

# Von der Lösung zum Problem: Die Neue Straße von den Anfängen bis heute

Michael Wettengel



3.01

- 3.01 \_\_\_ Ulmer Altstadt nach dem Luftangriff vom 17. Dezember 1944
- 3.02 \_\_\_ Kartierung der Kriegszerstörung. Schwarz markiert die unzerstörten Gebäude





3.02

## Von der Lösung zum Problem: Die Neue Straße von den Anfängen bis heute

Nach dem 17. Dezember 1944 war in Ulm nichts mehr wie zuvor. Bei dem ersten schweren Luftangriff alliierter Bomber starben mehr als 700 Menschen, und große Teile der historischen Altstadt versanken in Schutt und Asche. Am Ende des Krieges waren 81 Prozent der Gebäude zerstört und eine der schönsten und bedeutendsten deutschen Bürgerstädte verwüstet, deren historischer Baubestand und reizvolle Stadtansichten lange Zeit beliebte Motive von Künstlern gewesen waren.

Wie in anderen deutschen Städten, so wurden die Zerstörungen auch in Ulm bereits unmittelbar danach als Chance für den Städtebau und die Planung einer modernen Stadt angesehen. Max Guthert, seit 1947 Stadtbaurat und von 1949 bis 1954 Ulmer Stadtbaudirektor, zitierte den Schweizer Städtebauer Bernoulli: „Ein Unglück ja – aber auch eine einmalige Gelegenheit.“<sup>1</sup>

In einer Ankündigung eines Vortrags des Architekten Alfred Roth in der Ulmer Volkshochschule vom Juli 1947 kommt diese Auffassung offen zum Ausdruck: „Aus der Not des Wiederaufbaues erhebt sich allmählich die Erkenntnis, daß uns heute das Schicksal eine große Chance schenkt. [...] Es ist uns eine besondere Freude, von einem in ganz Europa bekannten Architekten und Städtebauer zu erfahren, wie er diese ungeheure Chance genützt sehen möchte, die uns Deutschen heute die Geschichte schenkt.“<sup>2</sup> Ja, es hieß dort sogar, der Schweizer Alfred Roth empfinde sicherlich „ein leichtes Maß von Neid“ angesichts der städtebaulichen Möglichkeiten in der zerstörten Stadt.<sup>3</sup> Was aus heutiger Sicht geschmacklos klingen mag, war in der Nachkriegszeit die Auffassung vieler „Modernisierer“, die sich einen gesellschaftlichen Neuanfang nach der nationalsozialistischen Diktatur wünschten. Ein moderner Städtebau, der eine aufgelockerte Bauweise und verkehrsgerechte breite Straßen realisierte, bildete dafür eine wichtige Voraussetzung.

Bis 1944 bestand innerhalb des Ulmer Innenstadtrings in den Grundzügen die seit dem Mittelalter gewachsene historische Bebauung. Die alten Verkehrsachsen aus reichsstädtischer Zeit (in Nord-Süd-Richtung Wengengasse – Glöcklerstraße und Frauenstraße – Donaustraße, in Ost-West-Richtung Herdbrucker Straße – Marktplatz – Lange Straße – Hirschstraße) bestimmten noch immer den Verkehrsfluss. Dadurch entstanden bereits im 19. Jahrhundert infolge der gewerblich-industriellen Entwicklung und des Bevölkerungswachstums Probleme. Schon früh wurden daher zur Erleichterung des Verkehrs die Ulmer Stadttore abgerissen, beginnend mit dem Herdbruckertor im Zuge des Neubaus der Donaubrücke 1827; den Abschluss bildete der Abriss







3.04

des Neutors im Jahr 1860, der bereits damals Proteste in der Bevölkerung hervorrief. Die städtische Bauverwaltung strebte insbesondere auch eine Entlastung der Hirschstraße von dem vom Bahnhof kommenden Verkehr an. Eine südlich gelegene Verbindung durch die Schwilmengasse oder Gerbergasse über den Weinhof hin zu einer geplanten Uferstraße entlang der Donau wurde in Erwägung gezogen und zu diesem Zweck bereits der Erwerb des Gebäudes Glöcklerstraße 5 beschlossen, das aufgrund einer solchen Trassenführung hätte abgerissen werden müssen. Gleichzeitig kamen Vorschläge auf, die Hirschstraße zu verbreitern – entsprechende Forderungen wurden auch in einem Erlass des württembergischen Innenministeriums vom 7. März 1911 erhoben.<sup>4</sup>

