

## **VERGESSEN IM SÜDEN: DIE UMLADEHALLEN AM NÜRNBERGER SÜDBAHNHOF EINFÜHRUNG IN DIE AUSSTELLUNG**

### **I. Kulturhistorische Einsichtnahme**

#### **Einleitung**

Großes zeichnet sich ab in Nürnbergs Süden: Auf dem Gelände des ehemaligen Nürnberger Südbahnhofs soll ein neuer Stadtteil entstehen. In der Öffentlichkeit wurde dies durchaus wahrgenommen und diskutiert, ein Gesamtentwicklungsplan wurde erarbeitet und der Kunstname „Lichtenreuth“ geisterte durch die Presse und die Debatte. Seit letztem Jahr ist nun in diesem Bereich auch noch von einer Universität die Rede; der Gesamtentwicklungsplan ist dadurch in Teilen wieder in Frage gestellt.

Nahezu vollkommen ausgeblendet wurde in der gesamten Debatte, dass es sich bei dem immerhin 90 Hektar großen Gelände keineswegs um eine abgeräumte Brache handelt, sondern dass das Gelände durch jahrzehntelange gewerbliche und industrielle Nutzung geprägt wurde und immer noch geprägt wird. Diese Nutzung hat Spuren hinterlassen, die Geschichte und Kultur unserer Stadt geprägt und eine Landschaft hinterlassen, an der sich die spannende und in Teilen schwierige Geschichte unserer Stadt beispielhaft ablesen lässt. Eine Retortenstadtteil ohne historische Bindung hielten wir jedenfalls für fatal.

#### **Ein beeindruckendes Zeugnis der Industriekultur**

Eindrucksvollstes Bauwerk auf dem Gelände sind die 1929 geplanten und 1934 fertiggestellten Umladehallen. Es handelt sich, nach der Quelle-Immobilie an der Fürther Straße, wahrscheinlich um das zweitgrößte Gebäude in Nürnberg. Anders als das Großversandhaus, sind diese Hallen aber einer größeren Öffentlichkeit überhaupt nicht bekannt. Sie sind auch auf legalem Wege kaum zugänglich. Bei den wenigen Begehungen des Geländes in Absprache mit dem Immobilienverwalter Aurelis, die die Stadtbildinitiative, BauLust und Geschichte Für Alle durchgeführt haben, stießen wir auf großes Erstaunen bei fast allen Teilnehmern, sodass wir uns entschlossen haben, diese Hinterlassenschaften einer größeren Öffentlichkeit vorzustellen, auch wenn uns der Eigentümer explizit nicht dazu ermutigt hat.

Die Hallen entstanden im Zusammenhang mit dem seit Beginn des 20. Jahrhunderts rasant anwachsenden Güterumschlag, den der – übrigens soeben verschwundene – Hauptgüterbahnhof neben dem Hauptbahnhof nicht mehr alleine abfertigen konnte. Bereits mit der Einrichtung des Rangierbahnhofs nach 1903 entstand ein sogenanntes „Umladepodium“, welches allerdings in keiner Weise den Anforderungen entsprach. Diese Umladestelle wurde mehrfach erweitert und umgestaltet, es zeichnete sich allerdings relativ schnell ab, dass nur ein Neubau eine dauerhafte Lösung darstellen könne. Allerdings verzögerten Erster Weltkrieg, Inflation und schließlich die Weltwirtschaftskrise den Neubau, so dass die Realisierung der Planungen von 1929 erst 1932 begonnen und 1934 fertiggestellt werden konnten.

