

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

Band: 1 (1959-1960)

Heft: 2

Artikel: Ulm : Stadt ohne Raum

Autor: Endriss, Gernard

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089531>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ULM — STADT OHNE RAUM

GERHARD ENDRISS

«Boden — Mangelware Nr. 1 aktiver Städte» schrieb letzthin eine Basler Zeitung und wies darauf hin, dass Basel besonders empfindlich unter diesem Problem leide und die bauliche Entwicklung der Stadt auf eigenem Territorium nahezu verunmöglicht werde. Aber auch anderen Städten mache das Gespenst der Bodenverknappung Sorge. Folgende auf Raumgewinn ausgerichteten Pläne werden aufgeführt: In Stuttgart das «Projekt Hannibal», ein einziger Bautrakt von 650 m Länge und 45 m Höhe mit 1200 Wohnungen für 4000 Menschen; das neu geplante Kultur- und Wohnzentrum in Biel am Seeufer, verbunden mit einer Aufschüttung von 200 000 m² im See; das Zürcher «Projekt Seepark», das dem See 100 000 m² abringen will; schliesslich in Basel der Plan, am St. Albanteich auf 44 000 m² rund 500—600 Wohnungen auf einem Fabrikareal zu erstellen. Letzterer müsste in Etappen verwirklicht werden, da der Fabrikbetrieb aufrecht erhalten bleiben soll.

Basels Raumnot hängt neben der nahen Landesgrenze mit der Trennung von Stadt und Landschaft Basel im Jahr 1833 zusammen. Im folgenden soll das Augenmerk auf einen ähnlichen Fall gerichtet werden, in dem eine Grenzziehung von 1810 Ursache mangelnder Ausbreitungsmöglichkeit wurde. Es handelt sich um Ulm an der *Donau*. Der Fluss bildet hier die Grenze zwischen der Schwäbischen Alb und der Iller-Lech-Platte des Alpenvorlandes, zugleich aber auch zwischen Baden-Württemberg und Bayern — und damit zwischen den beiden Städten Ulm und Neu-Ulm. Während wir sonst aus dem Mittelalter das Nebeneinanderbestehen verschiedener Stadtgemeinden kennen, die sich dann in der Neuzeit verbunden, wie Stadt und Stift Kempten im Allgäu, die sich 1818 vereinten, ist hier die Trennung erst zu Beginn des letzten Jahrhunderts erfolgt. Vor dieser Zeit umfasste das Gebiet der Freien Reichsstadt das rechte und das linke Donauufer, und nahezu $\frac{5}{12}$ der Markung (alte Oberamtsbeschreibung S. 79) befanden sich auf der rechten Seite, während die Altstadt selbst auf der linken liegt.

Kurz oberhalb der Stadt erhält die Donau durch den ersten Zustrom aus den Alpen, die Iller, den Charakter eines grösseren Flusses. Innerhalb der Stadt mündet von links die Blau in den Strom. Durch das Zusammentreffen von Blau- und Donautal wird eine beckenartige Weitung auf dem linken Flussufer gegen die Alb geschaffen, in der die Altstadt auf einer hochwasserfreien, lehmüberdeckten Donauschotterterrasse der Jung-Risszeit liegt. Die Bildung dieser grossen Bucht wird dadurch verständlich, dass das heutige Blautal einen alten Donaulauf darstellt, der bis in die Mittel-Risszeit bestand. Damit hat die Stadt eine ausgesprochene Tiefenlage — hier freilich leicht erhöht in hochwasserfreiem Gelände —, wie sie in Mitteleuropa häufig ist. Zur Zeit der Stadtgründung erstreckte sich nördlich und westlich der Siedlung ein Sumpfgelände, das mit dem Blaulauf zusammenhing. Dadurch war eine gewisse Schuttlage erzielt, da ja im Süden und weiter im Osten die Donau floss. — Die mittelalterlichen Gewerbe haben sich nicht an der damals noch unregulierbaren Donau niedergelassen, sondern an den verschiedenen Armen der wasserreichen, in der Karstquelle des Blautopfs entspringenden Blau. Wichtig war der Flussübergang. Freilich ging der älteste Donauübergang nicht über die heutige Insel, sondern lag etwas donauabwärts, wo sich vermutlich zunächst eine Furt befand.

Der Verkehr lässt sich seit dem Höhepunkt der Bronzezeit um 1500 v. Chr. infolge der Gleichheit der Funde zu beiden Seiten des Stroms nachweisen.