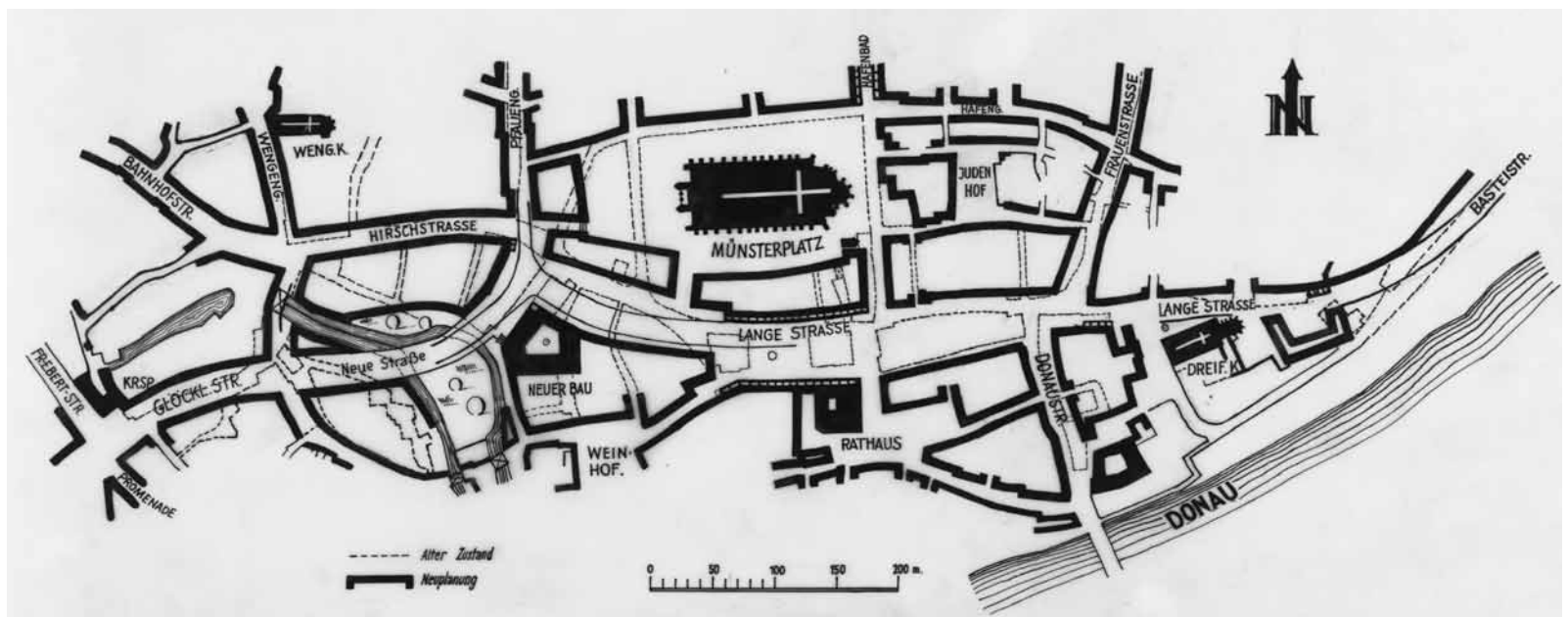
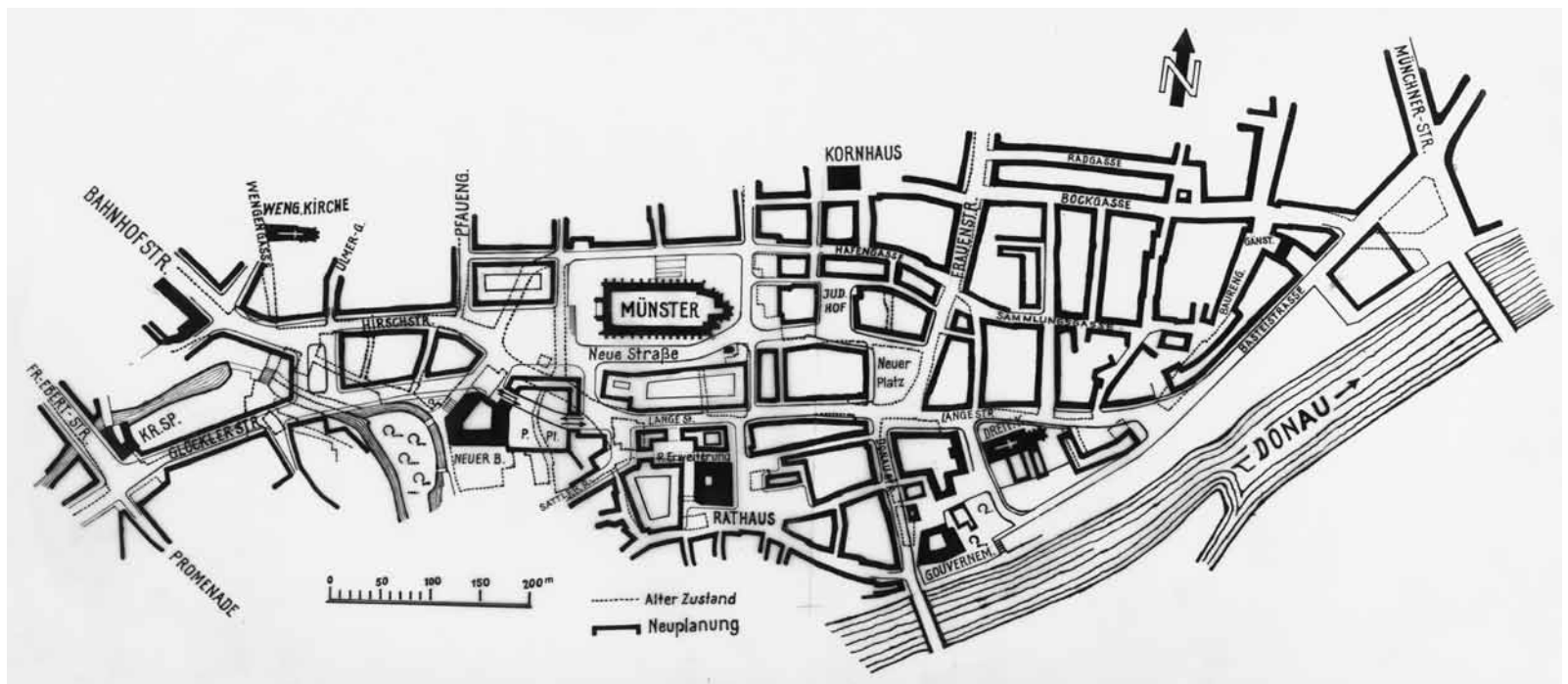
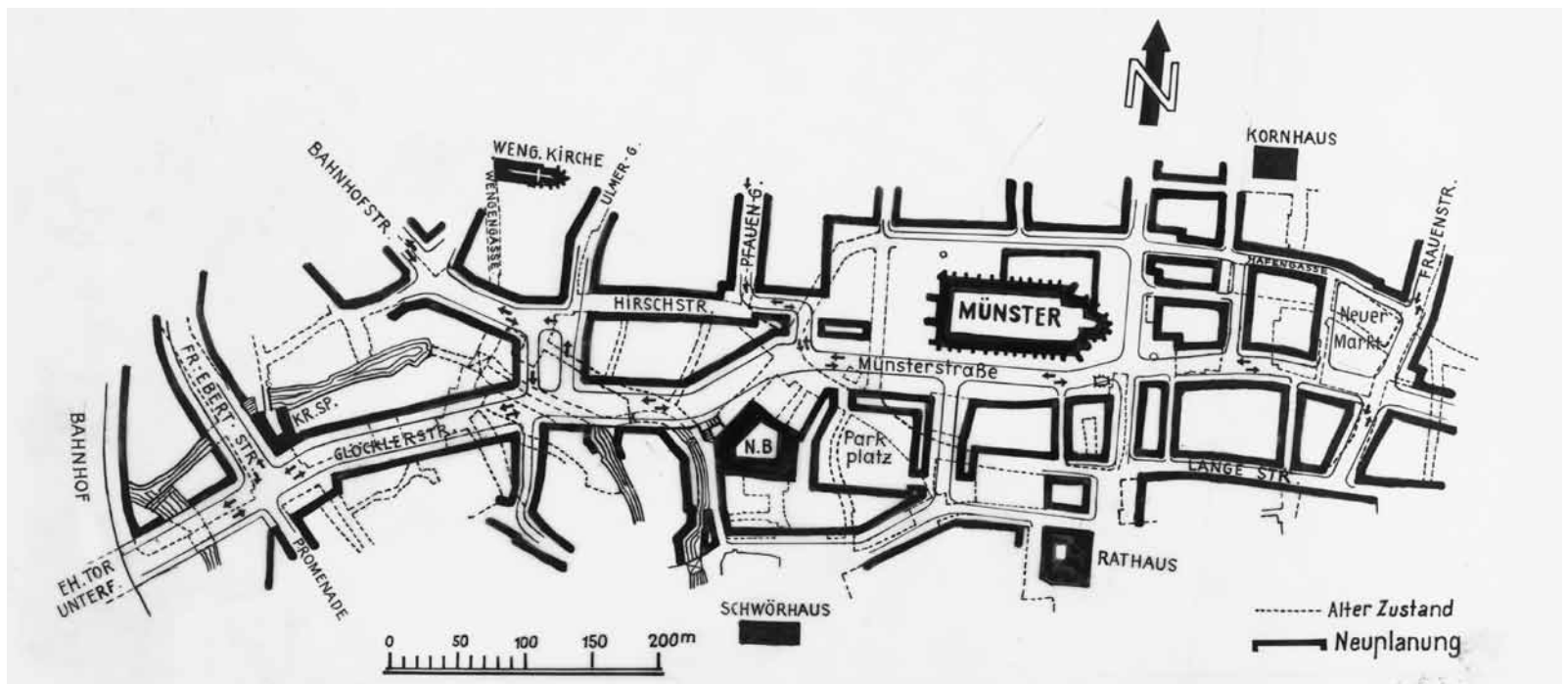
Mitte der 1920er Jahre war die Bauverwaltung gezwungen, Lösungen für den zunehmenden Autoverkehr in der Ulmer Innenstadt zu finden, der die ohnehin schwierige Verkehrssituation noch weiter verschärfte. Als Hauptproblem erwies sich dabei die mangelnde „Aufnahmefähigkeit wichtiger Verkehrsstraßen in der Altstadt.“<sup>5</sup> Die alten Pläne einer Entlastungsstraße durch das Fischerviertel zu einer projektierten Uferstraße sowie einer Verbreiterung der Hirschstraße wurden wieder aufgegriffen und 1926 im Gemeinderat diskutiert. Die dafür erforderlichen umfangreichen Baumaßnahmen, die Notwendigkeit, private Immobilien zu erwerben und die damit verbundenen

immensen Kosten zwangen dazu, die Pläne für Entlastungsstraße erneut zurückzustellen und die Verbreiterung der Hirschstraße sowie ihrer Zubringerstraßen als vordringlich anzusehen.<sup>6</sup> Ein neuer Lösungsansatz der Verkehrsprobleme der Stadt kam in den Jahren 1931 bis 1937 im Zusammenhang mit den Plänen einer dritten Donaubrücke unterhalb der damaligen Trassmühle (Neu-Ulm, bei der Schäfervilla) auf die Tagesordnung, wonach der Ost-West-Fernverkehr über die Karlstraße sowie den Staufen- und Zollernring um die Stadt und über die Donau auf die Neu-Ulmer Seite geleitet werden sollte.<sup>7</sup> Streitigkeiten zwischen beiden Städten um die Planung der Brücke verhinderten, dass die Überlegungen weiter entwickelt werden konnten.

Als sich bei Kriegsende die Notwendigkeit des Wiederaufbaus stellte, konnten die Beteiligten auf eine viele Jahrzehnte andauernde Diskussion über die Behebung der Verkehrsprobleme in der Ulmer Innenstadt zurückblicken. Es lag daher nahe, dass die neue Lage infolge der Kriegszerstörungen als Möglichkeit für die Lösung alter Probleme angesehen wurde, zumal die autogerechte Stadt im Trend der Zeit lag. Dies erklärt auch, warum die Neue Straße, die massiv in gewachsene städtische Strukturen eingriff, während ihrer Planung und Realisierung auf erstaunlich wenig grundsätzliche Kritik stieß.<sup>8</sup> Auch verliefen die Diskussionen quer zur sonst üblichen Frontstellung zwischen „Traditionisten“ um den Verein „Alt-Ulm“, der für eine Erhaltung von Baudenkmalern eintrat, und den „Modernisierern“ um die „Gesellschaft 1950“. So gab es in dieser Phase keinen Protest von „Alt-Ulm“ gegen die Neue Straße, und zwei ihrer Mitglieder, Albert Unseld und der ehemalige Stadtbaudirektor Max Feuchtinger, befürworteten sie sogar; Unseld legte selbst eigene Vorschläge dazu vor. Die Kritik richtete sich eher gegen die Trassenführung und die Gestaltung der Gebäude am Rande der Straße, Anwohner befürchteten unzureichende Entschädigungen. Ausgerechnet einer der profiliertesten Ulmer Modernisierer, Otl Aicher, kritisierte die Neue Straße

3.03 \_\_\_ Kriegszerstörungen machten den Weg frei für den Bau der Neuen Straße. Die Trasse ist hier bereits gut sichtbar. Luftbild von Osten 1954

3.04 \_\_\_ Dachlandschaft und giebelständige Bebauung zwischen Münster und Rathaus. Vorkriegsluftbild





aus grundsätzlichen Erwägungen, da sich seiner Meinung nach das künftige Geschäftszentrum der Stadt in den Westen verlagern werde.<sup>9</sup> Der vehementeste Kritiker der Neuen Straße war damals schon Dr.-Ing. Hans Koepf, der als Dozent an der TH Stuttgart und späterer Professor an der TU Wien die Vorgänge in Ulm, wo er das Gymnasium besucht hatte, sehr engagiert und mit großer Leidenschaft verfolgte.

