI Verkehr. Werden noch die Mitarbeiter hinzugezählt, welche in Industrie- und Handelsunternehmen mit logistischen Tätigkeiten betraut sind, dann kommen weitere 24 000 Arbeitsplätze hinzu. Zusammen sind das rund 15 Prozent der Arbeitsplätze in der Region. Zwischen 1999 und 2004 nahm die Anzahl der im Kernbereich Logistik Beschäftigten um 9 Prozent zu und wuchs damit dreimal stärker als im Bundesschnitt.

GVZ mit 50 Hektar

Das GVZ inklusive Containerbahnhof umfaßt rund 50 Hektar des gesamten Gewerbegebiets. Südlich der Autobahn A 8 steht der erste Bauabschnitt mit 11 Hektar zur Besiedelung an, Expansionsflächen sind vorhanden. Dort sollen nur Logistikunternehmen unterkommen, während im restlichen Gewerbegebiet alle Nutzungen denkbar sind. Noch erfolgt die Straßenerschließung über die B 10, doch ein eigener Autobahnanschluß ist geplant. Doch für die Realisierung ist der Bund zuständig.

Die ersten Kaufverträge im GVZ will der Ulmer Wirtschaftsförderer Ulrich Soldner noch dieses Jahr beurkunden. Beispielsweise an einen Logistiker und ein Schwertransportunternehmen. Angesiedelt haben sich im Gewerbegebiet unter anderen Ott Verpakkungstechnik und das Zentrallager von Peek & Cloppenburg für Süddeutschland. Ein privater Projektentwickler bietet Büro- und Lagerflächen an. Grundstücke sind im städtischen Eigentum und werden bereits ab rund 1000 Quadratmeter Größe für 80 Euro erschlossen veräußert.

Der Weg zum Erfolg war nicht einfach. So konnte die Bahn erst vor rund einem Jahr dazu bewogen werden, die Fläche für den Containerbahnhof zu kaufen und 12 Millionen Euro zu investieren. Ulm und Neu-Ulm drohten damit, den Containerbahnhof selbst zu bauen. In Augsburg ist dies passiert.

GVZ-Gesellschaft gegründet

Für das Güterverkehrszentrum kooperieren die Kommunen und Kammern sogar über Ländergrenzen hinweg. So gründeten das baden-württembergische Ulm und das bayerische Neu-Ulm zusammen mit sechs Speditionen und der IHK Ulm eine GVZ-Gesellschaft. Weitere Mitglieder sind willkommen. Ziele seien ein gemeinsamer Einkauf, eine Frachtbörse über das Internet, der Betrieb von Gemeinschaftseinrichtungen wie Tank- und Waschanlage und die Einführung von City-Logistik, sagt Kerler. Denkbar wäre auch ein gemeinsames Gefahrgutlager.

Durch die Kooperation sollen Kosten gesenkt, die Wertschöpfung erhöht und der Landschaftsverbrauch reduziert werden. Aufgrund der Feinstaubproblematik sieht Kerler City-Logistik als Zukunftsfeld an. Per Bahn oder Lastwagen sollen dann die Waren in einem am Stadtrand gelegenen Warenverteilzentrum ankommen und mittels kleineren, gasbetriebenen Transportern in die Innenstadt gelangen.

Seit sechs Jahren arbeiteten Ulm und Neu-Ulm bereits zusammen, sagt Soldner. Jetzt kamen drei weitere Kommunen hinzu. Beispielsweise die Gemeinde Dornstadt, die 40 Hektar Fläche zum gemeinsamen Gewerbegebiet beisteuert. Beispielhaft ist die Kooperation der Industrie- und Handelskammern Ulm und Schwaben (mit Sitz in Augsburg). Die Kammern haben ihre Verkehrsabteilungen zum Kooperationszentrum Verkehr und Logistik in Ulm zusammengelegt. Mitarbeiter der IHK Schwaben haben jetzt ihren Dienstsitz in Ulm. Dafür wurden in Neu-Ulm alle Ausbildungsgänge zum Thema Logistik zusammengefaßt. Die Fachhochschulen Ulm und Neu-Ulm entwickelten einen gemeinsamen Studiengang mit Schwerpunkt Logistik. Und alle zwei Jahre findet der Ulmer Logistiktag statt, der nächste im Oktober 2006.

