



ULM AN DER DONAU

ZERSTÖRUNG UND NEUAUFBAU EINER ALTEN REICHSTADT

Von Max Guthier

Die Probleme beim Aufbau Ulms liegen nicht nur in den Zerstörungen des zweiten Weltkriegs, sondern auch in der Entwicklung der letzten 150 Jahre begründet. Dies möge eine Rückschau zeigen. Weit hinaus in das schwäbische Land zu beiden Seiten der Donau, hinauf auf die Alb und über sie weg bis nach Geislingen erstreckte sich das Gebiet der freien Reichsstadt, die sich in ihrem Münster ein eindrucksvolles Denkmal schuf, nicht nur ihrer Frömmigkeit und ihres Kunstsinns, sondern mehr noch ihres Reichtums und ihrer Macht in der mittelalterlichen Blütezeit. Ulm war der politische, wirtschaftliche und kulturelle Mittelpunkt für einen weiten Umkreis. Dieser glück-

liche Zustand währte bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts, das mit der Schleifung der Renaissancebefestigung durch die französische Revolutionsarmee begann. 1802 verlor Ulm seine Reichsunmittelbarkeit und wurde samt seinem Gebiet Bayern zugesprochen, das es zur Hauptstadt der Provinz Schwaben und damit zum Mittelpunkt eines noch weiteren Gebiets machte. Der schöne Plan von Schlumberger zeigt das entfestigte bayerische Ulm im Jahre 1808: Noch ist die Stadt nicht über die mittelalterlichen Mauern hinausgewachsen, noch liegt sie unberührt an der Donau, begrenzt und durchflossen von den Mündungsarmen der Blau, eingebettet in das Grün der un-



Stadtplan von Schlumberger nach der Vermessung von 1808

berührten Landschaft. Das Straßennetz ist zwar eng, es fehlt die Weite, die anderen mittelalterlichen ober-schwäbischen Städten zu eigen ist; aber es ist den damaligen Verkehrsbeanspruchungen gewachsen, zumal im 15. und 16. Jahrhundert durch planvolle Abbrüche Raum für den ruhenden Verkehr der Märkte geschaffen worden war.

Das Jahr 1810 brachte für Ulm die unheilvolle Teilung des alten Reichsstadtgebiets durch Napoleon; das Gebiet links der Donau mit der Stadt selbst kam an Württemberg, das Gebiet rechts der Donau blieb bei Bayern. Die Donau wurde zur Landesgrenze, der einheitliche Wirtschaftsraum war zerrissen. Jenseits der Donau entstand die bayerische Stadt Neu-Ulm. 1840 folgte ein weiteres Unglück, Ulm wurde Bundesfestung und damit Soldatenstadt. Es entstand ein Festungsgürtel von 9 Kilometer Länge, mit 41 Festungswerken, 3 Haupttoren, zahlreichen Vorwerken und einer Gesamtfestungsfläche von 335 Hektar. Diese Fesseln und die Donaugrenze verhinderten trotz der verkehrsgeographisch günstigen Lage der Stadt eine industrielle Entwicklung wie in Augsburg und Nürnberg, hinter denen Ulm im Mittelalter kaum zurückstand. Kein Wunder, daß diese Enge auch in

der Planung der folgenden Jahrzehnte zu spüren war. Die Chance eines großzügigen Grünzugs entlang der mittelalterlichen Stadtmauer im Zuge der geschleiften Renaissancebefestigungen wurde nicht gewahrt. Auch der innere Ring der Bundesfestung, der zu Beginn unseres Jahrhunderts fiel, blieb im Westen und Osten nicht unangetastet. Noch bis 1938 war die Stadt durch die Rayon-Bestimmungen in ihrer Entwicklung eingeschränkt. Große Flächen wurden immer wieder für militärische Zwecke beansprucht. Die neuen Wohngebiete der Neustadt, Oststadt und Weststadt wurden daher stark mit Gewerbe durchsetzt. Industrien entstanden im Osten und Westen, hier auch der große Verschiebebahnhof, das Grün des Blautals immer weiter auffressend. Nur das Erholungsgrün- und Sportgebiet der Friedrichsau blieb erhalten. Bald nach dem ersten Weltkrieg war das ebene Land vergeben. Die Wohnbebauung stieg immer mehr die Albhänge hinauf, aber es fehlte an geeigneten Flächen zur Erweiterung und Neuansiedlung von Industriebetrieben. Ab 1930 wanderten Ulmer Firmen wegen Raumenge nach Neu-Ulm ab, hinüber über die Donau, in die weite Flußebene, das natürliche Industriegebiet. Diese Entwicklung, so einleuchtend und gesund sie