In den Jahren 1946 bis 1948 wurde eine Reihe von Entwürfen für eine Ost-West-Achse bei der Stadtverwaltung eingereicht.<sup>10</sup> So befürwortete beispielsweise der Sohn des ehemaligen Stadtbaudirektors, Dr. Max Erich Feuchtinger, 1946 eine Straßenführung von der Glöcklerstraße zur Nordecke des Neuen Baus, weiter durch den südlichen Münsterplatz, unmittelbar am Münster vorbei und über den Judenhof zur Frauenstraße, wobei unter anderem die Valentinskapelle zerstört worden wäre. Der Vorschlag von Albert Unseld unterschied sich davon unter anderem dadurch, dass der Verkehr entlang des südlichen Münsterplatzes nur auf einer Spur, die andere durch eine verbreiterte Lange Straße zur Basteistraße verlaufen sollte, sodass die Valentinskapelle erhalten werden konnte. Es bleibt festzuhalten, dass auch die Realisierung dieser Vorschläge einen erheblichen Eingriff in die Stadtstruktur und eine (nicht geringere) Vernichtung von historischer Bausubstanz als die Neue Straße mit sich gebracht hätte.

Der Vorschlag der Stadtplanung, der vor allem mit dem Namen von Max Guthier verknüpft war, sah den heutigen Verlauf der Neuen Straße in einer Verbindung von der Glöcklerstraße zur Donaustraße/Frauenstraße und von dort entlang der Stadtmauer bis zur Gänstorbrücke vor. Das Kernstück bildete die platzartige Verbreiterung durch die Beseitigung der Bebauung zwischen Langer Straße, Sattlergasse und Taubengasse. Dieser Abschnitt und der Durchbruch von der Steinernen Brücke zur Sattlergasse, wo allerdings aufgrund der Zerstörungen keine Häuser abgebrochen werden mussten, bildeten die massivsten Eingriffe in den alten Stadtgrundriss. Die Neue Straße war von Guthier ausdrücklich nicht als Durchgangsstraße geplant, sondern als Zubringer für die Geschäfte in der Innenstadt, um in dieser Funktion die Hirschstraße nachhaltig zu entlasten.<sup>11</sup> Daher wurden von Anfang an auch die „wirtschaftlichen Vorteile“ betont, die der Bau der Neuen Straße für das Ulmer Geschäftsleben zur Folge haben würde.<sup>12</sup> Es ging also, wie Guthier hervorhob, um den Verkehr, „der in der Stadt sein Ziel oder seinen Ausgangspunkt hat.“<sup>13</sup>

Am 1. Oktober 1948 fand die entscheidende Sitzung des Ulmer Gemeinderats statt, in der dieser den Verlauf der Straße vom Glöcklertor zur Basteistraße im Grundsatz bei nur einer Enthaltung einstimmig billigte. Stadtrat Unseld, der sonst eher zu Guthiers Gegnern zu zählen war, bezeichnete diese Entscheidung gar „als eine der größten in der Baugeschichte der Stadt Ulm seit der Grundsteinlegung des Münsters.“<sup>14</sup> Auch die Zuhörerschaft im überfüllten Sitzungssaal im Schuhhaus stimmte der Vorlage zu und spendete Rednern Beifall, die für die Annahme des Planes eintraten.<sup>15</sup> Guthier verwies in geschickter Weise bei der Erweiterung zwischen Hauptwache und Donaustraße auf historische Straßenplätze außerhalb Ulms wie die Maximilianstraße in Augsburg, wobei er ausdrücklich betonte, der „Plan solle jedoch nicht bedeuten, dass es für alle Zeiten ausgeschlossen sein soll, Teile dieses Platzes zu überbauen.“<sup>16</sup>

3.05 \_\_ Wiederaufbauvorschlag von Max-Erich Feuchtinger 1946. Durchtrassierung einer neuen Münsterstraße südlich des Münsters und Abriss der St. Valentinskapelle

3.06 \_\_ Wiederaufbauvorschlag von Albert Unseld und Otto Baptist 1947. Radikaler Umbau der Münsterumgebung mit Neuer Straße südlich des Münsters

3.07 \_\_ Wiederaufbauvorschlag Stadtplanungsamt; Ludwig Zimmermann 1947. Neue Altstadterschließungsstraße getrennt vom Münster im Verlauf der ehemaligen Langen Straße



ULM · ALTSTADT · NEUPLANUNG · MASSTAB 1:1000



3.08

3.08 \_\_ Städtischer Aufbauplan für die Altstadt 1953. Der maßgebende Rahmenplan, wie er dem Wiederaufbau im wesentlichen zugrunde gelegen worden ist. Die Neue Straße ist endgültig im Stadtgrundriss eingeschrieben.

Ausschlaggebend für den Erfolg des Antrages war sicherlich die Tatsache, dass der renommierte Architekt Professor Paul Bonatz, der sich zu dieser Zeit gerade in Deutschland aufhielt, den Entwurf von Guther in der Gemeinderatssitzung mit Nachdruck unterstützte. Bonatz warnte vor Utopien und riet dem Gemeinderat, nur das Mögliche im Auge zu behalten. Gerade vor diesem Hintergrund seien die Planungen in Ulm „für ihn das erfreulichste Beispiel“ seines Deutschland-Aufenthaltes gewesen, „weil hier reale Arbeit geleistet und nicht Utopien nachgejagt worden sei.“ Der vorliegende Plan sei das „Rückgrat der ganzen Stadtplanung, die sich daraus zwangsläufig entwickle.“<sup>17</sup> Bonatz meinte, es sei nun die Zeit gekommen, „den Kristall wachsen zu lassen.“<sup>18</sup>

Die Ausführungen von Bonatz bezogen sich dabei auch auf den Gesamtrahmenplan für den Wiederaufbau der Altstadt, dessen Grundzüge Guther ihm dargelegt hatte. In der Gemeinderatssitzung am 1. Oktober wies Guther darauf hin, dass der zu beschließende Straßenverlauf ein zentraler Bestandteil der Gesamtplanung sei, dessen Abschluss dann zügig erreicht werden könne.<sup>19</sup> Die entscheidenden Beratungen über den Rahmenplan fanden am 14. November sowie am 5. und 19. Dezember 1949 in der Bauabteilung des Gemeinderats statt. Im Begleitbericht zum Rahmenplan für die Altstadt vom 1. November 1949 hieß es unter anderem: „Der Grundgedanke war, den Altstadtgrundriß und das alte Gefüge im Rahmen des Möglichen zu erhalten, dabei doch die nötigen Verbesserungen für den Verkehr und eine Auflockerung der ohne Zweifel viel zu dichten Bebauung zu erzielen und die neue Bebauung auf das die Stadt beherrschende Münster abzustimmen.“

Es ist allgemein und immer wieder anerkannt worden, daß das alte Straßennetz Ulm's in keiner Weise den Anforderungen des modernen fließenden und ruhenden Verkehrs gewachsen war. Hierbei ist in keiner Weise an den Durchgangsverkehr gedacht, sondern nur an den Verkehr, der in der Altstadt entsteht und dort sein Ziel hat. Auf Grund der

geographischen Lage Ulm's ist es vor allem nötig, einen ausreichenden Verkehrszug von Osten nach Westen durch die Altstadt zu schaffen, der den alten engen und winkligen Straßenzug vom Ehingertor durch die Glöcklerstraße, Hirschstraße südlicher Münsterplatz Langestraße verbessert und entlastet. Dieser Straßenzug wird das Rückgrat des gesamten Straßennetzes der Altstadt. Ihm sind heute schon alle wesentlichen Straßenzüge organisch zugeordnet, nur die Wichtigsten davon werden ihrer Bedeutung und Aufgabe entsprechend verbreitert bzw. verändert.