Doch die beiden Industrie- und Handelskammern Ulm und Schwaben wollen noch mehr. Sie haben sich vorgenommen, die Güterverkehrszentren in Ulm und Augsburg zu einer organisatorischen Einheit zusammenzufügen und so die Gesamtregion als Logistikstandort noch mehr zu stärken.

Der Containerumschlag wächst Foto IHK Ulm

Das ist kein Märchen.

Weishaupt Brenner heizen Ludwigs Märchenschloss Neuschwanstein für über 1 Million Gäste jährlich. Sie helfen so, die historische Bausubstanz für kommende Generationen zu bewahren.
Max Weishaupt GmbH, D-88475 Schwendi, www.weishaupt.de

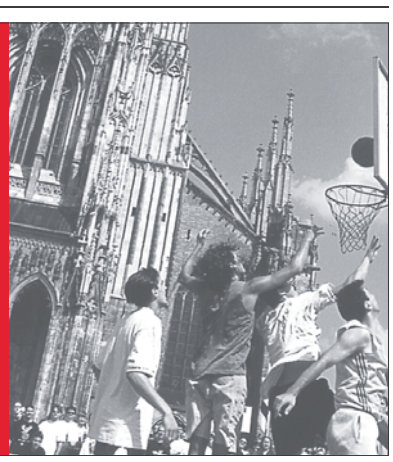
Das ist Zuverlässigkeit.

weishaupt
Brenner und Heizsysteme

Für die Menschen, für den Wirtschaftsraum

Tradition und Innovation geben sich hier erfolgreich die Hand – ein Verdienst des Engagements und der Verbundenheit der Menschen mit ihrer Heimat.
Die Fragen, Wünsche und Bedürfnisse dieser Bürgerinnen und Bürger sind es, die seit jeher unser Handeln bestimmen. Und das geht weit über die kreditwirtschaftlichen Aufgaben hinaus.
Als Förderer von Wirtschaft, Kultur, Sport, Bildung und Sozialem leisten wir unseren Beitrag für einen Innovationsstandort mit Zukunft.

Sparkasse Ulm



Trend geht zu großen Wohnungen

Baugebiete für Einfamilienhäuser ausgewiesen

Zu den attraktivsten Wohnlagen zählten die Hanglagen von Michels-, Galgen- und Safranberg, Teile der Altstadt, der Weststadt und Söflingen in Ulm sowie Stadtlagen am Donau- und Illerkanalufer in beiden Städten, meint HVB Expertise.

Die bevorzugten Wohnformen seien das freistehende Einfamilienhaus und die Doppelhaushälfte, die Vermarktung von Reihenhäusern verlaufe schleppend. Wegen des knappen Baulands seien die Preise für Einfamilienhäuser und Doppelhaushälften in den vergangenen zwei Jahren leicht gestiegen.

Ein höchstens zehn Jahre altes Einfamilienhaus mit rund 140 Quadratmeter Wohnfläche kostet in mittlerer bis guter Lage 290 000 bis 430 000 Euro, in sehr guter Lage ab 400 000 Euro. Der Preis für eine Doppelhaushälfte liegt in der Spanne von 240 000 bis 340 000 Euro in mittlerer bis guter Lage, mindestens 325 000 Euro sind in sehr guter Lage zu entrichten. Die Preise für Reihenhäuser beginnen bei 200 000 und reichen bis 300 000 Euro.