vom raumplanerischen Standpunkt aus erscheint, war für Ulm sehr bitter. Der Zuwachs an Industrie in Neu-Ulm mehrte dort das Steueraufkommen, in Ulm die Lasten, da es mancherlei Zuschußbetriebe ohne wesentliche Hilfe Neu-Ulms auch für dessen Bürger unterhalten muß. Alle Versuche, die beiden Städte zusammenzubringen, sind immer wieder gescheitert. Auch nach 1933 brachte man es nur zu einer Planungsgemeinschaft, deren großzügige, jedoch nicht realisierte Entwürfe die Grenzen nicht mehr beachteten. Zu all diesen Sorgen kamen ganz besondere Straßenverkehrsprobleme. Zwei Reichs-, jetzt Bundesstraßen führen durch Ulm, die B 10 von Stuttgart nach München, zugleich doppelter Autobahnzubringer aus Westen und Osten, und die B 19 von Würzburg nach Kempten. Drei weitere Bundesstraßen enden in Ulm, die B 28 von Straßburg-Reutlingen, die B 311 von Donaueschingen-Sigmaringen und die B 30 von Friedrichshafen. Diese Verknötung wichtiger und stark befahrener Fernstraßen in der Innenstadt brachte mit der zunehmenden Motorisierung größte Schwierigkeiten. Besonders die engen Hauptstraßen der Altstadt waren dieser Belastung nicht mehr gewachsen. Man half sich, indem man die bisher vom

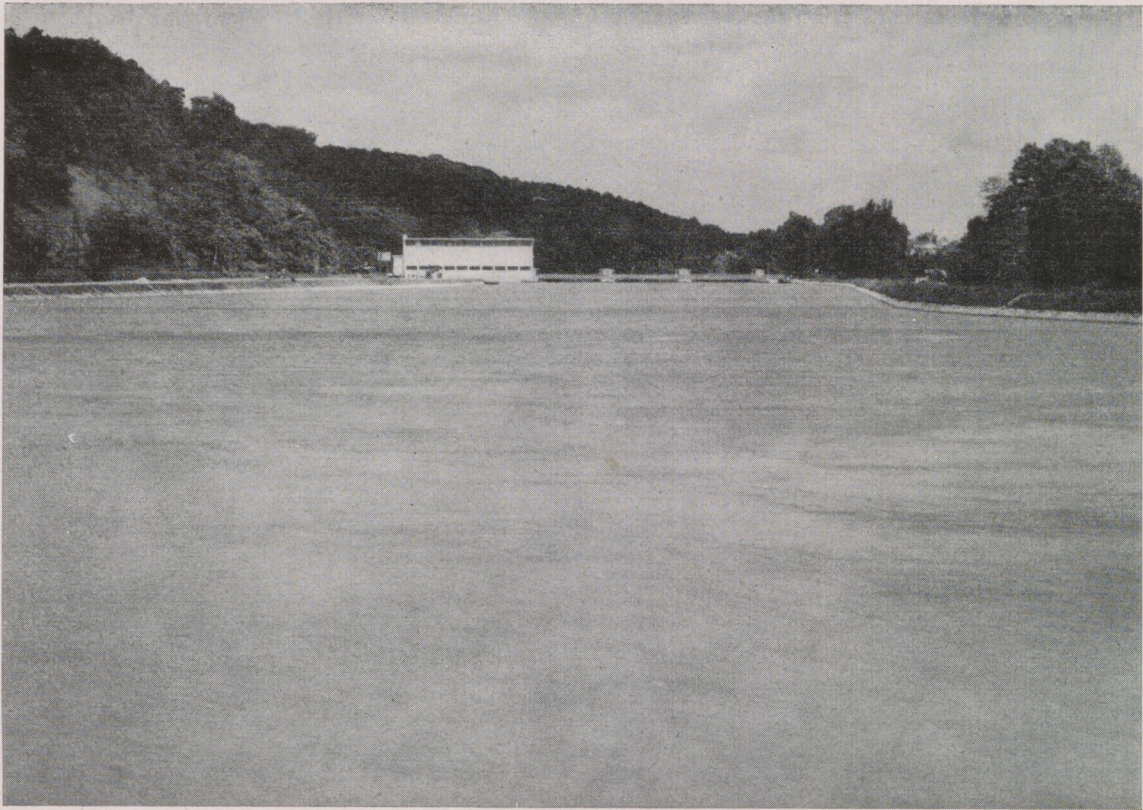
eigentlichen Verkehr freien Nebenstraßen heranzog, es entstand ein Gewirre von Einbahnstraßen, Umleitungen, komplizierten Führungen, das durch das eingleisige, unübersichtlich geführte Straßenbahnnetz noch vergrößert wurde.