Waren die Arbeitsbedingungen an der alten Umladestelle prekär gewesen, so wurde bei den Neubauten nicht nur auf effizientere Technik gesetzt, sondern es wurden auch den Beschäftigten menschenwürdige Arbeitsbedingungen ermöglicht. Die Bahnsteige wurden daher mit einer filigranen Holz- und Glaskonstruktion überdacht, ein großzügiges und architektonisch

ansprechendes Kantinegebäude mit Waschgelegenheiten wurde neben die Hallen gesetzt und dieses durch einen unterirdischen Gang mit den Hallen verbunden, sodass niemand mehr über Gleise und Signaldrähte klettern musste, um den Arbeitsplatz zu erreichen. Somit waren die Umladehallen ein Beispiel einerseits für moderne Industriearchitektur und andererseits für vorbildliche Arbeitsbedingungen bei der Reichsbahn.

Obwohl das Gebäude weder im äußeren Erscheinungsbild noch in der Nutzungsintention dem Nationalsozialismus zuzuordnen ist, ja deren Vorstellungen von wuchtiger „Blut- und Boden-Architektur“ explizit widersprach, scheuten sich die Machthaber nach 1933 nicht, es pragmatisch auch für ihre Zwecke zu ge- und missbrauchen. Für die gewaltigen Baumaßnahmen des 1937 begonnenen „Deutschen Stadions“ auf dem benachbarten Reichsparteitaggelände wurde beispielsweise die Kantine herangezogen. Einen großen Propagandaeffekt versprach man sich von der 1935 in Nürnberg stattfindenden Jubiläumsschau „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen“, für die nicht nur das Verkehrsmuseum und die alte Norishalle genutzt und umgestaltet wurden, sondern bei der man auch und besonders auf die eben fertiggestellten Umladehallen am Südbahnhof zurückgriff.

In den großzügigen Hallen fand die Leistungsschau der Deutschen Reichsbahn statt, eröffnet im Frühjahr 1935 durch Gauleiter Julius Streicher, dem Reichsbahnpräsidenten Julius Dorpmüller und den Reichsverkehrsminister Paul von Eltz-Rübenach. Die Hallen wurden mit historischen und modernen Fahrzeugen bestückt, auf dem Freigelände verkehrte der Nachbau des „Adler“ auf einem eigens angelegten Rundkurs mit Bahnsteig und Empfangsgebäude. Die Schau schloss im Herbst, die Fahrzeuge verblieben noch in den Hallen, denn im Dezember fand dann auf dem Rangierbahnhof eine große Lokparade statt, bei der auch Hitler zugegen war.

Erst 1936 begann dann der Umladebetrieb in den Hallen, der besonders im Zusammenhang mit der Hochrüstung und während des Krieges ungeheuer zunahm. Im Bombenkrieg brannten zirka 2/3 der hölzernen Dachkonstruktion ab, Bahnsteige und Pfeiler blieben jedoch erhalten. Nach dem Krieg entschied man sich, die Hallen mit einer lichten Spannbetonkonstruktion neu zu überdachen, die einerseits sich an der vorherigen Holzkonstruktion orientierte, andererseits eine helle und transparente Raumwirkung erreichte, die bis heute unverändert Wirkung zeigt.

Der Gütertransport nahm wieder Fahrt auf und von der Umladestelle Süd verkehrten Güterzüge regelmäßig durch ganz Europa, darunter auch in die DDR und bis nach Istanbul. Weitere Hallen wurden angebaut und bis Ende der 1980er Jahre wurde kräftig in den Ausbau investiert.

Im Zusammenhang mit der geplanten Privatisierung änderte die Bahn in den 1990er Jahren ihr gesamtes Logistikkonzept. Im Endeffekt wanderte der Transport von Stückgut weg von der Schiene hin auf die Straße. 1998 wurde die Umladestelle Nürnberg Süd geschlossen. Im Folgejahr fand noch eine vom Nürnberger DB-Museum initiierte Lok-Parade auf dem Gelände statt, zu der wahre Besuchermassen strömten, danach fiel das gesamte Gelände mehr und mehr in einen Dornröschenschlaf.