Freistehende Einfamilienhäuser könnten fast nur noch in den ländlichen Ortsteilen errichtet werden, wobei Ortsansässige bei der Grundstücksvergabe bevorzugt würden, schreiben Holger Weber und Sabine Telaar im HVB-Marktbericht. Bauplätze für Doppelhaushälften gibt es hingegen in Wiley-Süd in Neu-Ulm und im für 2006 geplanten Baugebiet Lindenhöhe-West in Söflingen. Bauland in den beiden Städten kostet zwischen 100 Euro in einfacher und bis zu 460 Euro in sehr guter Lage.

„Derzeit ist ein eindeutiger Trend zur großen Wohnung mit gehobener Ausstattung in zentralen Lagen zu beobachten“, heißt es im Marktbericht. Attraktiv seien vor allem die Ulmer Altstadtlagen sowie das Fischer- und Gerberviertel, wobei in letzterem die Sanierung von Altbauten eine große Rolle spielt. Die Preise für attraktive Eigentumswohnungen in kleinen Wohnanlagen liegen in guter bis sehr guter Lage überwiegend bei 2200 bis 3200 Euro pro Quadratmeter. Doch einzelne Objekte werden auch weitaus teurer angeboten.

Bei Bestandswohnungen besteht laut HVB Expertise die größte Nachfrage in der Preisspanne 1500 bis 1700 Euro. Bestandswohnungen in einfacher Lage sind bereits ab 1000 Euro zu erwerben. Die Miete beträgt zwischen 5 Euro in einfacher und bis zu 8,50 Euro in sehr guter Lage.

Die Neubautätigkeit in Ulm und Neu-Ulm ist in den vergangenen Jahren insgesamt gesunken. Doch während die Zahl der fertiggestellten Ein- und Zweifamilienhäuser seit der Jahrtausendwende fast konstant blieb, brach das Fertigstellungsvolumen im Geschoßwohnungsbau um 58 Prozent ein. Ulm hat zehn Neubaugebiete am Stadtrand und in den Stadtteillagen ausgewiesen. Dort können 2006 bis 2009 rund 350 Einfamilienhäuser gebaut werden, berichtet der Ulmer Wirtschaftsförderer Ulrich Soldner. Rund 350 Wohnungen werden in der Weststadt auf den ehemaligen Gewerbeareal en von Brauereiviertel, Turmuhrenfabrik Hörz und Pistenbully realisiert, darunter Lofts sowie Wohnungen für Senioren und Behinderte.

Ulmer Nachkriegssünden heilen

Moderne Gebäude und ein Stadtplatz lassen die Altstadt zusammenwachsen

Ulm und Neu-Ulm trennt die Donau. In Ulms Altstadt trennte jahrzehntelang die bis zu dreißig Meter breite Neue Straße das Fischerviertel vom Münsterplatz. Zwischen dem Ulmer Münster und dem Rathaus floß der Autoverkehr vier- bis sechsspurig. Mit bis zu 33 000 Fahrzeugen täglich hatte die Trasse die Belastung einer Autobahn – mit allen Nachteilen für die Stadt.

Heute leiden die Ulmer zwar an ihrer größten Baustelle, die einer „Operation am offenen Herzen der Stadt“ gleichkommt, wie es der Ulmer Stadtplaner und Architekt Tim von Winning einmal ausdrückte. Aber die Erwartung ist groß, denn das Leid soll bald ein Ende haben. Dann wird die Innenstadt eine neue Lebensqualität aufweisen. Der städtebauliche Entwurf der Arbeitsgemeinschaft Ulmer Architekten Guther, Lutz und Schenk bildet die Grundlage dafür. Sein wesentliches Merkmal ist der Rückbau der Neuen Straße auf nur noch zwei Fahrbahnen für den Individualverkehr entlang des Rathauses. Der öffentliche Nahverkehr wird über eine verkehrsberuhigte, von Geschäften gesäumte Zone geführt. Dazwischen entsteht gleichsam eine Insel, die bebaut wird.

Neue Straße wird überbaut

Unter dieser Fläche entsteht das „Parkhaus am Rathaus“ als Teil des Parkhausrings um die Innenstadt für 22 Millionen Euro. Oberirdisch werden drei Häuser gebaut, dessen westlichstes den Münsterplatz abschließt. Vor dem Ulmer Rathaus wird ein neuer Platz angelegt.