Der zweite Weltkrieg traf Ulm sehr hart. Der Bahnhof und die Bahnanlagen, der größte Teil der Arbeitsstätten, die Hälfte aller Wohnungen, fast alle Schulen, sämtliche Donaubrücken wurden zerstört oder schwer beschädigt. Die Altstadt mit ihren wertvollen Baudenkmalern wurde besonders hart getroffen, ganze Viertel wurden vollkommen zerschlagen, andere weitgehend zerstört, nur kleinere Gebiete einigermaßen verschont. Inmitten aller Trümmer aber blieb uns das Münster wenn auch mit manchen Schäden erhalten, Mittelpunkt der zerstörten, der wiedererstehenden, der wachsenden Stadt.

Zu den vielen und schweren Problemen aller zerstörten Städte hatte Ulm nach Kriegsende noch besondere: Gefahr der Abwanderung der Industrie, Abschnürung des Oberlandes als Absatzgebiet durch die Zonengrenze, Veränderung der Wirtschaftsstruktur durch das Wegfallen der Garnison, große Ausländer- und Flüchtlingslager in erhaltenen Kasernen,

Die neue Gänstorbrücke. Im Hintergrund die neue Herdbrücke





Das neue Kraftwerk an der Böfingerhalde unterhalb von Ulm

hemmende Raumenge, Ungewißheit über die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit mit Neu-Ulm. Die vielfältigen Schwierigkeiten ließen die Planung nur langsam in Gang kommen. Die einen glaubten, das lieb gewordene Alte wieder herstellen zu können und hielten sich in ihren Plänen ängstlich an die Fundamente des Zerstörten. Andere überschätzten die in der Zerstörung liegende Chance und machten utopische Idealpläne. Auch Stadtverwaltung und Gemeinderat mühten sich, die Möglichkeiten zu städtebaulichen Verbesserungen zu nutzen, mußten aber den Weg des Möglichen gehen.

Eine Verlegung des als Riegel zwischen Stadtmitte und Weststadt quer im Blautal liegenden Bahnhofes erwies sich als finanziell und betrieblich unmöglich. Deshalb bemühte man sich mit Erfolg, einen geplanten langfristigen Behelf zu verhindern und den Neubau des endgültigen, wesentlich verbesserten Bahnhofes zu erreichen. Der Bahnhofplatz wurde erheblich vergrößert, im Norden wird er abgeschlossen durch das neue, moderne Postamt, im Süden schließt sich der Omnibusbahnhof an.

Schwierig war, besonders wegen der Grenzlage, die

Klärung der Wasserstraßenprobleme. Unterhalb Ulms soll der Endhafen der „Großschiffahrtsstraße Obere Donau“ entstehen. Ein Durchstich durch die Schwäbische Alb soll die Verbindung zum Neckar, ein Kanal zum Bodensee die Verbindung mit der Schweiz und mit Vorarlberg herstellen. Früher war hierfür ein Umgehungskanal um Neu-Ulm mit vielen Nachteilen geplant, nun soll eine etwaige zukünftige Wasserstraße zum Bodensee bis oberhalb Ulms im Flußbett bleiben. Dies wurde beim Wiederaufbau der „Herdbrücke“ (1948), der „Gänstorbrücke“ (1950) und beim Neubau der „Ringbrücke“ (1954) berücksichtigt.