Für die Entwicklung von Ulm, einer staufischen Gründung aus dem 12. Jahrhundert, war dann freilich die *Fernverkehrslage* ausschlaggebend. In der Umgebung der Stadt war die Leinenweberei weit verbreitet. Die Ulmer führten die Barchentweberei ein. Die hierzu neben dem Flachs nötige Baumwolle holten sie auf dem Weg über den Brenner in Venedig. Nun hatten die Ulmer Kaufleute doppelten Gewinn, zuerst beim Verkauf der Baumwolle an die Landweber, dann wieder beim Vertrieb der fertigen Ware. Diese gelangte zu Weltruf, und Barchentballen mit den «Löwen» und «Ochsen» als Zeichen waren im 14. und 15. Jahrhundert eine gesuchte Ware. Mit Ulm wetteiferten auch andere Städte zwischen Nördlingen und Augsburg einerseits, Schaffhausen und Winterthur andererseits. Die Ulmer Ware finden wir um diese Zeit auf allen oberdeutschen Märkten, wie auch in Köln, Erfurt, Leipzig, Lübeck, in Flandern und England, auf den Messen von Genf und Lyon, in ganz Italien, in Cadiz und Barcelona. Diese Verbindungen wurden dadurch erleichtert, dass über Ulm eine Reichsstrasse erster Ordnung zog, die von Speyer über Cannstatt-Geislingen nach Ulm und weiter nach Augsburg führte. Ihre Endpunkte waren Brügge und Venedig. Auf ihr spielte sich der Verkehr von Flandern, Norddeutschland, England und von den nordischen Staaten mit Italien ab. Von hier aus — vor allem von Venedig — erfolgte die Vermittlung mit Indien und Ostasien, damals die einzigen Quellen für tropische Erzeugnisse. Diesen Handel nahmen die oberdeutschen Städte, nicht zuletzt Ulm, in die Hand. Die Bedeutung dieses Handels spiegelte sich in den Bauten der Altstadt wieder, die zum grössten Teil dem Bombenkrieg zum Opfer fielen. Der berühmte Blick vom rechten Donauufer auf die Altstadt hat dagegen glücklicherweise wenig von seiner Wirkung verloren. Der Ulmer Flussverkehr erstreckte sich hauptsächlich bis Enns und Wien. Den ungarischen Handel behielten sich die Wiener bald allein vor. Das Hauptbeförderungsmittel waren Flösse; die bekannten Ulmer Schachteln kamen Ende des 16. Jahrhunderts auf. Seit der Wende des 19. zum 20. Jahrhundert ruht der Güterverkehr auf der Donau bei Ulm.

Zur *Fernverkehrslage* kommt eine *günstige örtliche Marktlage* am Zusammentreffen mehrerer Täler und an der Naht zweier Landschaften, der Alb und Oberschwabens. Das grosse Marktgebiet ist als wirtschaftliche Grundlage für die Stadt immer wichtig gewesen (s. auch Fabri, Gradmann). Am Ende der alten Reichsstadtherrlichkeit und nach Aufhebung der Reichsunmittelbarkeit blieb der Stadt allein ihr Marktgebiet, auf das sie sich stützen konnte; nach der *Grenzziehung von 1810* freilich auch nur noch zur Hälfte.

Der Vertrag von Lunéville 1801 brachte den Uebergang an Bayern und damit das Ende der Selbständigkeit und der Herrschaft über die Untertanen. Das Gebiet der Freien Reichsstadt war bei der Uebergabe rund 640 km² gross mit 14 000 Bewohnern in der Stadt und 22 000 auf dem «Land». Der Reichsdeputationshauptschluss von 1803 bestätigte diesen Zustand und liess von den 52 Reichsstädten nur noch sechs bestehen: Hamburg, Bremen, Lübeck, Augsburg, Frankfurt und Nürnberg. Einschneidender als diese Vorgänge wurde für Ulm der Vertrag von Compiègne von 1810, der die Gebietsverhältnisse in Süddeutschland regelte. Das Gebiet der ehemaligen Reichsstadt und die Stadtmarkung wurden dadurch in zwei Teile zerrissen. Der Talweg der Donau bildet