1948 fällte der Gemeinderat den Beschluß zum Bau der Neuen Straße – eine typische Sünde der Nachkriegszeit im Bemühen, eine autogerechte Stadt zu schaffen. Ohne Rücksicht auf das bestehende Straßennetz und die Bebauungsstruktur der mittelalterlichen Stadt fielen etliche Häuser und Stadträume den Baggern zum Opfer. So mußte der von Bäumen umsäumte Hauptwachplatz mit dem Musikpavillon ebenso weichen wie der nördliche Teil des Marktplatzes oder das Taubenplätzle.

1973 schon gab es erste Überlegungen, die Altstadt an dieser Stelle zu untertunneln – vier Jahre vor der endgültigen Fertigstellung der Magistrale. Nach mehreren Ideenwettbewerben und Gemeinderatsbeschlüssen wurde 2001 der heutige Rahmenplan von den Städten Ulm und Neu-Ulm gemeinsam öffentlich ausgelegt. Denn die überdimensionierte Neue Straße zerschnitt nicht nur die Altstadt und ließ kleine Gassen im Nichts enden, der Lärm und die Abgase minderten die Lebensqualität auch im Umfeld und verhinderten private Investitionen. Geschäftsleute litten unter ausbleibenden Passanten.

Tiefgarage mit Patrizierkeller

Mit der Fertigstellung der Blautalbrücke und des letzten Teilstücks der Nordtangente zwischen dem Gewerbegebiet Jungingen und Böfingen wird 2006 der Tangentenring um Ulm geschlossen – eine Voraussetzung dafür, daß der Durchgangsverkehr die Innenstadt umfahren kann und die Neue Straße nicht mehr benötigt wird. Bereits heute wird sie nur noch von 13 000 Fahrzeugen täglich benutzt.

Im ersten Quartal 2006 soll die zweigeschossige Tiefgarage mit 590 Stellplätzen der Ulmer Parkbetriebs-Gesellschaft eröffnen, der Rohbau ist seit Sommer fertig. In die Tiefgarage ist der Keller eines Patrizierhauses aus der Stauferzeit integriert, der bei den Ausgrabungen gefunden wurde. An der Stelle des Hauptzugangs sollen Steinquader aus dem 13. Jahrhundert das Eintauchen in die Geschichte symbolisieren.

Auf dem Deckel der Tiefgarage entstehen zwei Gebäude, ein weiteres wird jenseits der Neuen Straße als Abschluß des Münsterplatzes gebaut. Alle drei sollen mit ihrer Architektursprache die modernen innerstädtischen Bauten wie das Stadthaus und die neue Zentralbibliothek ergänzen.

Markenkaufhaus im „Münstertor“

Im „Münstertor“ soll ein Markenkaufhaus unterkommen. Bauherr ist August Inhofer Wohnbau; die Unternehmensgruppe Inhofer betreibt im benachbarten Senden ein gleichnamiges Möbelhaus. Das dreieckige Gebäude am Rande des Münsterplatzes wurde von dem Münchner Architekten Stephan Braunfels entworfen. Anfang nächsten Jahres soll es nach nur einem Jahr Bauzeit fertig sein.

Im Anschluß daran, aber schon über der Tiefgarage, errichtet die Sparkasse Ulm gegenüber ihrer Hauptverwaltung die „Rathausarkaden“, ein Zentrum für ihre Gewerbe- und Privatkunden. Unterkommen sollen ferner eine Multifunktionsfläche für Veranstaltungen und Ladengeschäfte. Zum neuen Hans-und-Sophie-Scholl-Platz öffnet sich die Eingangshalle. Auch dieses Gebäude wurde von Braunfels geplant, nächsten Sommer soll es fertig sein.