Diese Festlegung der Wasserstraßen gab auch die Möglichkeit, den von der Stadt seit 1894 immer wieder vergeblich verfolgten Plan eines stadt-eigenen Wasserkraftwerks unterhalb Ulms wieder aufzugreifen und zu verwirklichen. Das Werk ist seit April 1953 in Betrieb und liefert jährlich rund 50 Millionen Kilowattstunden. Der Stau von 6,5 Meter mittlerer Höhe reicht bis zur Eisenbahnbrücke. Die Donau, die infolge der Stauwerke oberhalb Ulms oft nur noch ein Wässerchen im tief eingefressenen Bett war, ist

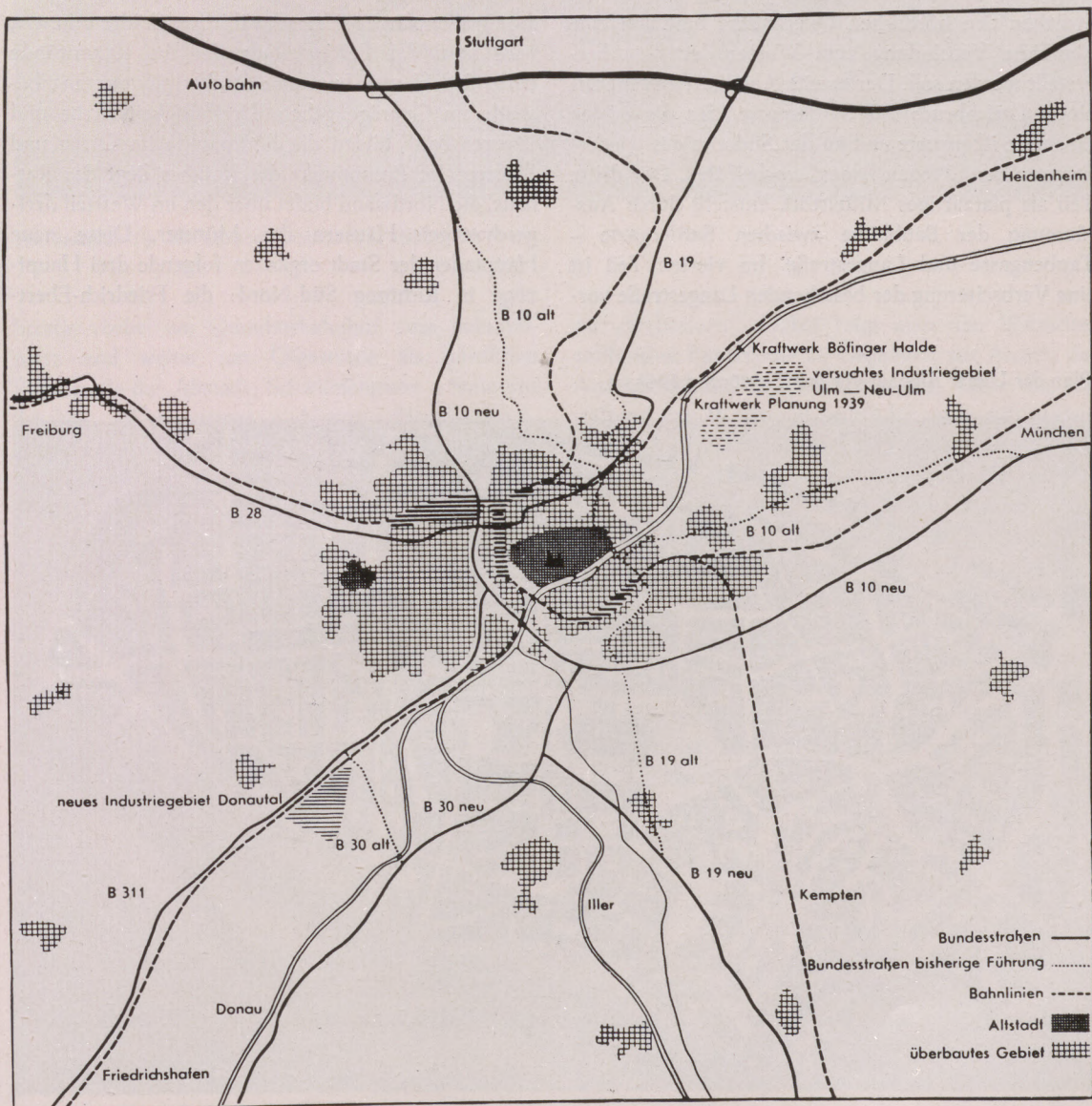
im Bereich der Stadt nun ein stattlicher Fluß, von dem die Ulmer schnell Besitz ergriffen haben. Dies wirkt sich besonders günstig für das Erholungs- und Sportgebiet der Friedrichsau aus, das flußabwärts bis zum Donauknie erweitert wird.

