



Gänstor mit alter Fähre, um 1905 (StA Ulm, G 7/2.1 Donaufrent)



Bau der neuen Donaubrücke (Gänstorbrücke), 1912 (StA Ulm, G 7/2.1 Donaufrent)



**Neue Donaubrücke (Gänstorbrücke), 1912 (StA Ulm, G 7/2.1 Donaufront)**

Zwischen dem Gänstor und dem Neu-Ulmer Ufer hatte es neben einem regelmäßigen Fährverkehr auch immer wieder provisorische Brücken gegeben, so z.B. eine während der Reparatur der Herdbrücke 1729 von Zeugwart und Ingenieurhauptmann Johann Matthias von Faulhaber konstruierte Pontonbrücke oder eine 1825 während des Abrisses und Neubaus der Herdbrücke dort existierende „Interimsbrücke“.

Dem zunehmenden Güterverkehr zwischen beiden Seiten der Donau - gefördert zunächst durch den Wegfall der Zollgrenzen zwischen Württemberg und Bayern am 1. Juli 1828, dann aber vor allem als Folge der seit Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzenden stürmischen Industrialisierung und noch einmal verstärkt durch die Reichsgründung im Jahre 1871 - war die alte Herdbrücke schon lange nicht mehr gewachsen.

Verhandlungen über den Bau einer zweiten Donaubrücke gab es spätestens seit den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts. Nachdem Neu-Ulm im Jahr 1869 zur Stadt erhoben worden war, wurden seit Oktober 1876 zwischen beiden Städten Verhandlungen zur Errichtung eines eisernen Fußgängerstegs geführt. Die Brücke sollte 40.000 Reichsmark kosten, woran sich Neu-Ulm zu 1/3 beteiligen sollte. Der 1879 genehmigte Plan wurde allerdings nicht ausgeführt. Neben den Fragen der Finanzierung gab es nämlich auf beiden Seiten auch Bedenken, ob sich

nicht die veränderten Verkehrsströme ungünstig für die wirtschaftliche Entwicklung der eigenen Stadt auswirken würden. Die Ulmer befürchteten eine Abwanderung ihrer Bürger nach Neu-Ulm, so dass sie 1876 allen auf der bayerischen Seite wohnenden Ulmer Bürgern die Bestattung auf ihrem Friedhof verwehrten. Vor allem aber die Neu-Ulmer fürchteten um die Entwicklung ihrer neu entstehenden Oststadt. Treibende Kraft waren also eher die Ulmer, welche schon 1894 beim kgl. Innenministerium Verhandlungen mit Bayern über den Bau einer Fahrbrücke beantragt hatten und die Untersuchungen des Untergrunds in den Jahren 1900 und 1902 auch aus ihrer eigenen Tasche bezahlten. Das seit 1907 neu entwickelte Brückenbauprojekt sollte 665.000 Reichsmark kosten, woran sich das Land Bayern mit einem Zuschuss von insgesamt 90.000 RM, der Kreis Schwaben mit 12.000 RM und das Land Württemberg und die Stadt Ulm mit je 281.500 RM beteiligten. Die Neu-Ulmer wiesen allerdings darauf hin, dass auf der geplanten Strecke das kgl. Bayerische-Rauhfutter-Magazin sich befände, über das sie nicht verfügen könnten. Nachdem dies aber im August 1907 ein Opfer der Flammen geworden war, unfreiwillig entzündet von Indianer spielenden Buben, konnte der Bau im Oktober 1910 nun doch begonnen werden, ausgeführt von der Firma Dyckerhoff und Widmann (Karlsruhe/Stuttgart). In einer Bauzeit von 20 Monaten wurde die aus drei massiven Steinbögen gebaute Brücke mit dem Beton der Portlandzementwerke Schwenk aus Ulm, der Belag wurde aus bayerischem Granit ausgeführt. Der Kostenvoranschlag wurde insgesamt eingehalten, zu dem eigentlichen Brückenbau kamen noch 115.000 RM für Ufermauern, Straßen und Kanäle.