Auf der anderen Seite des Platzes errichtet der Kunstsammler Siegfried Weishaupt ein Museum für seine Sammlung. Das Gebäude des Architekten Wolfram Wöhr ist in drei Teile untergliedert: einen Kubus mit den Ausstellungsflächen, ein höheres Gebäudeteil mit Verwaltungsnutzung und einen gläsernen Erschließungstrakt. Eine Skulpturenterrasse trennt Ausstellungsteil und Verwaltung.

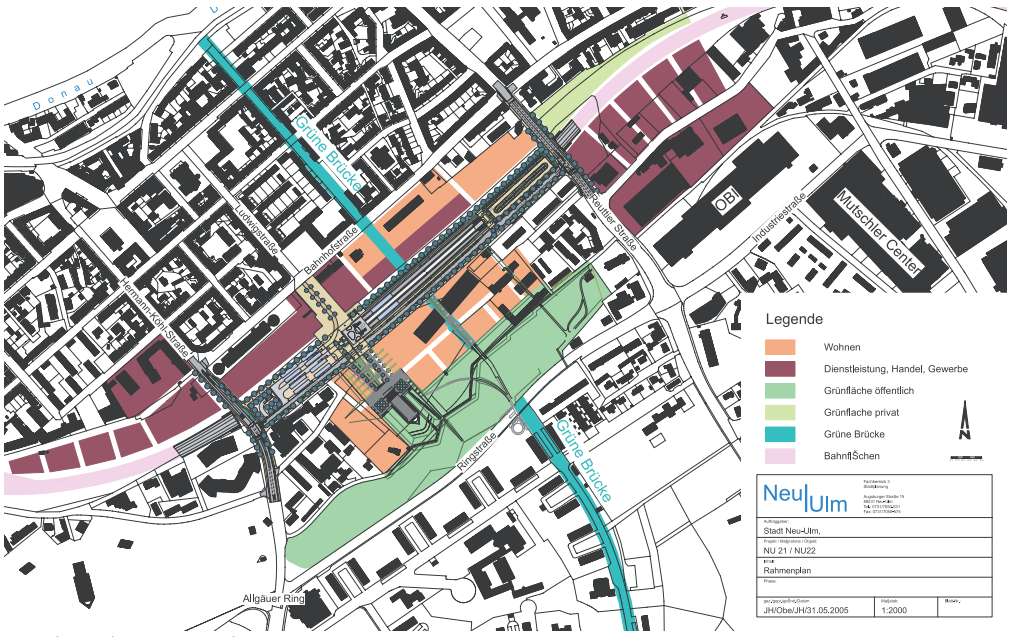
Immobilienstandort Ulm/Neu-Ulm

Verlagssonderveröffentlichung in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung

© F.A.Z. GmbH, Frankfurt am Main, 2005

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Frank Peter Unterreiner, Urbanstraße 133, 73730 Esslingen

Gestaltung: Jan Walter Hofmann



Der Rahmenplan von „Neu-Ulm 21“

„Neu-Ulm 21“ beschert 18 Hektar

Das erste Wohnbauprojekt startet nächstes Jahr

Das Innenstadtprojekt „Neu-Ulm 21“ beschert der Stadt 18 Hektar, die es nun zu entwickeln gilt. Möglich wird dies durch eine Reduzierung und Tieferlegung der Bahngleise. Die Deutsche Bahn und die Stadt Neu-Ulm überplanen und vermarkten dieses Gebiet gemeinsam. Ab 2009 können die Parzellen bebaut werden. Vorgesehen sind Büros, Wohnungen, Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen. Momentan wird der bereits einige Jahre alte Rahmenplan für die Entwicklung von „Neu-Ulm 21“ überarbeitet.

Möglich wird die Räumung der Bahnflächen durch den Neu- und Ausbau der ICE-Strecke von Stuttgart nach Augsburg. Statt einst 16 werden dann nur noch vier Gleise benötigt, davon werden die zwei für den Fernverkehr tiefergelegt. Auf dem Areal findet dann ab April 2008 erst einmal die Landesgartenschau statt. Bis dahin soll das Verkehrsprojekt abgeschlossen sein, für das allein in Neu-Ulm 160 Millionen Euro investiert werden.