Der Versuch, mit dem Kraftwerk in der 1939 geplanten Lage eine Bahn- und Straßenverbindung über die Donau zu schaffen und auf Neu-Ulmer Hoheitsgebiet, aber vorwiegend Ulmer Eigentum ein gemeinsames Industriegebiet beider Städte zu erschließen, scheiterte an der Landesgrenze. Ulm erschloß daraufhin ein eigenes Industriegebiet im Donautal oberhalb der Stadt, auf dem inzwischen eine ganze Anzahl von

Betrieben angesiedelt wurden. Auch manch alteingesessenem Ulmer Betrieb konnte für einen zweckmäßigen Wiederaufbau und für erforderliche Erweiterungen mit Gelände geholfen werden.

Das Fernstraßennetz wird nach der gemeinsam mit Neu-Ulm, beiden Ländern und dem Bund aufgestellten Planung wesentlich verbessert werden: Die Bundesstraße 10 wird im Bereich der beiden Städte eine neue, weitgehend den Ring der Bundesfestung benutzende Führung erhalten, die keine geschlossenen Baugebiete durchschneidet und in die die anderen Bundesstraßen nach gewissen Änderungen ihrer Linienführung organisch einmünden. Diese Planung

Fernverkehrsstraßen und Eisenbahnlinien im Raum Ulm-Neu-Ulm



ist keineswegs utopisch, als erster Bauabschnitt ist die Ringbrücke mit Anschlußstücken zu beiden Seiten der Donau im Entstehen.

Besonders wichtig für den Organismus der Stadt war die Planung einer leistungsfähigen Innerorts-Ader von Westen quer durch die Stadt nach Osten für den Verkehr, der in der Stadtmitte sein Ziel oder seinen Ausgang hat. Die Schwierigkeiten lagen vor allem im Bereich der Altstadt. Lange Untersuchungen ergaben, daß allein mit Verbreiterungen das außerordentlich enge Straßennetz nicht sinnvoll und ausreichend verbessert werden kann. Der Gemeinderat beschloß daher im Oktober 1948 die „Neue Straße vom Glöcklertor zur Gänstorbrücke“, die aus fünf Abschnitten besteht. Der erste, westlichste, sieht eine Verbreiterung der Glöcklerstraße nach Norden vor, wobei zwischen den nördlichen Querbauten hindurch eine räumliche Verbindung zum Wasser der Blau hergestellt werden soll. Der zweite Abschnitt besteht aus einem Durchbruch zur Sattlergasse, der die beiden Blauarme überquert und an der Südseite des wiederhergestellten „Neuen Baues“ vorbeiführt. Der dritte Teil als platzartiges Mittelstück entsteht durch Ausräumung der Baublöcke zwischen Sattlergasse – Taubengasse und Langestraße. Im vierten Teil ist eine Verbreiterung der bestehenden Langestraße vor-

gesehen. Als fünfter Teil muß ein neues Straßenstück entlang der Donau bis zur Gänstorbrücke gebaut werden. Der erste Abschnitt soll im Herbst 1954 begonnen werden, der zweite wurde soeben fertig. Der Mittelraum ist bis auf ein Grundstück freigelegt, die südliche Hälfte ausgebaut. Der vierte und fünfte Abschnitt werden folgen.

Diese „Neue Straße“ fügt sich organisch in den alten Stadtgrundriß ein. Sie zerstört ihn nicht, sondern entwickelt ihn den Erfordernissen unserer Zeit entsprechend lebendig weiter. Das ist jetzt schon für jeden zu spüren, der sich die noch weitgehend fehlende Bebauung vorstellen kann. Er bringt völlig neue Bilder und Blickpunkte auf das Münster, den „Neuen Bau“, das Rathaus, das Kiechelhaus (Museum), die Dreifaltigkeitskirche. Besonders der Mittelraum, der an die Straßenplätze vieler schwäbischer Städte erinnert, wird nach der Fertigstellung der die Raumwände bildenden Häuser Ulm eine Stadtmitte von ganz besonderem Gepräge geben. Dreifaltigkeitskirche und „Neuer Bau“ bilden die Blickpunkte im Osten und Westen. Im Brennpunkt des Raumes liegt das Rathaus, die Nordwand bildet über den im Westteil dreigeschossigen Häusern das Münster. Diese neue Hauptader der Stadt ergänzen folgende drei Hauptzüge in Richtung Süd-Nord: die Friedrich-Ebert-