Die Neue Straße von Westen nach Osten ist der einzige wesentliche Eingriff in das Gefüge der Altstadt, sie fügt sich harmonisch ein.“<sup>20</sup>

Am 19. Dezember 1949 wurde der Rahmenplan für die Altstadt von der Bauabteilung des Ulmer Gemeinderats grundsätzlich gut geheißen, es folgte die Zustimmung von Bauabteilung und Wirtschaftsabteilung in gemeinsamer Sitzung vom 11. Mai 1950.<sup>21</sup>

Erst im August 1953 begann der Bau der Neuen Straße, die zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Donaustraße in vier Teilabschnitten bis August 1957 abgeschlossen werden konnte. Eine großzügige Verbindung nach Westen, die die Zinglerbrücke entlastete, wurde im Zuge des Ausbaus der Ehingertor-Unterführung 1967 vollendet. Die Stadtverwaltung rief die Bürgerschaft Anfang 1954 auf, Namensvorschläge für die neue Straße zu unterbreiten. Doch hatte sich zu diesem Zeitpunkt der Name „Neue Straße“ schon derart eingebürgert, dass es dabei blieb.<sup>22</sup> Die Neue Straße wurde allgemein als Ausdruck von Modernität und Fortschrittlichkeit der Stadt betrachtet. Als die ersten Teilstücke der Neuen Straße am 17. Juli 1954 für den Verkehr freigegeben wurden, stimmte der Kulturbbeauftragte der Stadt, Kurt Fried, ein Loblied auf Guther an, der nach vielem Streit die Stadt inzwischen verlassen hatte: „Die neue Straße geht auf. Blitzblank flitzt sich das. Und ist ein Glanzstück. Wie schön und neu das Alte sich zeigt. Für Max Guther ein Triumph – zum Abschied.“<sup>23</sup>







3.09

Guther legte im Juli 1950 in einer fünfseitigen Schrift die Planungsgeschichte und Notwendigkeit der Neuen Straße dar, die den Stadtgrundriss dem 20. Jahrhundert zweckgemäß anpasse. Er zeigte sich überzeugt, „dass der Plan der Neuen Straße vor der Zukunft bestehen wird.“<sup>24</sup> Keine 30 Jahre später musste Guther jedoch feststellen, dass seine Voraussagen nicht eingetroffen waren. Auch wenn er an dem Beschluss zum Bau der Neuen Straße festhielt, räumte er dennoch ein, dass „sich der Verkehr allgemein in einem Maße vermehrt, wie es von niemand, auch nicht von den Verkehrsplanern [...] vorausgesagt oder auch nur vorausgeahnt worden war.“ Die Neue Straße sei „nun zu einer nur schwer überschreitbaren Barriere zwischen dem nördlichen Altstadtteil um das Münster und dem kleineren südlichen um das Rathaus bis zur Donau geworden.“<sup>25</sup> Das gewaltig gestiegene Verkehrsaufkommen und die damit verbundene Lärm- und Abgasbelastung waren die wesentlichen Beweggründe für eine Neubewertung der Neuen Straße.<sup>26</sup> Weniger ins Gewicht fielen dagegen meist die gravierenden ästhetischen und städtebaulichen Probleme, die die Neue Straße von Anfang an aufwarf: die Spaltung der Ulmer Innenstadt, der querformatige überdimensionierte Straßenplatz, der die alte Stadtstruktur aufriss und sich keineswegs harmonisch einfügte, die neue Hauptansicht, die das Rathaus erhielt, und die Kappung des Fischerviertels durch eine hässliche Stadtautobahn.

3.09 \_\_\_ Weite und Offenheit der Neuen Straße als Ausdruck von Modernität und Fortschrittlichkeit der Stadt. Blick von Osten 1971  
 3.10 \_\_\_ Eröffnung der Unterführung Neue Straße zum Ehinger Tor am 29. Mai 1967

Nach der Umstellung von der Straßenbahn auf Busse war die Neue Straße vierspurig ausgebaut worden und wurde vom Durchgangsverkehr rege genutzt. Die Neue Straße machte aus Ulm eine geteilte Stadt. Eine Ausstellung unter dem Titel „Ulmer City in der Sackgasse?“, die vom 7. bis 18. Juli 1971 im Kornhaus zu sehen war, fand große Resonanz und Zustimmung, und in einer parallel dazu stattfindenden Podiumsdiskussion der „Gesellschaft 1950“ und der vh im EinsteinHaus brachte der Architekt Hans Frieder Eychmüller die Sache auf den Punkt: „Unser zentrales Problem ist die Bändigung der Blechflut“.<sup>27</sup> Damit traten auch die grundsätzlichen Gegner wieder auf den Plan, allen voran der Hochschullehrer Hans Koepf, der urteilte, „die Operation Neue Straße“ sei „mit dem Fleischhauerbeil durchgeführt und dabei das Rückgrat der Stadt glatt getrennt“ worden.<sup>28</sup> Die Neue Straße sei „auch rein verkehrstechnisch eine Fehlplanung“ gewesen, die zur Vernichtung von Stadtqualität und Stadtsubstanz geführt habe.<sup>29</sup>

Das bereits Mitte der 1960er Jahre greifbare Unbehagen in der Bürgerschaft bremste den weiteren Ausbau der Neuen Straße. Deutlich wurde dies im Bereich des Gindele, wo mit der Nikolauskapelle und dem Steinhaus die ältesten Gebäude Ulms aus staufischer Zeit standen, die sich allerdings in einem schlechten Zustand befanden. Der Gemeinderat hatte am 19. März 1951 noch gemäß Rahmenplan für die Altstadt eine „klare Straßenkreuzung zwischen Lange Straße einerseits und Donaustraße-Frauenstraße andererseits“ vorgesehen, sodass die Nikolauskapelle, das Steinhaus und das Café Gindele, ein Fachwerkbau aus dem 16. Jahrhundert, zum Abriss vorgesehen waren.<sup>30</sup> Denkmalpfleger und Mitglieder des Vereins „Alt-Ulm“ sowie der Stadtrat Otto Fischer (FWG) leisteten dagegen Widerstand, der sich





3.10

zunächst auf den Erhalt der aus dem 12. Jahrhundert stammenden, denkmalgeschützten Nikolauskapelle konzentrierte. 1968 vollzog sich ein Meinungswandel im Bauausschuss des Ulmer Gemeinderats. Ein 1971 beschlossener Bebauungsplan sah nun die Erhaltung der Nikolauskapelle vor, hielt aber am Abbruch des Fachwerkhauses „Gindele“ und des staufischen Steinhauses fest.<sup>31</sup> Erneut begann eine öffentliche Diskussion um Erhalt oder Abbruch der Gebäudegruppe. Für das „Gindele“ bezog der Vorsitzende des Vereins „Alt-Ulm“, Hellmut Pflüger, Stellung und schlug eine Kürzung des Gebäudes vor, wobei er von Hans Koeppf unterstützt wurde.<sup>32</sup> Im Ulmer Gemeinderat kam die Frage von Abbruch oder Erhaltung des „Gindele“ am 5. Februar 1975 wieder auf die Tagesordnung, ohne dass sich die Stadträte zu einer klaren Auffassung durchringen konnten. Stadtrat Rainer Höflinger sprach davon, dass mit dem Bau der Neuen Straße ein „Fehler“ gemacht worden sei, der nicht fortgesetzt werden dürfe.<sup>33</sup>

Mit dem Amtsantritt des neuen Baubürgermeisters Helmut Schaber am 1. Juli 1975 kam Bewegung in die Diskussion um ein städtebauliches Innenstadtkonzept. Ein neues Denken zog ein: Die Komplexität des innerstädtischen Raumes sollte erhalten und Monokulturen sowie Kahlschlag-sanierungen vermieden werden. Die Erhaltung historischer Bausubstanz und der Respekt vor historisch Gewachsenem waren wichtige Bestandteile dieses Ansatzes. Bereits im Oktober 1975 verabschiedete der Bauausschuss ein neues Entwicklungskonzept für die Innenstadt, das der „Erhaltung und Sicherung historisch wertvoller Bauten“ einen höheren Stellenwert beimaß.<sup>34</sup> Am 21. September 1976 wurde schließlich im Bauausschuss und am 29. September 1976 im Gemeinderat der Beschluss zum Ausbau der Neuen Straße

im Bereich des Gindele gefasst.<sup>35</sup> Unter fachlicher Beratung von Professor Hans Koeppf wurden die ursprünglich geplante Straßenkreuzung und die Festlegung auf Flachdachbauten aufgegeben sowie alle drei historischen Gebäudeteile – Nikolauskapelle, Steinhaus und Gindele – erhalten und in eine neue Baugruppe, die sich an die alte Bausubstanz anpasste, integriert. Der weit herausragende Nordgiebel des Gindele wurde in den Jahren 1978 bis 1981 zurück verlegt, wobei beim Abbruch auf eine Erhaltung der historischen Substanz geachtet wurde. Die städtische Ulmer Wohnungs- und Siedlungs-Gesellschaft mbH (UWS) übernahm die Gebäudegruppe. Zugleich wurde der Gindele-Komplex zum Schwerpunkt-Projekt des Landesdenkmalamtes, das die Sanierung bezuschusste. Für die vorbildliche Bewahrung der historischen Bausubstanz im Bereich des Gindele wurde Ulm der Europa Nostra Preis 1984 verliehen. Anlässlich der Preisverleihung am 31. Mai 1985 erklärte Oberbürgermeister Ernst Ludwig, das Gindele sei „ein Lehrbeispiel dafür, wie sich die Auffassungen wandeln, wie der Mensch sich irrt, wie jede Zeit ihre Fehler macht.“<sup>36</sup>

Die Auseinandersetzung um die Gindele-Gebäudegruppe war lediglich Teil einer umfassenderen Kontroverse um die Lösung der drängenden Verkehrsprobleme in der Stadtmitte. Allein zwischen 1969 und 1971/72 nahm das Verkehrsvolumen auf den wichtigsten Zugängen der Innenstadt zwischen Olgastraße und Neue Straße um 20 bis 30 Prozent zu, wovon ein erheblicher Teil Durchgangsverkehr war.<sup>37</sup> 1975 wurden auf der Neuen Straße täglich 29.500 Autos gezählt.<sup>38</sup> Schon zu Beginn der 1970er Jahre wurde daher trotz finanzieller Bedenken eine Untertunnelung der Neuen Straße in die öffentliche Diskussion eingebracht.<sup>39</sup> Regierungsbaumeister Guido Holdschuer und Professor