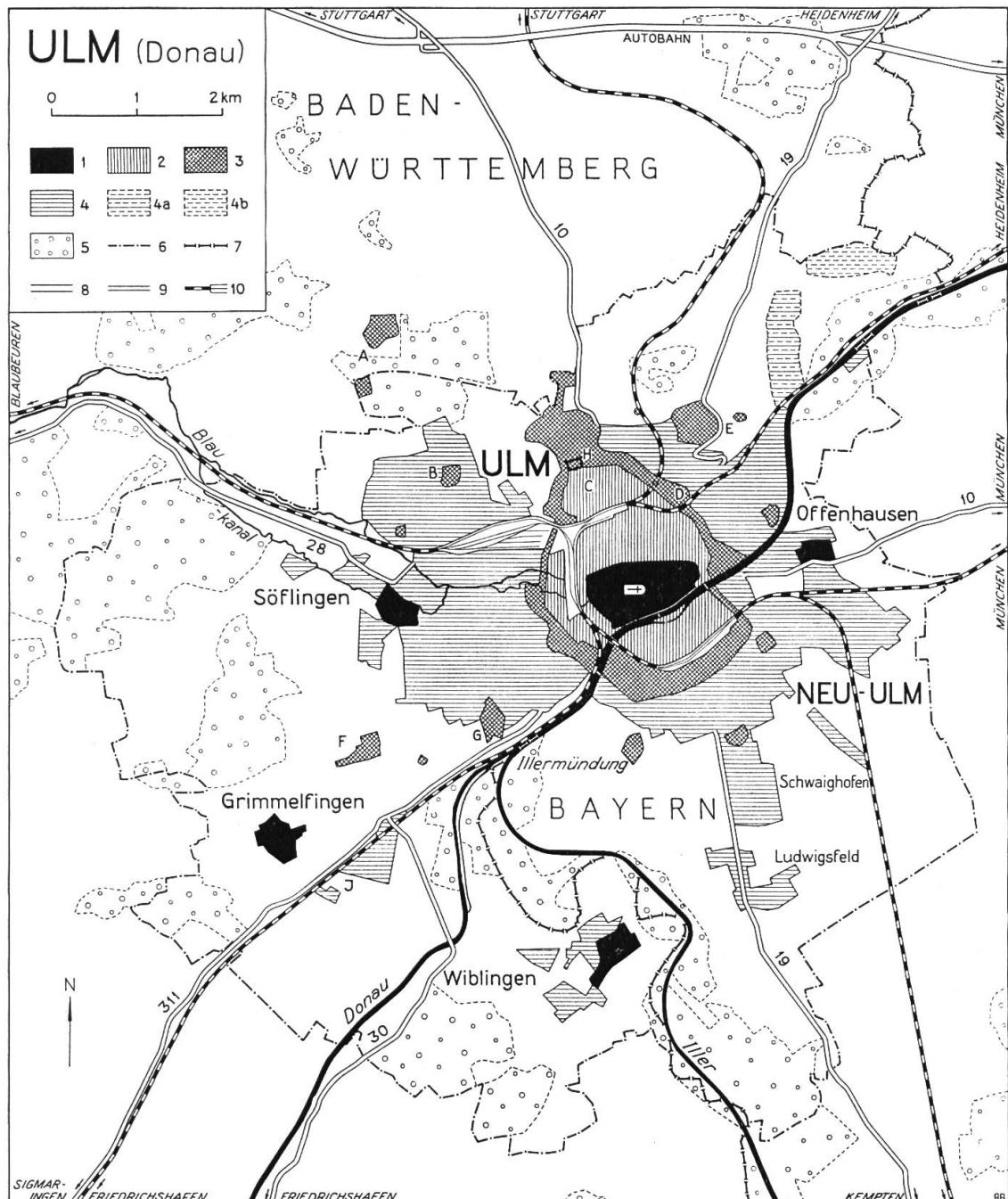


Abb. 1. Entwicklungsplan von Ulm (Donau)

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1 Altstadt (mit Münster) und Kerne von eingemeindeten Orten | 5 Wald |
| 2 ältere Neustadt | 6 Gemeindegrenzen von Ulm und Neu-Ulm |
| 3 Ring der Bundesfestung des 19. Jahrh. und Forts | 7 Staatsgrenze |
| 4 neue Stadtteile ausserhalb der Bundesfestung und Vororte; a im Ausbau, b in Planung | 8 Autobahn |
| | 9 Bundesstrassen |
| | 10 Bahnlinien und Bahnanlagen |

A Oberer Eselsberg
 B Unterer Eselsberg
 C Michels-Berg

D Gaiserberg
 E Safranberg
 F Oberer Kuhberg

G Unterer Kuhberg
 H Wilhelmsburg
 J neues Ulmer Industrieviertel

seither von der Illermündung bis zur Stelle, wo die Grenze des ehemaligen Landgerichtes Elchingen den Strom berührte, die Landesgrenze zwischen Württemberg und Bayern.