Plan der Ulmer Altstadt vor der Zerstörung 1944





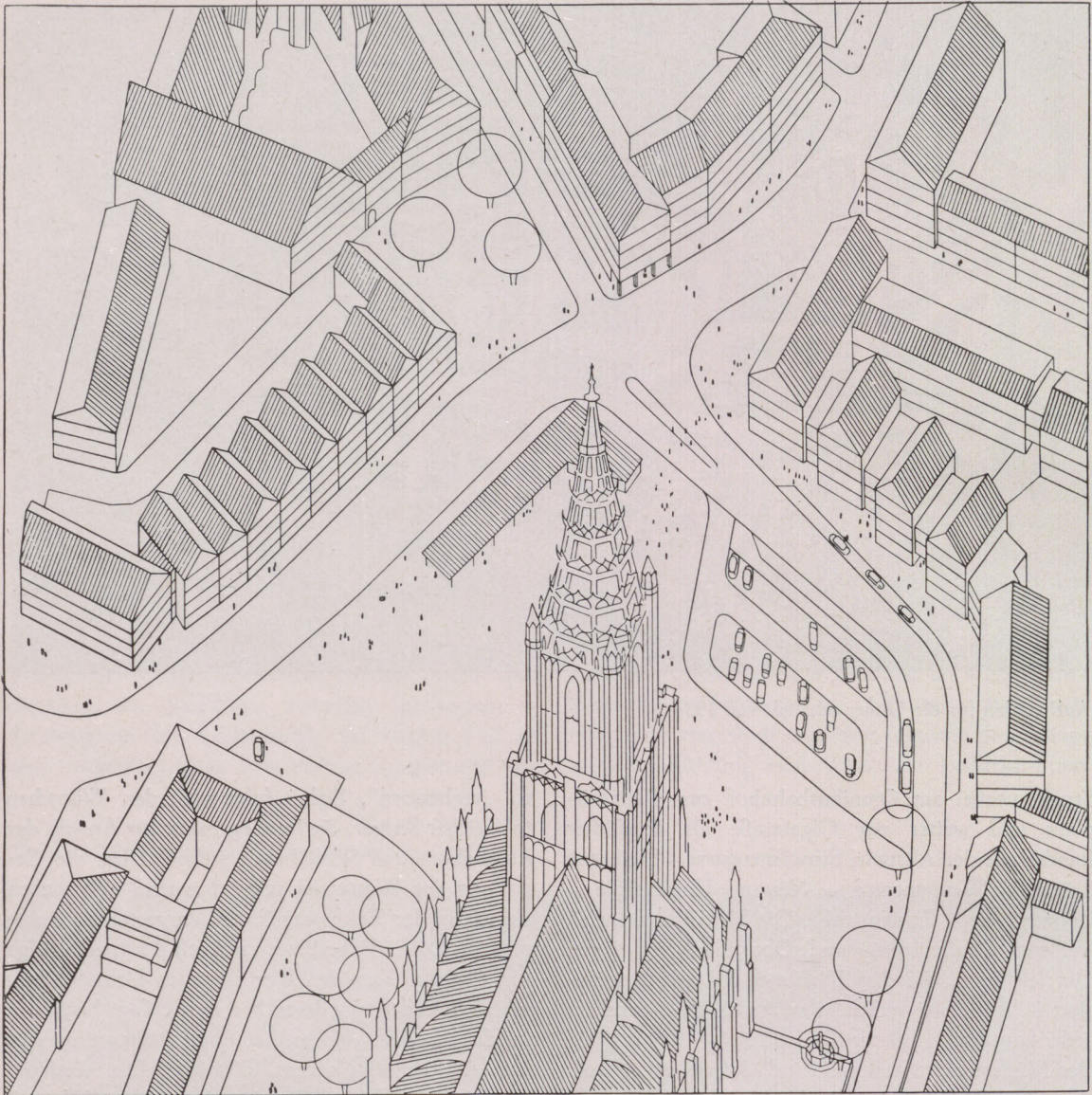
Aufbauplan für die Ulmer Altstadt von 1953

Straße vorbei am Omnibusbahnhof zum Bahnhofplatz und weiter zur Olgastraße als nördlicher Randstraße der Altstadt; Schwilmengasse – Steinerne Brücke – Wengengasse – Neutor; Herdbrücke – Donaustraße – Frauenstraße. Die Hirschstraße wird frei von Straßenbahn- und Obuslinien und ihren Oberleitungen, die den Blick auf das Münster beeinträchtigen; sie verliert ihre bisherige Verkehrsbedeutung und wird zur Kaufstraße.