Karl-Heinz Schaechterle legten dem Gemeinderat am 12. Februar 1974 ein Gutachten vor, in dem sie einen Tunnel als Ausweg aus dem Verkehrsdilemma empfahlen.<sup>40</sup> Am 10. Dezember 1974 unterbreitete Max Guthier, nun als Professor für Städtebau an der TH Darmstadt, dem Bauausschuss ein Gutachten seiner Architektur- und Bauingenieur-Studenten zur Nutzung und Gestaltung der Ulmer Altstadt, bei dem unter drei Alternativen sich zwei für eine Untertunnelung der Neuen Straße aussprachen.<sup>41</sup> Auch Hans Koepf, der Guthier ansonsten immer vehement kritisierte, befürwortete eine Tunnellösung, wenn für die Tunneleinfahrten eine ästhetisch ansprechende Lösung gefunden werden könne.<sup>42</sup>

Um Vorschläge für die städtebauliche Neuordnung des Kernbereichs der Stadt und Entscheidungshilfen für die Lösung der Verkehrsprobleme zu erhalten, wurde von der Bauverwaltung ein „Städtebaulicher Ideenwettbewerb für den Bereich Neue Straße“ vorgeschlagen und vom Bauausschuss am 15. Juni 1976 beschlossen.<sup>43</sup> Oberbürgermeister Lorenser trat bereits sehr früh, noch vor Beginn des Wettbewerbs, öffentlich für eine Untertunnelung der Neuen Straße ein. Am 10. Juni 1977 trat das Preisgericht unter Vorsitz von Prof. Dr.-Ing. Gerd Albers (TU München) zusammen und beurteilte insgesamt 38 Arbeiten, von denen sich die ganz überwiegende Mehrheit für eine Tunnellösung aussprach. Das Preisgericht kam daher zu dem Ergebnis, dass „durch die Untertunnelung eine neue stadträumliche Qualität gewonnen würde“ und am ehesten die gesteckten Ziele erreicht werden könnten.<sup>44</sup> Allerdings vermochte keiner der vorgelegten Entwürfe vollständig zu überzeugen. Durch eine Vortragsreihe, öffentliche Veranstaltungen und eine Ausstellung informierte das Stadtplanungsamt im Frühjahr 1978 die Öffentlichkeit über Problemlage

und Lösungsvorschläge zur Neuen Straße. Dabei ging es nicht nur um eine Lösung der Verkehrsprobleme, sondern auch um verbesserte Einkaufs- und Parkmöglichkeiten.

Mittlerweile waren die Verkehrsprobleme im Umkreis der Neuen Straße zum Dauerkonfliktthema der städtischen Politik geworden. So kam es im September 1976 zu einer hitzigen Auseinandersetzung zwischen Mitgliedern der SPD-Fraktion des Gemeinderats auf der einen und der CDU und FWG auf der anderen Seite. Die CDU-Fraktion positionierte sich bereits vor Beginn des Ideenwettbewerbs für eine Tunnellösung im Bereich der Neuen Straße, während SPD-Stadträte dem Tunnel skeptisch gegenüber standen. Dabei blieb es auch: CDU, FDP und die Mehrheit der FWG sprachen sich für eine Untertunnelung der Neuen Straße aus, die SPD, die ein leistungsfähigeres Tangentensystem forderte, dagegen.<sup>45</sup> Die Tunneldiskussion war dabei Ausdruck unterschiedlicher Vorstellungen für den Umgang mit dem innerstädtischen Verkehr und die Rückgewinnung von innerstädtischen Räumen. In der Öffentlichkeit gab es früh Vorbehalte gegen den Tunnel: „Drum untunneln wir die Straße“ und setzen Häuschen drauf zum Spaß. Einst rissen wir hier alles ein, jetzt gehn wir in die Erde rein. Das trägt was ein“, sang schon im Herbst 1976 das Ulmer Juristenkabarett.<sup>46</sup> Eine Fragebogen-Umfrage der CDU ergab Ende Januar 1979 eine nur sehr knappe Mehrheit von 52 zu 48 Prozent für die Untertunnelung der Neuen Straße,<sup>47</sup> und gewichtige Stimmen äußerten sich aus unterschiedlichen Gründen gegen eine Tunnellösung. Dazu zählten erwartungsgemäß der Verein „Alt-Ulm“ und sein Vorsitzender Hellmut Pflüger, die stattdessen eine leistungsfähige Umgehung befürworteten, aber auch der damalige Chefredakteur der Südwestpost, Ulrich Wildermuth, und



3.11

die Industrie- und Handelskammer Ulm.<sup>48</sup> Der innerstädtische Einzelhandel befürchtete, dass ein Tunnel der City Kaufkraft entziehen würde und verlangte vermehrte Parkmöglichkeiten in der Innenstadt. Allmählich bröckelte die Unterstützung für den Tunnel, hier vor allem in den Reihen der FWG, die sich in einer Pressekonferenz am 2. Februar 1979 zwar grundsätzlich dafür aussprach, aber eine Realisierung erst für Ende der 1980er Jahre nach Abschluss anderer Straßen- und Parkhausbaumaßnahmen vorsah.<sup>49</sup> Die Bauverwaltung legte dennoch am 5. Februar 1979 eine Beschlussvorlage mit einem städtebaulichen Rahmenplan vor, mit dessen Hilfe die „heutige Zäsur der Neuen Straße [...] städtebaulich korrigiert werden“ sollte.<sup>50</sup> Die ungesicherte Finanzierung des Tunnelbaus und die fehlende Mehrheit der Befürworter führten schließlich dazu, dass die Entscheidung darüber nach fast vierstündiger Diskussion im Gemeinderat am 21. Februar 1979 vertagt wurde.<sup>51</sup>

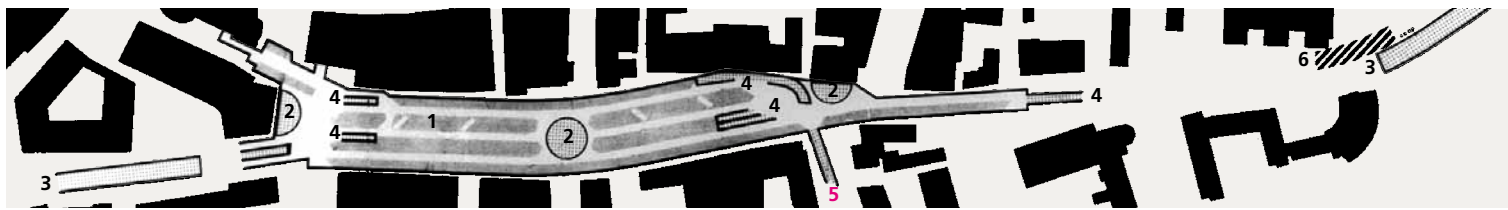
Nach dem Amtsantritt von Oberbürgermeister Ludwig 1984 bemühte sich die Stadt verstärkt um Finanzhilfen von Bund und Land nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Ausbaumaßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz, wobei ausdrücklich das Problem der Neuen Straße angesprochen wurde. Die Antwort von Regierungspräsident Dr. Gögler vom 18. Januar 1985 gab ermutigende Signale, insbesondere betonte der Regierungspräsident, die „NEUE STRASSE halte auch ich für einen Schlüssel zu einer besseren Ulmer Stadtqualität und ich kann nur raten, dieses Problem bald anzugehen.“<sup>52</sup> Oberbürgermeister Ludwig, der sich dem Thema mit großem persönlichen Einsatz widmete, fasste die unterschiedlichen Maßnahmen vor allem im Baubereich in einem „Stadtqualitätsprogramm“ mit einem Kostenvolumen von 200 Millionen Mark

zusammen, darunter unter anderem die Neugestaltung des Münsterplatzes, die Untertunnelung der Neuen Straße, der Bau von Tiefgaragen, die Sanierung der Donauhalle, der Bau eines Kongresszentrums, die Sicherung der Bausubstanz der Festungsanlagen, die Ausweitung von verkehrsberuhigten Zonen und eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Schon am 17. Januar 1985 legte er dem Ältestenrat des Gemeinderats und der Presse sein „Stadtqualitäts-Programm“ vor, das dann Gegenstand einer Klausurtagung des Ulmer Gemeinderats auf der Reisenburg am 25./26. Februar war. Am 27. März 1985 wurde das Stadtqualitätsprogramm, das den Strukturwandel Ulms zu einem modernen Dienstleistungsstandort befördern sollte, vom Gemeinderat gebilligt.<sup>53</sup> Noch am 26. Juni desselben Jahres sagte Ministerpräsident Lothar Späth bei einem Arbeitsbesuch im Ulmer Rathaus Zuschüsse des Landes in Höhe von 97,5 Millionen DM für das Stadtqualitätsprogramm zu.<sup>54</sup>