Am 8. November 1810 zogen die württembergischen Truppen ein, während sich auf der Donaubrücke bayrische Schlagbäume aufrichteten. Auf dem nun abgetrennten rechten Ufer befanden sich zu dieser Zeit Gärten, Aecker und Weidfelder, hiess doch das am Donauübergang liegende Tor das Herdbrückertor, weil durch dasselbe im Mittelalter die Viehherde der Bürger über die Brücke auf die Weide getrieben wurde. Nun hatten auf einmal rund 250 Ulmer Familien ihre Güter im «Ausland» und mussten bei der Einbringung ihrer Erzeugnisse Mautgebühren zahlen. Während Ulm in Bayern Hauptstadt des Oberdonaukreises und Sitz einer Reihe weiterer Behörden war, drohte sie nun zur württembergischen Landstadt herabzusinken. Doch wurde sie 1819 infolge von Organisationsedikten, die das Land in 4 Kreise einteilten, Vorort des Donaukreises. Dieser reichte vom Bodensee bis auf und zum Teil über die Alb; Göppingen und Kirchheim unter der Teck gehörten noch zu ihm. Ulm blieb Sitz der Kreisregierung bis zur Auflösung der Kreiseinteilung im Jahr 1924. Im Jahre 1936 wurde die Stadt kreisunmittelbar und Stadtkreis.

Die Stadt, bisher in vielen wirtschaftlichen und politischen Belangen ein viel aufgesuchter Mittelpunkt, wurde nun *Grenzstadt*, und damit der Absatz des heimischen Gewerbes gerade in der Richtung der aussichtsreichsten Entwicklung gehemmt (Eychmüller S. 2). Mit Ulm kamen damals noch eine Anzahl weiterer Städte in Grenznähe und wurden so Opfer der napoleonischen Politik, wie Rothenburg, Dinkelsbühl, Nördlingen, Wangen im Allgäu und Isny. «Was sich schon beim Uebergang der Stadt an Württemberg als schwerwiegendster Misstand für die gedeihliche Entwicklung Ulms herausstellte, ist dies bis auf den heutigen Tag geblieben: die Möglichkeit einer gleichzeitigen Entstehung der bayrischen Stadt Neu-Ulm auf dem rechten Donauufer. Da es viele Familien, deren Berufs-, Geschäfts- und Gesellschaftsverhältnisse ihren Schwerpunkt in Ulm hatten, deren Einkommensverhältnis auf Württemberg begründet war, vorzogen, in dem billigeren Neu-Ulm zu wohnen, entstand für die Stadt Ulm ein Wettbewerb, der schwer auf ihr lastete.» (Oberamtsbeschreibung von 1897, Bd. 1, S. 193).

1954 führte Ulms Oberbürgermeister Pfizer in seinem Referat vor der Kommission des Sachverständigenausschusses zur Neugliederung des Bundesgebiets aus, nachdem er zuvor auf das unmittelbare Nebeneinander zweier Stadtverwaltungen mit allen Aemtern und Einrichtungen hingewiesen hatte: «Die Lage wird für Ulm erschwert, für Neu-Ulm nach dem jetzigen Stand entsprechend erleichtert, wenn Sie sich . . . klar machen, welche Einrichtungen schulischer und kultureller Art, aber ebenso solche auf dem Gebiet des Gesundheitswesens und der Sorge für die Jugend und andere mit wirtschaftlichen Vorzeichen von der Stadt Ulm getragen werden, aber jedem Neu-Ulmer Bürger genau so zur Verfügung stehen wie dem Ulmer. Neu-Ulm konnte sich nicht zuletzt dadurch so gut entwickeln, dass es für alle diese Einrichtungen keine Aufwendungen übernimmt, sie also erspart, und Oberbürgermeister Grimmeiss hat mit Recht darauf hingewiesen, dass die Stadtverwaltung Neu-Ulm auf diese Weise in eine sehr angenehme Nutzniesserschaft von Ulm getreten sei.»

Das Gebiet der heutigen Stadt Neu-Ulm war bei der Abtrennung im Besitz der Stadt Ulm, der Spitalverwaltung und von Ulmer Bürgern. Das gab Anlass zu immerwährenden Besitz- und Gerechtigkeitsstreiten, die heute noch nachklingen. Langsam entstand eine Ansiedlung unter dem Namen «Ulm auf dem rechten Donauufer», die mit dem Dorf Offenhausen vereinigt wurde. Im Jahr 1818 zählte sie 64 Einwohner. Ihre eigentliche Entwicklung begann 1828 nach dem Fall der Zollschränke zwischen Württemberg und Bayern und der Eröffnung der neuen Donaubrücke 1829. Im Jahr 1832 wurde die Gemeinde unter Lostrennung von Offenhausen

selbständig. Stadtrecht bekam Neu-Ulm 1869; 1891 wurde die Stadt kreisunmittelbar. Im Dezember 1958 betragen die Einwohnerzahlen: Ulm 93 207, Neu-Ulm 23 321, zusammen 116 528.

Zwischen den beiden Städten kam es zu einem merkwürdigen Auseinanderleben, während sich gleichzeitig zahlreiche Verflechtungen bildeten. Sie bilden als Siedlungskörper eine Einheit. Die Donau scheidet zwar die beiden Stadtgemeinden voneinander, in Wirklichkeit aber ist die Abgliederung nicht stärker oder sogar geringer als die, welche der Bahnhof innerhalb des Ulmer Stadtgebietes hervorruft.