Zu den übriggebliebenen vier Bahngleisen hin sind überwiegend Büros und Dienstleistung vorgesehen. Wohnen findet im hinteren, ruhigeren Teil statt. Größere Flächen werden auch begrünt. Und die Verkehrssituation für Fußgänger, Radfahrer, Personennah- und Individualverkehr soll verbessert werden.

Ein Teilprojekt, das „Wohnen im Glacis“, startet früher. Anfang 2006 kann mit dem Bau der 60 Wohnungen begonnen werden. Für 2007 ist die Fertigstellung des Quartiers vorgesehen. Investor ist August Inhofer Wohnbau. Entstehen sollen nach den Plänen des Architekten Stephan Braunfels hochwertige Wohnungen als Pilot- und Vorzeigeprojekt für die weitere Bebauung von „Neu-Ulm 21“.

Der Entwurf sieht eine nach Süden ausgerichtete zeilenförmige Terrassenbebauung vor. Zusammen mit der denkmalgeschützten Caponniere 4 – ein ehemaliges Gebäudeteil der Bundesfestung Neu-Ulm – soll ein interessantes Ensemble entstehen. Die Straßen werden als Spielstraßen angelegt und gehen direkt in den Bereich der Landesgartenschau über.

Wir vermieten in Ulm´s neuer Mitte in 1a Geschäftslage ein außergewöhnliches Neubau Shop in Shop Markenkaufhaus über 4 Etagen. Die Verkaufsnutzflächen können flexibel gestaltet werden von 16 m² bis ca. 380 m² pro Etage. Exklusiv nicht nur in seiner Lage wird das Gebäude auch exklusiv ausgestattet mit Fahrtreppen, Glasaufzug und hochwertigen Materialien. Die Gesamtplanung des Kaufhausneubaus erfolgt durch das Architekturbüro Stephan Braunfels Berlin

Standortadresse:
Münsterplatz 35
89073 Ulm/Donau

Bauträger
Beratung und
Provisionsfreie
Vermietung

Die Zeit ist (Bau)reif...
inhofer
Wohnbau
Ulmer Straße 50 89250 Sender
Telefon (0 73 07) 85-85 35
Telefax (0 73 07) 85-83 10
e-mail: wohnbau@moebel-inhofer.de

Produktion/-Lagerhalle in Dornstadt

+ direkt an B 10 (Sichtwirkung)
+ Produktionsfläche 2.250 m²
+ moderne Bürofläche 560 m²
+ großzügige Freifläche vorhanden
+ zu kaufen oder zu mieten

Info: 0731/96 8 96-0
munk
IMMOBILIEN IVD
Olgastraße 95 · 89073 Ulm
www.munk-ulm.de

GPL
Gewerbepark Lerchenhof
im Gewerbegebiet Ulm-Nord
beim neuen
Containerbahnhof
Büroflächen ab 100 m²
zu mieten oder zu kaufen
- provisionsfrei -
Tel. 0731-9 66 46 03
www.heigele-bau.de

Rampenhalle 430 m²
Höhe 6 m Gasheizung
Gewerbegebiet Dornstadt
nahe A 8 u. B 10
3 km Containerterminal
günstig zu vermieten.
Auch mit 60 lfd. m.
Schwerlastregal 5 m hoch
Elektrostapler 1,25 to.
Näheres Fax 0 89-6 41 26 91

SPITZENREGION MIT IDEEN, PROFIL UND ZUKUNFT.

INFORMIEREN.
VERGLEICHEN.
INVESTIEREN.

Der Top-Standort in Schwaben für Transport und Logistik

- Verkehrsgünstige Lage und hervorragende Infrastruktur (A7/A8)
- Neuer Containerbahnhof und Entwicklung eines Güterverkehrszentrums
- Gewerbeflächen schon ab 23 Euro/m²
- Hochwertige Gewerbeimmobilien
- Attraktives Umfeld mit starken Unternehmen und Forschungseinrichtungen
- Prämierte Lebensqualität

Die intelligente Standort-Alternative zwischen Stuttgart und München.