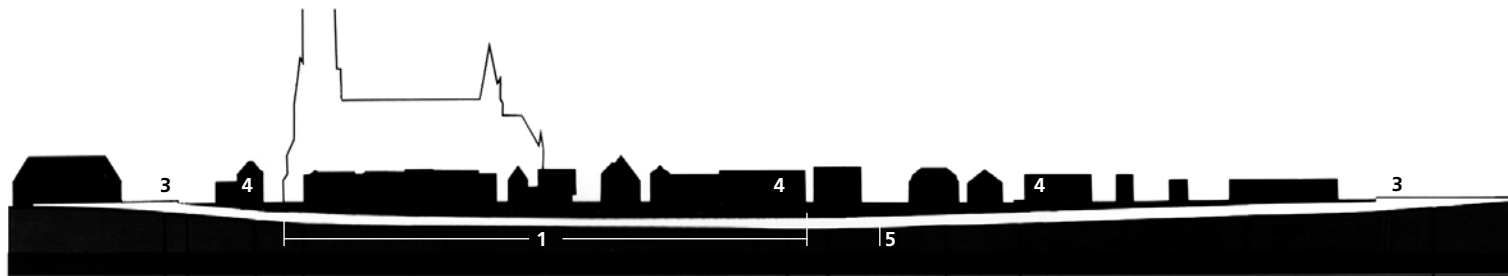
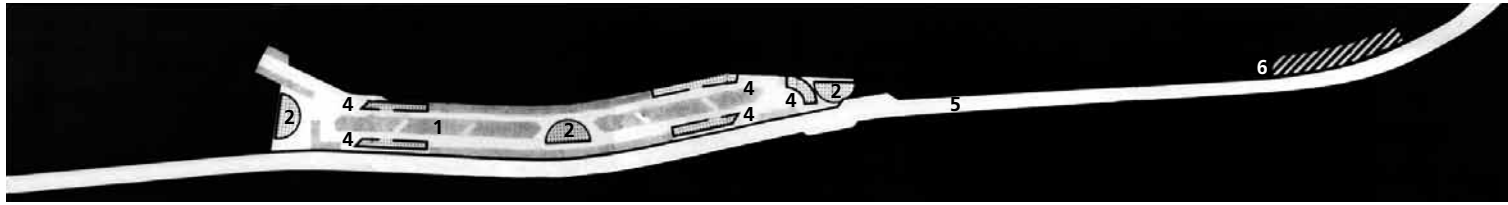
Die Untertunnelung der Neuen Straße war zwar Bestandteil des Programms, blieb aber umstritten. Die Planungen gingen im Wesentlichen von einem 1986 vorgelegten Entwurf des Büros Schaechterle/Holdschuer aus, der Tunnelportale im Bereich des Neuen Baus und der Dreifaltigkeitskirche vorsah und auch eine Tiefgarage mit einschloss. In der Sitzung des Gemeinderats vom 25. März 1987 wurde die Verwaltung beauftragt, „für die Untertunnelung der Neuen Straße sowie den Bau einer Tiefgarage im Bereich Neue Straße“ die planungsrechtlichen, technischen

3.11 \_\_\_ Ursprünglich als Straßenplatz geplant entwickelte sich die Neue Straße bald zum reinen Verkehrsraum. Blick von Westen 1994





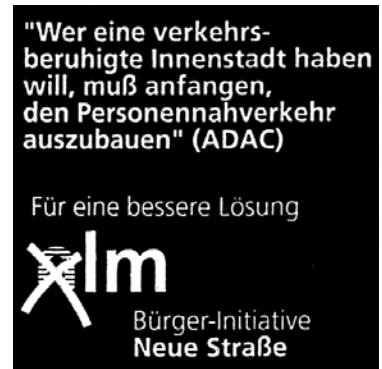
Bleibt diese 5 stehen?



3.12

und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen. Am 26. Januar 1988 wurde vom Bauausschuss beschlossen, den Bebauungsplan „Neue Straße I – Tiefgarage und Tunnel“ auf der Grundlage des Vorentwurfs aufzustellen und die Bürgerinnen und Bürger über die Planungen zu unterrichten.<sup>55</sup> Obgleich der Bebauungsplan am 10. Februar 1988 vom Gemeinderat gebilligt wurde, zeigte sich, dass die Fronten zwischen Befürwortern und Gegnern verhärtet waren. Einer Gemeinderatsmehrheit von CDU, FWG und FDP standen die Fraktionen der SPD und der Grünen gegenüber.<sup>56</sup> Auch sonst herrschte wenig Begeisterung über die neuerlichen Tunnelpläne. Neu-Ulm befürchtete eine stärkere Verkehrsbelastung der Herdbrücke und der Neu-Ulmer Innenstadt durch den Tunnel, und die Industrie- und Handelskammer Ulm sowie die Ulmer City-Werbegemeinschaft waren zwar für eine Tiefgarage, aber gegen einen Tunnel.<sup>57</sup> Besonders die deutlich vorgetragenen Bedenken des Ulmer Handels, der einen Kaufkraftverlust durch die Untertunnelung befürchtete, konnten von CDU und FWG nicht einfach übergangen werden. Hinzu kamen die Kosten für die Untertunnelung, die bei jeder Kalkulation weiter in die Höhe gingen. Es war aber vor allem wohl das Tempo, mit dem Oberbürgermeister und Verwaltung die Pläne vorantrieben, das auch als Überrumpelungsversuch aufgenommen werden konnte. Der sozialdemokratische Stadtrat Gönner

3.12 \_\_\_ Planungsvorschlag Tunnel und Tiefgarage in der Neuen Straße; Tiefbauamt 1990. 1 Parkierungsflächen, 2 Tiefgarage-Treppenhof, 3 Tunnelleinfahrt, 4 Tiefgarage Ein-/Ausfahrt, 5 Tunnel, 6 Technikzentrale  
3.13 \_\_\_ Anzeigen der „Bürgerinitiative Neue Straße“ gegen die Tunnelplanung



3.13

gab diesem Gefühl Ausdruck, wenn er von einer „Hektik“ sprach, die „in dieses Bebauungsverfahren hineingekommen“ sei.<sup>58</sup> Viele fühlten sich überfahren, die Stadt Neu-Ulm, Grüne, Sozialdemokraten und viele Bürgerinnen und Bürger. Der CDU-Fraktionsführer Dr. Kirchner betonte dagegen, dass lange genug diskutiert worden war, und verwies auf die lange Vorgeschichte.<sup>59</sup>

Zwar gelang es Oberbürgermeister Ludwig und der Bauverwaltung noch, die Industrie- und Handelskammer Ulm und die Ulmer City-Werbegemeinschaft für die Untertunnelung der Neuen Straße zu gewinnen,<sup>60</sup> doch bei manchen ihrer Mitglieder mögen die Vorbehalte gegen das Projekt geblieben sein. Nachdem der Gemeinderat am 27. September 1989 den ersten Teil des Bebauungsplans Neue Straße beschlossen hatte, stimmte der Bauausschuss am 12. Juni 1990 der Auslobung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs zur Neuordnung der Neuen Straße zu, bei dem es um die Überbauung von Tunnel und Tiefgarage ging.<sup>61</sup> Am 19. Juli 1990 erfolgte schließlich mit der Mehrheit des Gemeinderats aus CDU, FWG und Republikanern nach heftigen Auseinandersetzungen und einer Vertagung in zweiter Lesung der Baubeschluss für eine Untertunnelung und eine Tiefgarage mit etwa 930 Einstellplätzen im Bereich der Neuen Straße.<sup>62</sup>

Die „Bunte Liste Ulm“, die 1989 als Abspaltung von den Grünen entstanden war, hatte bereits am 18. Juli 1990 mit anderen Gegnern des Tunnelprojekts ein breites Bündnis unter dem Namen „Bürger-Initiative Neue Straße“ gebildet. Die Wortführer dieser Bürgerinitiative waren der Rechtsreferendar und Mitbegründer der Bunten Liste

Jürgen Filius und der Sozialdemokrat Hartmut Pflüger, die in dem Tunnel „ein gigantisches Projekt einer verkehrspolitischen Konzeptionslosigkeit“ (Filius) sahen und stattdessen für einen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs eintraten.<sup>63</sup> Nach einem unerwartet erfolgreichen Bürgerbegehren kam es am 16. Dezember 1990 zu einem Bürgerentscheid, der in einer handfesten Überraschung endete und bei dem die Tunnelbefürworter eine deutliche Niederlage erlitten. Bei einer Wahlbeteiligung von 51,7 Prozent sprachen sich 31.404 Personen (81,5 % der abgegebenen Stimmen) gegen das geplante Projekt aus. Besonders hoch war die Ablehnung in der Innenstadt, der Oststadt, Weststadt, auf dem Eselsberg, in Jungingen und Lehr.<sup>64</sup> Das Tunnelvorhaben im Bereich der Neuen Straße war damit nach mehr als 20 Jahren Diskussion endgültig gescheitert.