Ein weiteres Beispiel einer durch Landesgrenzen unterteilten Doppelstadt ist in Deutschland Mainz-Wiesbaden. Eine Lösung gefunden haben die Verhältnisse in Wilhelmshaven, Bremerhaven (1939 zu dem preussischen Wesermünde, das 1924 aus der Vereinigung von Geestemünde und Lehe entstanden war; 1947 die Gross-Siedlung als Bremerhaven zu Bremen) und Hamburg (1937 vereint mit den preussischen Städten Altona, Harburg-Wilhelmsburg, Wandsbek, dem hamburgischen Bergedorf und vielen Landgemeinden, dafür Abtretung des Amtes Ritzebüttel und Cuxhaven und verschiedenen Enklaven an Preussen).

Vor allem sind es drei Ereignisse, die in der hundertfünfzigjährigen Trennungszeit beide Gemeinden gemeinsam betrafen: der Bau der Bundesfestung, die Anlage der Bahnlinien und zuletzt eine weitgehende Zerstörung im Bombenkrieg. Schon im Jahr 1818 stand die Grundidee zum *Ausbau Ulms als Waffenplatz und Lagerfestung* im Zentralpunkt aller vom Oberrhein zur Donau führenden Operationslinien fest. Der Bau selbst dauerte von 1842 bis 1859; die Errichtung der Magazine, Spitäler usw. zog sich bis 1868 hin. Teilweise wurden bis zu 8000 Festungsarbeiter verwendet, die dem Kleinhandel und dem Kleingewerbe manchen Verdienst brachten. Der Bau hat auch die Zementindustrie im Blautal gefördert. Mit einem ungeheuren Aufwand an Erdbewegungen und Steinbauten wurde ein neues Landschaftsbild geschaffen. Der mittelalterlichen Stadtmauer wurde ein Ring von Mauern, Gräben und Glacisanlagen vorgelagert. Vor ihm lag als dritter Ring noch eine Reihe von Forts. Dazu kommen die Rayon-Gebiete um die Befestigungen mit ihren Bauverboten. Der doppelte Festungsgürtel hemmte die Entwicklung der Stadt stärker, als man bei der Planung dachte. Der enge Freiraum innerhalb der Bundesfestung wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schnell gefüllt.

Zu Beginn der dreissiger Jahre des letzten Jahrhunderts machte sich ein Wohnungsmangel bemerkbar. Zur gleichen Zeit fielen die alten Tortürme der Neuzeit zum Opfer. So wurde das Frauentor 1837 abgebrochen, um an seiner Stelle von privater Seite «zwei geschmackvolle, gleiche Häuser errichten zu lassen, die 8—10 Wohnungen ergeben würden». Am 21. März 1842 wurde sogar ein Stadtbauplan vorgelegt. Obwohl er von der Festungsbaudirektion genehmigt wurde, war ein Weiterbauen zunächst nicht möglich, da die Lage des *Bahnhofs* noch ungewiss war. Entgegen dem Rat von Festungsbaudirektor Prittwitz wurde er schliesslich nicht im N, am Fuss des Michelsberges, angelegt, sondern 1848/50 im W gebaut. Dadurch wurde später die Weiterentwicklung der Stadt nach dem dafür hauptsächlich in Betracht kommenden Gelände — über der Donau war ja bayrisches Gebiet — stark gehemmt. Dies um so mehr, als die Schienen mit der Strasse in gleiche Höhe zu liegen kamen, nicht erhöht, wie häufig in Norddeutschland, oder vertieft, wie in Mülhausen im Elsass. Es mussten dann Ueber- und Unter-

führungen errichtet werden, ohne eine restlos befriedigende Lösung zu finden. Nach der Zerstörung konnte der Plan eines neuen Zentralbahnhofs an anderer Stelle ebensowenig realisiert werden wie die Höherlegung der Geleise.

Nachdem die Stadterweiterung zunächst infolge des Festungsbaues und der Unsicherheit der Gleisführung kaum vorwärts kam, begann nach Fertigstellung dieser Anlagen und nach Strassendurchbrüchen durch die mittelalterliche Stadtmauer Ende der sechziger Jahre eine intensive Bautätigkeit zunächst im N der Altstadt bis zum Fuss des Michelsberges. Die mittelalterliche Stadterweiterung des 14. Jahrhunderts hatte hier hart am Rand des schon erwähnten Sumpfgeländes Halt gemacht. Da man zunächst auf die Baugrundverhältnisse wenig achtete, kam es zu Einstürzen von Neubauten und zu späteren Senkungen. An dem Aufschwung nach dem Siebzigerkrieg konnte Ulm aber nicht teilnehmen, da für die Ansiedlung von Industrie der Boden innerhalb der Umwallung viel zu teuer war und ausserhalb infolge der Rayongesetze nicht gebaut werden durfte. «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.» (Festschrift S. 49).