Unbemerkt von der großen Öffentlichkeit begann nun eine Inbeschlagnahme dieser „Lost Places“ durch Dritte. Einerseits eroberte sich die Natur die Sandmagerrasenflächen zurück, andererseits entdeckten Kreative und Künstler die Hallen und belegten sie mit semi- bzw. illegaler Nutzung. Es fanden Fotosessions statt, namhafte Sprayer verwirklichten sich, und

Musikvideos wurden gedreht. Aber auch Architekturstudenten befassten sich mit den Resten der Industriekultur und machten sich konstruktive Gedanken zum Umgang damit. Einer dieser Entwürfe bildete für uns den Anstoß zur Erarbeitung der Ausstellung.

## **II. Nürnbergs Kulturstrategie**

Am Mittwoch vor zwei Wochen hat der Kulturausschuss die bis 2030 gültige und für die Bewerbung als Kulturhauptstadt Europas unabdingbare „Kulturstrategie“ einstimmig beschlossen. Unsere Kulturreferentin Prof. Dr. Julia Lehner meinte hierzu: „Was wir hier beschließen, gilt auch, wenn wir im Kampf um den Titel scheitern. Es geht um langfristige Denk- und Strategielinien.“

Von den sieben strategischen Maßnahmen möchte ich heute Abend nur drei herausheben; ich zitiere dabei aus dem Artikel der Nürnberger Nachrichten vom 1. Februar 2018:

### **1. Mehr Debatten soll in der Kulturlandschaft entfacht werden.**

Genau dieses Ziel verfolgt diese Ausstellung. Wir wollen die Diskussion um eine Neunutzung der Umladehallen entfachen. Wir bitten Sie, verehrte Gäste, seien Sie Brandbeschleuniger in dieser Diskussion. Verhindern wir den unhinterfragten Abriss dieses Teils unserer Industriekultur. Wir haben bereits viel zu viel davon sang- und klanglos verloren.

### **2. Ein Raumleerstand- und Zwischennutzungsmanagement soll eingesetzt werden.**

Liebes Management, genau hier kannst du aktiv werden. Bedarf gibt es offensichtlich genug. Kreative haben sich ihren Platz bereits erobert, wurden und werden wie „auf Quelle“ immer wieder verdrängt. Sie sollen nicht von Baggern und Planierdrauen endgültig aus unserer Stadt verdrängt werden.

### **3. Alle Mitglieder der Stadtgesellschaft, egal welchem sozialen oder kulturellen Milieu und welcher Generation sie angehören, sollen mit der Kraft der Kultur erreicht werden.**

Genau dieses Anliegen verfolgen auch wir: Geben Sie auch denjenigen Menschen in Nürnberg eine Chance, die sich beispielsweise für Street Culture und HipHop interessieren. Wir haben uns deswegen auch entschieden, diese Kultur in unserer Ausstellung zu Wort kommen zu lassen. Liebes Nürnberg, es wird Zeit zu begreifen, dass auch dies ein Teil deiner Kultur ist und dass diese Ausdrucksformen einen bisher fast vollständig vernachlässigten, aber durchaus relevanten Teil deiner Bevölkerung erfüllen. In den Siebziger und Achtziger Jahren hat Hermann Glaser die Soziokultur in die Stadtteile getragen. Nürnberg war zu dieser Zeit ein deutschlandweiter Leuchtturm auf diesem Gebiet. Wäre es nicht endlich wieder an der Zeit, Soziokultur 2.0 zu probieren?

Laut Stimmen aus dem Kulturausschuss solle der Vorschlag Ad Acta gelegt werden, Nürnberg als „Stadt der Brüche“ aufzufassen. Dies sei zu negativ besetzt. Hierzu lässt sich von unserer Seite nur so viel hinzufügen, dass wir mit unserer Ausstellung vorschlagen, Nürnberg nicht zur Stadt der unhinterfragten Abbrüche, sondern vielmehr zur Stadt der heiß diskutierten Aufbrüche zu machen – ohne die Vergangenheit zu verdrängen.

Vielen Dank!