Der Münsterplatz stellt verständlicherweise ein ganz besonderes Problem dar. Der Vergleich der Stadtpläne von 1808 und 1944 zeigt, wie der heutige Platz durch den Abbruch des Barfüßerklosters zu Ende des letzten Jahrhunderts entstanden ist. Seitdem besteht auch die Frage der Münsterplatzbebauung, die die Ulmer immer wieder bewegte. Entsprechende Vorschläge der Stadtverwaltung von 1949, nach denen der Kirchplatz durch einen Bau auf dem Südteil vom eigentlichen Straßenzug räumlich getrennt werden sollte, stießen auf erbitterten Widerstand und mußten zurückgezogen werden. Nun soll ein leichter Bau für den Verkehrsverein, der das Wartehäuschen ablösen wird, das amorphe Gesamtraumgebilde gliedern und einzelne Räume bilden, ohne als Masse die Sicht auf das Münster zu behindern. Die westliche Platzwand wird gekürzt, um den Münster-Blick aus der Hirschstraße

zu „verbessern“. Dabei folgt man den Wünschen zahlreicher Bürger, die im Gegensatz zur Ansicht der Architekten und Städtebauer stehen. Über die Gestaltung der Westwand selbst hat man sich soeben auf die in der Zeichnung S. 154 dargestellte Lösung geeinigt. Die südliche Platzwand soll durch eine Folge von Giebeln über den hier schmalen Grundstücken gebildet werden, mit deren Bau dieser Tage begonnen wurde; vor dem „Neuen Bau“, der früher eingebaut war, entsteht ein kleines Plätzchen. Die nördliche Platzwand blieb im Ostteil erhalten, im Westteil wurde sie bis zur Platzgasse mit dreigeschossigen Traufenhäusern mit Steildach ergänzt. Der Platz selbst soll später einen Steinbelag bekommen. Vorerst wurde nur nach umfangreichem Umbau der Leitungen und Kanäle eine staubbindende Decke aufgebracht und die Apostelstraße beseitigt, die früher den Platz durchschnitt.

Die Frage, wie in der zerstörten Altstadt gebaut werden soll, verursachte in Ulm schwere Auseinandersetzungen. Letzten Endes einig waren sich beide Fronten in der Verpflichtung und Rücksichtnahme gegenüber dem Münster und den anderen erhaltenen Baudenkmalern nach Maßstab und Gliederung. Kann man nun das Alte nachahmend zum Vorbild nehmen? Oder muß man nicht ehrlich aus den Forderungen



Die Neuplanung des Münsterplatzes

und Konstruktionen unserer Zeit heraus Neues gestalten? Wiederaufbau oder natürliche Weiterentwicklung? Man mag es anfangen wie man will, das vertraute Alte, dessen Reize im Zufälligen, im Unregelmäßigen, im Spiel der Handwerksarbeit, in den Altersrunzeln lag, läßt sich nicht wieder herstellen. Die Zerstörungen des Krieges gingen zu tief, um sie ungeschehen zu machen. Das möge man bedenken, wenn alte Bilder nicht wiedererstehen. Im übrigen sollte man mit seinem Urteil abwarten, bis der Wiederaufbau einigermaßen abgeschlossen ist. Denn nur wenige können sich nach dem noch sehr unvoll-

ständigen Zustand das endgültige Bild vorstellen. Und es ist nicht nur in Ulm für den Böswilligen ein Leichtes, mit entsprechend gewählten Lichtbildaufnahmen das bisher Entstandene zu schmähen.