Trotz seiner Enttäuschung gratulierte Oberbürgermeister Ludwig noch am selben Abend den Tunnelgegnern und berief für den 19. Dezember 1990 eine Gemeinderatsitzung ein, in der er die Gemeinderatsmitglieder über das Ergebnis und die Folgen des Bürgerentscheids unterrichtete. Er führte aus, „man müsse zur Tagesordnung wieder kommen und mit dem Bürgerentscheid leben. Man werde mit dem Bürgerentscheid auch leben können.“<sup>65</sup> Trotz dieser zuversichtlichen Worte saß der Schock tief, dies zeigten auch die Schwierigkeiten des Gemeinderats, Lösungswege für das weitere Vorgehen nach dem Votum der Bürgerinnen und Bürger zu finden. Die Öffentlichkeit blickte bereits auf die bevorstehende Oberbürgermeisterwahl 1991, bei der der politisch und gesundheitlich angeschlagene Ernst Ludwig nicht mehr antreten sollte.<sup>66</sup>

- 1 Schwäbische Donauzeitung vom 1.4.1949, „Zweiter Abend ‚Unsere Stadt und wir‘“; Andreas Gnahn: Giebel oder Traufe? Die Wiederaufbaukontroverse in Ulm nach dem Zweiten Weltkrieg (Kleine Reihe des Stadtarchivs Ulm 5), Ulm 2008, S. 34.
- 2 Ankündigung zum Vortrag von Alfred Roth, in: Programm der Ulmer Volkshochschule, Juli 1947; Gnahn (wie Anm. 1), S. 33.
- 3 Ankündigung zum Vortrag von Alfred Roth (wie Anm. 2).
- 4 StadtA Ulm B 611/22/1, Nr. 14, Max Guther: Vom Glöcklertor zur Adlerbastei, Ulm 1950, S. 1. Gefordert wurde eine Verbreiterung um 15 Meter.
- 5 StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderates vom 15.3.1926, § 63, fol. 172.
- 6 Vgl. StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderates vom 15.3.1926, § 63.
- 7 Vgl. StadtA Ulm 611/32 Nr. 3.
- 8 Vgl. Gnahn (wie Anm. 1), S. 79.
- 9 Otl Aicher: Ulm im Jahre 2000, in: Das Junge Wort Nr. 12/Jg. 2 (15.6.1947), S. 5–11, hier S. 11.
- 10 Vgl. Bernhard Höss /Joachim Aichele: Ulm. Städtebauliche Entwicklung, Stuttgart 1986, S. 69ff.; Christa Weichert: Verwandlungen des Gebietes Neue Straße/Münsterplatz als Beispiel für den Wechsel städtebaulicher Leitvorstellungen, Zulassungsarbeit PH Ludwigsburg 1979 (masch.), S. 98ff.; Thomas Vogel: „Eine Straße verhilft dem Zeitgeist zum Durchbruch“, Schwäbische Zeitung vom 15.12.1990.
- 11 StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderates vom 1.10.1948, § 66, fol. 241; Weichert (wie Anm. 10), S. 96.
- 12 Schwäbische Donauzeitung vom 9.10.1948, „Gedanken über Voraussetzung und Durchführung des Neuaufbaus von Ulm“; vgl. dazu rückblickend Gerd Albers: Planung und Aufbau, in: Hans Eugen Specker (Hrsg.): Tradition und Wagnis. Ulm 1945–1972, Ulm 1974, S. 24–48, hier S. 30.
- 13 Guther, Vom Glöcklertor (wie Anm. 4), S. 1.
- 14 StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderates vom 1.10.1948, § 66, fol. 245.
- 15 Ebda., fol. 238.
- 16 Ebda., fol. 242.
- 17 Ebda., fol. 244.
- 18 Schwäbische Donauzeitung vom 9.10.1948 „Gedanken über Voraussetzung und Durchführung des Neuaufbaus von Ulm“.
- 19 StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderates vom 1.10.1948, § 66, fol. 243f..
- 20 StadtA Ulm, Sitzung der Bauabteilung des Gemeinderats vom 14.11.1949, § 912 a, fol. 1166f..
- 21 StadtA Ulm, Sitzung der Bauabteilung des Gemeinderats vom 19.12.1949, § 1000, fol. 1287; Guther, Vom Glöcklertor (wie Anm. 4), S. 1.
- 22 Vgl. Gnahn (wie Anm. 1), S. 81f.; Schwäbische Donauzeitung vom 2.10.1954.
- 23 Gnahn (wie Anm. 1), S. 82.
- 24 Guther, Vom Glöcklertor (wie Anm. 4).
- 25 Max Guther: 30 Jahre „Neue Strasse“ in Ulm, in: Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, Mitteilungen, 22. Jg., August 1978, Bd. II, S. 16–25, hier S. 21.
- 26 1948 war mit einem zukünftigen Verkehrsaufkommen von einem Kfz auf 10 Einwohner gerechnet worden, tatsächlich kam 1982 ein Kfz auf 2,2 Einwohner, Ursula Gering: Neue Straße, Kleine Ausstellungsreihe zu Geschichte und Zeitgeschehen Nr. 9 (August 1985): Neubau der Stadt, Stadtarchiv Ulm 1985, S. 2. 1950 waren in Ulm 1.500 Kfz zugelassen (auf 50 Ulmer ein Auto), 1975 waren es 31.500 Kfz (auf drei Ulmer ein Auto); Ausführungen von Baudirektor Güßmann (Leiter Stadtplanungsamt) in der Sitzung des Bauausschusses vom 22.11.1977, Anlage 2 zu § 691, StadtA Ulm, Aktenablieferung BM 3 vom 2.4.1992, Nr. 176.
- 27 Südwest Presse vom 17.7.1971, „City muß attraktiver werden“.
- 28 Hans Koepf: Ulm – Problem Neue Straße, o. Dat., S. 5.
- 29 Schwäbische Zeitung vom 20.6.1975.
- 30 Helmut Schaber: Nikolauskapelle, Steinhaus und Gindele. Planung und Realisierung, in: Nikolauskapelle – Steinhaus – Gindele. Sanierung 1978–1981. Dokumentation zur Übergabe des Europa nostra Preises 1984 am 31. Mai 1985, Ulm 1985, S. 13–35, hier S. 13.
- 31 Schaber, Nikolauskapelle (wie Anm. 30), S. 9, 15.
- 32 Schwäbische Zeitung vom 21.2.1975 „Neuer Vorschlag des Vereins Alt-Ulm zum Gindele: Gebäude zugunsten der Straße ein Drittel kürzen“; Südwest Presse vom 4. Juni 1975 „Wie kann man alte Bausubstanz retten?“; Schwäbische Zeitung vom 20.6.1975.
- 33 StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderates vom 5.2.1975, § 5, fol. 76.
- 34 StadtA Ulm, Verhandlung des Bauausschusses des Gemeinderates vom 21.10.1975, § 487, besonders fol. 349, Teilbereich 3 Punkt 3; Schaber, Nikolauskapelle (wie Anm. 30), S. 17.
- 35 StadtA Ulm, Verhandlung des Bauausschusses des Gemeinderates vom 21.9.1976, § 460; Verhandlung des Gemeinderates vom 29.9.1976, §§ 144, 151.
- 36 Schwäbische Zeitung vom 1.6.1985 „Hohe Auszeichnung für Ulms heutige Bauleute und eine Abrechnung mit Pfizers Mannschaft“; vgl. auch Schwäbische Zeitung vom 31. Mai 1985 „Erhaltung von Nikolauskapelle und Steinhaus mit internationaler Auszeichnung belohnt.“
- 37 StadtA Ulm, Verhandlung des Bauausschusses des Gemeinderates vom 12.2.1974, § 62, fol. 149 (Gutachten Holdschuer/Schaechterle, S. 7).
- 38 Ausführungen von Baudirektor Güßmann (Leiter Stadtplanungsamt) in der Sitzung des Bauausschusses vom 22.11.1977, Anlage 2 zu § 691, StadtA Ulm Aktenablieferung BM 3 vom 2.4.1992, Nr. 176.
- 39 Südwest Presse vom 15.8.1972 „Die Neue Straße macht aus Ulm eine geteilte Stadt“.
- 40 StadtA Ulm, Verhandlung des Bauausschusses des Gemeinderates vom 12.2.1974, § 62, fol. 140–164; Südwest Presse vom 13.2.1974 „Verkehrsprofessor will unter die Erde“; Südwest Presse vom 5.4.1974 „Autos unter die Erde, damit sich die Menschen frei bewegen können“.
- 41 StadtA Ulm, Verhandlung des Bauausschusses des Gemeinderates vom 10.12.1974, § 613, fol. 452–454; Südwest Presse vom 11.12.1974 „Problem: Wie vom Durchgangsverkehr ohne Qualitätsminderung befreien?“; vgl. auch Guther, 30 Jahre (wie Anm. 25), S. 21ff.
- 42 Schwäbische Zeitung vom 4.3.1978 „Professor Koepf: Wie Ulms ‚Via Dolorosa‘ ein ulmisches Gesicht gegeben werden kann“; Schwäbische Zeitung vom 27.5.1978 „Bebauung der Neuen Straße soll Stadtkern wieder menschengerecht und ulmnahe machen“. Koepf lieferte dem Baubürgermeister am 4.2.1979 sogar Argumente für eine Tunnellösung, StadtA Ulm Aktenablieferung BM 3 vom 2.4.1992, Nr. 177.
- 43 StadtA Ulm, Verhandlung des Bauausschusses des Gemeinderates vom 15.6.1976, § 323.
- 44 Guther, 30 Jahre (wie Anm. 25), S. 23; vgl. auch Erwin Mühlestein: „Der wichtigste Wettbewerb, den die Stadt Ulm jemals ausschrieb“: Zur Neugestaltung des Kernbereichs Neue Straße – Münsterplatz – Rathaus, in: Ulmer