Seit 1895 machte sich für die städtische Entwicklung das *Aufkommen der Industrie* bemerkbar. Besonders auffallend war in dieser Zeit das Berufsbild der jungen Siedlung Neu-Ulm. Sie wurde durch den Bau der Festung zur Garnisonstadt und durch die Errichtung der Bahnlinien nach Augsburg und Kempten bayrischer Uebergangsbahnhof nach Württemberg und Wohnplatz vieler Eisenbahner. Die Festungsstädte Metz und Neu-Ulm erreichten damals mit 28 % Berufszugehörigen (Erwerbstätige mit Familienangehörigen) der Gruppe «Militär-, Hof-, bürgerlicher, kirchlicher und Schuldienst, Gesundheitspflege und freie Berufsarten» das Maximum dieser Gruppe in Deutschland, während als Mittel 8 % angegeben wird (Wagner, S. 862). Aber 1895 machten in Neu-Ulm die «Erwerbstätigen» dieser Gruppe 52,5 % aus! Die Zahl der «Berufszugehörigen» war natürlich geringer — ein Soldat hat ja noch keine Familie; sie betrug aber doch 39,02 % der Bevölkerung. Vor dem ersten Weltkrieg war jeder 5. Bewohner Neu-Ulms Soldat. Aehnlich lagen die Verhältnisse in Alt-Ulm. Die Erwerbstätigen der genannten Berufsgruppe standen bei den Zählungen 1882 und 1895 an erster Stelle aller Gruppen. Nach den beiden Weltkriegen war daher die wirtschaftliche Umstellung der Garnisonsstädte nicht einfach.

In Alt-Ulm entwickelten sich die Handwerksbetriebe der ehemaligen Reichsstadt langsam zu kleinindustriellen Betrieben und teilweise zur Grossindustrie. Das persönliche Moment spielte dabei oft die ausschlaggebende Rolle. Dabei wurde die Ulmer Industrie mit einer gewissen Zwangsläufigkeit auf den Weg weitgehender Spezialisierung und Herstellung von Qualitätswaren verwiesen, vom Mayserhut bis zum Feuerwehrauto, liegen doch die Kohlen- und Eisenvorkommen weit ab. Dazu befindet sich die Stadt nahe dem meerfernsten Punkte Mitteleuropas. Das in der Luftlinie zunächst gelegene Meer ist das Adriatische. Ein Gross-Schiffahrtsweg ist noch nicht vorhanden. Daher müssen Industrie und Gewerbe mit erheblichen Transportkosten rechnen. — Inzwischen wurde die Einschnürung der Stadt durch den Festungswall immer drückender. Es kam

so weit, dass nicht einmal mehr das Militär einen Platz für den Bau einer Kaserne fand. Endlich konnte die Stadt den Festungswall um die Jahrhundertwende (1899/1900) vom Militärfiskus erwerben. Dadurch wurden rund 480 ha frei; aber die Rayons der Aussenforts mit rund 1500 ha blieben noch erhalten. Sie fielen erst im Jahr 1938 mit der Aufhebung des Festungscharakters von Ulm. In Neu-Ulm kam es 1906 zum gleichen Vorgang. 1903 begann die neue Größenentwicklung. Sie richtete sich, trotz des oft schlechten Untergrunds, vor allem nach W in das Blautal. Im S und E liegt bayrisches Gebiet. Dagegen wurde der Hang des Michelsberges im N erschlossen; die Zufahrtsstrassen konnten erst nach dem Fall des Festungswalls errichtet werden. Die westlichen Strassen hingen zudem vom Bau des Güterbahnhofs ab, der erst nach der Wallniederlegung erbaut werden konnte. Nun kam es auch zur Eingemeindung des Dorfes Söflingen im Blautal (1905). Später folgten Grimmelfingen (1926) und Wiblingen (1927) im Südwesten und Süden, um etwas Ausdehnungsmöglichkeit zu gewinnen. Dadurch stieg die Fläche Ulms von 2250 ha auf 4977 ha. Die Stadt Neu-Ulm umfasst 2358 ha. Wohn-, Industrie-, Verkehrs- und Kasernengebiete entstanden. Dabei muss in Kauf genommen werden, dass die Hauptindustriegebiete in den W der Stadt zu liegen kamen, trotz der in unserem Raum vorherrschenden Westwinde.