Daß der Wiederaufbau in der Altstadt noch nicht weiter ist, liegt neben den Schwierigkeiten, sich über die Gestaltung zu einigen, vor allem an der ungeheuren Arbeit und den unendlichen Auseinandersetzungen, die eine so umfassende Neuordnung des Stadtgrundrisses mit sich bringt. Der Vergleich der beiden Pläne von 1944 und 1953 läßt erkennen, in welchem Umfang Grundstückserwerbungen allein für

die „Neue Straße“ erforderlich waren. Die meisten Eigentümer, vor allem die der wertvollen Geschäftsgrundstücke im Mittelabschnitt, verlangten gleichwertigen oder besseren Ersatz. Umfangreiche Tauschverhandlungen über das ganze Stadtgebiet hinweg mußten mit den Bebauungsplan- und Umlegungsverfahren Hand in Hand gehen. Noch steckt Ulm tief in diesen Problemen, aber das meiste ist erreicht. Immer wieder wurde Heilbronn als viel weiter, erfolgreicher und besser dargestellt. Es seien einige kleine Hinweise erlaubt: Ulms Altstadt ist dreimal so groß. Die Eingriffe in den Stadtgrundriß waren zwangsläufig erheblich schwerer als in Heilbronn. Ulm hatte weder Bauern noch Weingärtner, durch deren Aussiedlung in der Innenstadt Platz geschaffen werden konnte. Ein Vergleich läßt sich erst anstellen, wenn Ulms Wiederaufbau in der Innenstadt weiter gediehen ist. Es muß in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, daß der Wiederaufbauplan der Altstadt, so großzügig er manchem scheinen mag, nur die dringlichsten Forderungen hinsichtlich Auflockerung und Raum für den fließenden und ruhenden Verkehr

erfüllt. Trotzdem bringt er der Stadt neben den genannten Schwierigkeiten Jahr für Jahr große finanzielle Belastungen.

Noch vieles wäre zu berichten, um ein einigermaßen vollständiges Bild zu geben: Von den wiederhergestellten und gesicherten Baudenkmälern, dem Neuen Bau, dem Rathaus, Kornhaus, Steuerhaus, Schwörhaus; der Wengenkirche und der Dreifaltigkeitskirche. Von neuen Wohngebieten, Schulen und Kinderspielplätzen, von der Grünplanung und ihren Erfolgen. Schließlich vom Flächennutzungsplan, in dem alle planerischen Erwägungen für die Zukunft zusammengefaßt sind. Doch würde das zu weit führen und den Rahmen dieser Ausführungen sprengen. Sie hatten zur Aufgabe, von den besonderen Gegebenheiten und Schwierigkeiten beim Aufbau in Ulm zu berichten und davon, wie sie angepackt wurden. Das Ziel aller Arbeit war, der Stadt im Grundriß und im Aufriß, im Ganzen und im Einzelnen die Klarheit und Zweckmäßigkeit zu geben, wie sie der mittelalterlichen Stadt den damaligen Gegebenheiten entsprechend zu eigen war.

Ulmer Münster

Mein Dom, du ragst empor wie eine Opferflamme,
 doch nicht mehr züngelnd, lodernd, nein erstarrt.
 Aus Stein bist du gefügt, mit Goldes Wert erschaffen,
 in Mut und Glaube aufgebaut.
 Viel fleiß'ge Hände setzten Stein auf Stein,
 nach eines frommen Mannes wohldurchdachtem Plan,
 und formten also Schiff und Chor und Türme.
 Die Halle ist gewaltig und sie sprengt das Maß,
 bleibt aber dennoch Erde, faßt die gläubige Menge
 und reiche Zierrat ist ihr wie der Erde Wald und blühend Tal.
 Du Flamme aber, die du auf zum Himmel strebst,
 du bist nicht mehr allein der Hände Werk,
 dich bildete der Geist, der aus der Wildheit got'scher Glaubensbrunst entströmt,
 und jener ungebändigt, kühnen Kraft –
 der ew'ge Meister nahm wohl selbst den Meißel
 und zog den Bau zu sich empor,
 empor zum Blau des Himmels, zu der Sonne Licht,
 bis eine Spitze krönte hoch das Werk der wirren Formen und Gestalten!
 So bist du durch Jahrhunderte geblieben, stolzer Dom,
 erlebtest Kriege, Feste, buntes Leben.
 Mögst du uns stehen, unser Ringen, Flehen, Danken tragen in den Äther,
 denn immer einer Flamme gleich ist, was dem gläub'gen Herz entströmt,
 und ewig wirr und vielgestaltig ist das Tun der Menschheit!

Marta Unger