Die Innovationsregion Ulm
Spitze im Süden e.V.
Olgastraße 101, D-89073 Ulm
Fon 0049 731 / 173-191
Fax 0049 731 / 173-291
innovationsregion@ulm.ihk.de
www.innovationsregion-ulm.de

DIE INNOVATIONSREGION ULM
SPITZE IM SÜDEN

strobel
immobilienverwaltungs gmbh
... und es läuft.
dienstleistung rund um die immobilie
promenade 5
89073 ulm
telefon 0731-9699 10-0
telefax 0731-9699 10-20

Buchen Sie eine erstklassige Lage in unseren Immobilienmarkt-Verlagsbeilagen.
Weitere Informationen unter Tel. 0 69/75 91-17 03

Ihr neuer Firmensitz...

... in Neu-Ulm/Schwaighofen
direkt an der B 10 mit Sichtwirkung
+ Büroflächen mit 300 m² und 650 m²
+ variable Grundrisslösungen und Nutzungskonzepte
+ Archiv und Lagermöglichkeiten
+ Parkplätze ausreichend vorhanden
+ Verkehrsanbindung B10 und A7/A8
+ attraktive Mietkonditionen
Info: 0731/96 8 96-0
munk
IMMOBILIEN IVD
Olgastraße 95 · 89073 Ulm
www.munk-ulm.de

Gemeinde Dornstadt - Alb-Donau-Kreis -
Gewerbeflächen – Business Park „EXIT 62“
- www.exit62.de -

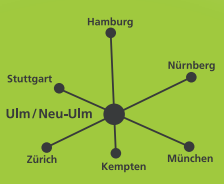
In direkter Nachbarschaft zur A 8 Stuttgart-München beim Autobahnkreuz Ulm-West/Dornstadt hat die Gemeinde Dornstadt ein Gewerbegebiet erschlossen.

Einmalige Standortvorteile im Raum Ulm:
direkt am Autobahnanschluss Ulm-West/Dornstadt
Sichtverbindung zur Autobahn
8 km über Schnellstraße (B 10) zur Stadtmitte Ulm
sofortiger Baubeginn
günstige Topographie
individuelle Wünsche beim Grundstückszuschnitt werden berücksichtigt
Auskünfte und weitere Informationen erhalten Sie von:

Bürgermeister Erich Mack
c/o Bürgermeisteramt Dornstadt, Postfach 20,
89156 Dornstadt Tel. 07348/9867-10 E-Mail: buergermeister@dornstadt.de

BTS Kombiwaggon
DB Logistics
Unverzichtbare Dienstleistungen
für den Kombinierten Verkehr
BTS Kombiwaggon Service GmbH
Depot Ulm
Himmelweiler 2·89081 Ulm / Lehr Tel: 0731/1 84 76-3

Ihr Preisvorteil liegt zwischen Stuttgart und München



Logistik-kompetenz

Güterverkehrszentrum Ulm/Neu-Ulm – die intelligente Lösung für Transportprobleme

Logistischer Knoten
mit umfassendem Leistungsangebot

- Moderner Logistikstandort für Speditionen, Logistikdienstleister, Produzenten.
- Zentrale Lage im süddeutschen Raum an der Schnittstelle A 7/A 8.
- Moderne Umschlagtechnik KLV-Terminal.
- Großzügiges Flächenangebot.

ulm Neu Ulm
Der Wirtschaftsstandort
Telefon 07 31/1 61-23 00
info@stadtentwicklungsverband.ulm.de
www.stadtentwicklungsverband.ulm.de

IHK Ulm und Schwaben
Telefon 07 31/1 73-256
siegfried.kerler@ulm.ihk.de
www.ulm.ihk24.de

ULM/NEU-ULM IN DER INNOVATIONSREGION ULM SPITZE IM SÜDEN