- Forum, Heft 43 (Herbst 1977), S. 17–26; Helmut Schaber: „Der wichtigste Wettbewerb der Stadt Ulm ...“, in: Ulmer Forum, Heft 44 (Winter 1977/78), S. 32–35; StadtA Ulm X 1.5.3.4., Ideenwettbewerb für die städtebauliche Neuordnung des Kernbereichs Neue Straße – Münsterplatz – Rathaus in Ulm, Niederschrift der Preisrichtersitzung am 10. und 11.6.1977, Ulm, Baudezernat.
- 45 Annegert Bock: Am Tunnel scheiden sich die Geister, in: Ulmer Forum, Heft 44 (Winter 1977/78), S. 36f.; StadtA Ulm, Verhandlung des Bauausschusses des Gemeinderates vom 15.6.1976, § 323, fol. 165f.
- 46 Bock (wie Anm. 45), S. 36.
- 47 Südwest Presse vom 25.1.1979 „Knappe Mehrheit für Tunnel Neue Straße“.
- 48 Hellmut Pflüger: Die Meinung des Vereins Alt-Ulm, in: Ulmer Forum, Heft 44 (Winter 1977/78), S. 41; Ulrich Wildermuth: Bemerkungen zur Neugestaltung der Ulmer Innenstadt, in: Ulmer Forum, Heft 44 (Winter 1977/78), S. 39f.; Hellmut Pflüger: Tunnel unter der Neuen Straße würde das Stadtbild zerstören (Leserbrief), Schwäbische Zeitung vom 6.2.1979; Südwest Presse vom 2.2.1979 „Tiefgarage ja, Tunnel nein: IHK fordert City-Umgehungsstraßen und weit ausholende Stadttangenten“; StadtA Ulm Aktenablieferung BM 3 vom 2.4.1992, Nr. 177, Schreiben der Industrie- und Handelskammer Ulm an die Mitglieder des Gemeinderates vom 29.1.1979, „Thesen zur künftigen Gestaltung der Neuen Straße“.
- 49 Wolf-Dieter Hepach: „Herrscher will und muss der Bürger sein“ – Der engagierte Kommunalpolitiker, in: Michael Wettengel (Hrsg.): Udo Botzenhart, Ulm 2009, S. 51–101, hier S. 78; Südwest Presse vom 7.1.1978 „Botzenhart, FWG: Tunnel zentrales Thema“; Südwest Presse vom 18.2.1978, Gustav Moré: „Tunnel schon gestorben?“; Südwest Presse vom 3.2.1979 „FWG will Tunnel vorerst auf Eis legen“; Schwäbische Zeitung vom 3.2.1979 „FWG ist für Bau des Neue-Straße-Tunnels. Aber nicht vor Ende des nächsten Jahrzehnts“; StadtA Ulm Aktenablieferung BM 3 vom 2.4.1992, Nr. 177, Schreiben der FWG-Fraktion an den Oberbürgermeister vom 14.2.1979.
- 50 StadtA Ulm B 005/5 Gemeinderatsdrucks. Nr. 23/79.
- 51 Südwest Presse vom 22.2.1979 „Entscheidung über den Tunnelbau ist vertagt. CDU zieht in letzter Minute die ‚Notbremse‘“; StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderates vom 21.2.1979, § 2, fol.3–4. Die Kosten für den Tunnel wurden am 1.2.1978 vom Tiefbauamt auf 45 bis 50 Millionen DM geschätzt, StadtA Ulm Aktenablieferung BM 3 vom 2.4.1992, Nr. 176.
- 52 StadtA Ulm Aktenablieferung BM 3 vom 2.4.1992, Nr. 176, Schreiben des Regierungspräsidiums Tübingen an den Oberbürgermeister von Ulm, 18.1.1985.
- 53 StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderats vom 27.3.1985, § 19; Konzept zur Verbesserung der Stadtqualität in Ulm vom 17.1.1985, Gemeinderatsdrucks. Nr. 8/85 sowie Anlage zu Gemeinderatsdrucks. Nr. 8/85; Südwest Presse vom 18.1.1985 „Für 188 Millionen mehr Stadtqualität“; Südwest Presse vom 28.3.1985 „Bauprogramm mit Tunnel und Saalbau“; Schwäbische Zeitung vom 28.3.1985 „Neue-Straße-Tunnel, weitere Tiefgaragen und Stadthalle bleiben bis zuletzt umstritten“
- 54 Schwäbische Zeitung vom 27.6.1985 „Späth: 97 Millionen für Ulmer Stadtqualität“.
- 55 StadtA Ulm Gemeinderatsdrucks. Nr. 12/88; Gemeinderatsdrucks. Nr. 16/88; Gemeinderatsdrucks. Nr. 30/88; Südwest Presse vom 3.2.1988 „Statt Löchern soll nun eine Spindel die Autos schlucken“.
- 56 StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderats vom 10.2.1988, § 5; Südwest Presse vom 11.2.1988 „Die Fronten bleiben verhärtet“.
- 57 StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderats vom 10.2.1988, § 5, fol.13f. (Ausführungen des Stadtrats Gönner, SPD); Südwest Presse vom 19.11.1988, Hans-Uli Thierer: „Tiefgarage ohne Tunnel?“; Neu-Ulmer Zeitung vom 16.11.1988 „Neu-Ulm befürchtet starken Verkehrsstrom“; Südwest Presse vom 17.11.1988, „Neu-Ulm ist noch nicht einverstanden“.
- 58 StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderats vom 10.2.1988, § 5, fol. 12; zu den Kosten vgl. den Kommentar von Hans-Uli Thierer: „Ein zu hoher Preis“, Südwest Presse vom 11.7.1990.
- 59 StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderats vom 10.2.1988, § 5, fol. 18.
- 60 Erklärung der IHK Ulm vom 14.8.1990; Schwäbische Zeitung vom 29.8.1990 „Industrie- und Handelskammer Ulm setzt sich mit Nachdruck für Projekt ‚Neue Straße‘ ein“; Schwäbische Zeitung vom 25.9.1990 „Tiefgarage und Fußgängerzone vorrangig. Werbegemeinschaft auch für Untertunnelung“.
- 61 StadtA Ulm, Verhandlung des Bauausschusses des Gemeinderates vom 12.6.1990, § 223; Gemeinderatsdrucks. Nr. 247/90; Südwest Presse vom 6.7.1990; „Ergebnisse bis Weihnachten erwarteter“; Südwest Presse vom 21.9.1990; „Neue-Straße-Wettbewerb: Am 7. Dezember tagt Jury“.
- 62 StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderats vom 19.7.1990, § 110, fol. 191–199; vgl. auch Verhandlung des Gemeinderats vom 18.7.1990, § 90; Gemeinderatsdrucks. Nr. 315/90; Südwest Presse vom 20.7.1990 „Die Neue Straße wird untertunnelt“. Zunächst waren nur 820 Stellplätze geplant, CDU und FWG forderten jedoch eine Aufstockung ihrer Zahl, StadtA Ulm, Verhandlung des Bauausschusses des Gemeinderates vom 10.7.1990, § 301. Die Tiefgaragenpläne waren auch innerhalb der Stadtverwaltung umstritten, gegenüber einer Tiefgarage unter dem geplanten Stadthaus äußerte Baubürgermeister Schaber am 15. Dezember 1987 im Bauausschuss Bedenken, Schwäbische Zeitung vom 16.12.1987 „Ulmer Baubürgermeister Helmut Schaber gegen eine Tiefgarage unter dem geplanten Meier-Bau“; Bettina Gerlach: Demokratischer Neubeginn nach 1945, in: Hans Eugen Specker (Hrsg.): Die Ulmer Bürgerschaft auf dem Weg zur Demokratie (Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm. Reihe Dokumentation, Bd. 10), Ulm 1997, S. 424–481, hier S. 480.
- 63 Südwest Presse vom 17.7.1990 „Bunte Liste will Bürgerentscheid über den Tunnel“; Südwest Presse vom 21.8.1990 „Rechtsreferendar als Bürger-Anwalt“; Südwest Presse vom 28.11.1990; „Es geht um Wende in der Verkehrspolitik“.
- 64 Gerlach (wie Anm. 62), S. 481; Schwäbische Zeitung vom 17.12.1990; Südwest Presse vom 18.12.1990.
- 65 StadtA Ulm, Verhandlung des Gemeinderats vom 19.12.1990, § 161, fol. 318; Schwäbische Zeitung vom 20.12.1990 „Ludwig plädiert für schnellen Baubeginn der Nordtangente. SPD rückt von Tiefgaragen-Vorschlag beim Grünen Hof ab“; Südwest Presse vom 20.12.1990; „Vor neuem Streit um Tiefgaragen?“.
- 66 Südwest Presse vom 31.12.1990; „Die Entscheidung ist schon getroffen“; Frank Raberg: Ernst Ludwig – Eine biografische Skizze, in: Michael Wettengel (Red.): Festschrift zum 80. Geburtstag von Alt-Oberbürgermeister Ernst Ludwig, Ulm 2007, S. 91–100.