Dann brach *im zweiten Weltkrieg* die Katastrophe über die beiden Städte herein. In Ulm wurde die Hälfte aller Wohnungen zerstört oder schwer beschädigt; dabei wurde die Altstadt besonders schwer betroffen. Neu-Ulm berichtet, dass 66 % der Wohnungen unbenützbar gewesen seien.

Für Ulm ergaben sich viele Probleme, wie die Gefahr der Abwanderung der zerstörten Industrien, der Verlust Oberschwabens als Absatzgebiet durch die Zonengrenze zwischen dem von Amerikanern und Franzosen besetzten Gebiet, Ausländer- und Flüchtlingslager in einem Teil der Kasernen, Inanspruchnahme anderer Kasernen durch die Besatzungsmacht, in denen nach der Zerstörung rund 500 Wohnungen, 50 Schulräume und 100 Betriebe untergekommen waren. So kam die Aufbauplanung nur langsam in Gang. Dabei hofften die einen, das Alte wiederherstellen zu können und wollten sich an die alten Grundmauern halten, die andern erkannten die Möglichkeiten eines Neuaufbaus, unterschätzten aber die wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Zudem musste auf die geplanten Wasserstrassen und den wachsenden Fernverkehr Rücksicht genommen werden.

Eine leistungsfähige West-Ost-Achse von Söflingen durch die Altstadt nach Neu-Ulm ist im Ausbau. Völlig neue und ausgedehnte Wohngebiete entstanden vor allem im W am Kuhberg (bis rund 530 m), im NW auf dem Eselsberg (Hochhäuser) bis rund 570 m — vgl. die Abb. 2 — und im zwischen ihm und dem Michelsberg liegenden Lehrer Tal. Die Wachstums spitzen haben schon nach dem 1. Weltkrieg im E und N die Randhöhen erklimmen, so den Safranberg (bis rund 520 m) und den Michelsberg (bis rund 550 m) mit seinen schon früher bebauten Ausläufern, dem Gaisenberg und dem Kienlesberg. Gegenwärtig wird noch ein neues Siedlungsgelände im NE gegen Böblingen erschlossen (rund 550 m hoch; Donauspiegel bei Ulm: 466 m). Schwierig war die Gewinnung neuen Industriegeländes, sind doch die Abhänge der Alb dafür ungeeignet. Im SW zwischen Grimmelfingen und Wiblingen, nahe der Donau-Illermündung, wurde, 4 km von der Stadtmitte entfernt, das Industriegebiet «Donautal» erschlossen. Es liegt an der Abzweigung der Bundesstrassen 30 nach Friedrichshafen und 311 nach Sigmaringen. Auch in Neu-Ulm musste beim Wiederaufbau das Mög-



Abb. 2. Ulm an der Donau: Wohngebiet am Eselsberg mit Hochhäusern, aufgenommen von NW.

Das nach dem 2. Weltkrieg erschlossene Gelände liegt am Albabfall, der an dem querstehenden Kleinreihenhaus im Vordergrund besonders gut in Erscheinung tritt. Das kleine Wäldchen dicht hinter dem am weitesten links stehenden Hochhaus gehört zum ehemaligen Fort Unterer Eselsberg; seine Befestigungsanlage ist am linken Bildrand zu sehen. Dahinter werden jenseits der Mulde des Lehrer Tals weitere ehemalige «Glacis-Waldungen» sichtbar (früher militärisches Bauverbot). Der neue Stadtteil ist von der Altstadt, deren Lage durch das Münster kenntlich ist, durch die Anlagen des Güterbahnhofs und — auf dem Bild weniger gut sichtbar — des Hauptbahnhofs getrennt. Auf dem Photo bilden Ulm und Neu-Ulm eine einzige zusammenhängende Siedlung ohne erkennbare Grenze; die Donau ist zu schmal, um auf dem Bild zu erscheinen. Photo: Hauptamt der Stadt Ulm.

liche mit dem Wünschenswerten in Einklang gebracht werden. So konnte in beiden Städten trotz weitgehender Zerstörungen der alte Grundriss nicht grundlegend abgeändert werden, zumal nach der Katastrophe auch nur wenig Mittel zur Verfügung standen. Auch der Verlauf der Wasser-, Abwasser-, Gas- und Stromleitungen spielt eine Rolle. Auf die Ansiedlung entwicklungsfähiger Industrie wird besonderer Wert gelegt. In Betracht kam zunächst das Gelände des ehemaligen Heereszeugamtes und Heeresverpflegungsamtes, deren Gebäude teilweise noch erhalten waren. So entsteht hier im SE der Stadt ein grosses Industrieviertel in nahezu ebenem Gelände. In beiden Städten ist man von dem zähen Wiederaufbauwillen stark beeindruckt. Leider ist ein näherer Zusammenschluss bisher nicht gelungen. Er wäre, auf das Ganze gesehen, sicherlich für beide Gemeindewesen von Vorteil.

Aus dem Schrifttum

Beschreibung des Oberamts Ulm (1836): Hrsg. aus Auftrag der Regierung von v. Memminger. Stuttgart und Tübingen.

Beschreibung des Oberamts Ulm (1897): Hrsg. v. d. K. Statistischen Landesamt. Bd. 1, 2. Stuttgart.

Endriss, Gerhard (1931): Stadtgeographie von Ulm an der Donau. Ulm.

— (1939): Zur Stadtgeographie von Ulm an der Donau. Geographischer Anzeiger, Jg. 40,

— (1950): Kleine Landeskunde des Regierungsbezirks Schwaben. Kempten.

— (1953): Ulm und Augsburg, zwei schwäbische Städte. Schwäbische Blätter, Jg. 4.

— (1954): Landwirtschaftsgeographische Fragen des Ulmer Raums. Mitteilungen des Vereins für Naturwissenschaft und Mathematik in Ulm (Donau), H. 24.

— (1958): Neue Wege einer Gemeindeverwaltung. Die Ulmer Gemeindestatistik; Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 2.

Eychmüller, Friedrich (1915): Grundstücksmarkt und städtische Bodenpolitik in Ulm von 1870—1910. Stuttgart.

Fabri, Felix (1889): *Tractatus de civitate Ulmensi* (von 1489), hrsg. v. Gustav Veesenmeyer. Tübingen.

Festschrift 1100 Jahre Ulm (1954): hrsg. v. d. Stadt Ulm. Ulm.

Gradmann, Robert (1916): Schwäbische Städte. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.

Groschopf, Paul (1950): Alte Blauablagerungen im Stadtgebiet von Ulm und ihre siedlungsgeschichtliche Bedeutung. Mitteilungen des Vereins für Naturwissenschaft und Mathematik in Ulm (Donau). H. 23.

Grzimek, Günther (1954): Grünplanung in Ulm, Probleme einer wachsenden Stadt. Hrsg. v. d. Stadtverwaltung Ulm. Ulm.

Höness, Heinz (1955): Ulm und Neu-Ulm, eine stadtgeographische Untersuchung. Phil. Diss. Tübingen (Masch. Schrift).

Körber Jürgen (1958): Würzburg, Ulm und Freiburg im Breisgau nach der Zerstörung 1944/1945, eine vergleichende stadtgeographische Betrachtung. Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 20, H. 1.

Meynen, E. (1956): Ulm/Neu-Ulm, ein Bericht über die Auswirkungen der Ländergrenze im Donau-Illermündungsgebiet; Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 16, H. 2.

Pflüger, Hellmut (1956): Die Bundesfestung Ulm rechten Ufers. Das Obere Schwaben, Folge 3.

Rieber, Albrecht (1950): Fragen der Ulmer Siedlungs- und Baugeschichte im Licht geologischer Erkenntnisse; Mitteilungen des Vereins f. Naturwissenschaft und Mathematik in Ulm (Donau). H. 23.

Ulmer Statistik (1946): Hrsg. Stadt Ulm, Amt für Statistik, Ulm.

Ulm Garnison und Festung (1954): Ulm.

Wagner, Hermann (1923): Lehrbuch der Geographie. Bd. 1, Tl. 3. 10. Aufl. Hannover.

ULM, VILLE SANS ESPACE (Résumé)

En vertu du traité de Compiègne de 1810, le domaine de l'ancienne ville impériale d'Ulm avec ses districts municipaux fut subdivisé en deux parties. Dès lors le Danube constitue la frontière entre deux pays allemands confédérés. Tandis que la ville d'Ulm, située sur la rive gauche, fut incorporée au Wurtemberg (93'207 habitants le 31 décembre 1958), se forma par la suite sur la rive droite, où se trouvaient des jardins, champs et pâturages des citoyens d'Ulm, la ville bavaroise de Neu-Ulm (23'321 habitants le 31 déc. 1958). Il est étonnant que, malgré les nombreux liens que comportaient ces deux villes, ait pu se produire une séparation intellectuelle. Trois événements de même gravité frappèrent ces deux communes, tout en ralentissant leur développement, à savoir la construction de la forteresse fédérale à partir de 1842 — cette forteresse fut démolie en 1938 —, la construction des lignes de chemins de fer, entreprise en 1845, et les grands sinistres que subirent ces villes par les bombardements durant la guerre. La ville d'Ulm a grande peine à affecter de nouveaux terrains à l'édification d'immeubles d'habitation et à l'industrie, étant donné qu'effectivement elle ne dispose plus que des versants du Jura souabe, tandis que la commune de Neu-Ulm dispose de grandes plaines. On ne saurait qu'admirer les efforts de reconstruction que déploient ces deux villes.