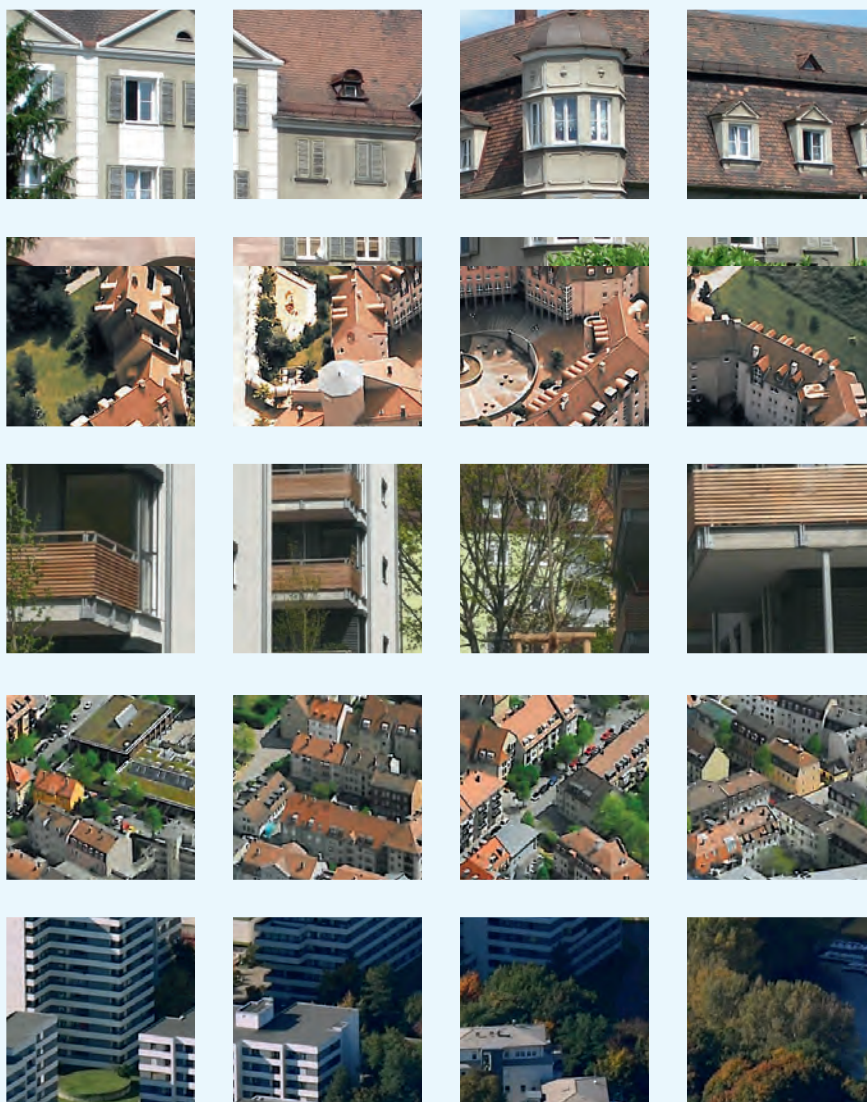


DIE NÜRNBERGER SIEDLUNGSENTWICKLUNG SEIT 1806



Impressum

Die Nürnberger Siedlungsentwicklung seit 1806

Herausgeber

Stadt Nürnberg
Baureferat / Stadtplanungsamt
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg

Redaktion

Gertraud Thissen
Frank Weyherter

Mitarbeit

Heinz-Martin Baier
Verena Distler
Judith Gräf-Sachs
Karin Grüner
Irena Hoffmann
Tanja Mühlberger
Thomas Schnierer
Joachim Thiemann

Druck

osterchrist druck und medien GmbH
Lübener Str. 6
90471 Nürnberg

Auflage

1.000 Exemplare

Erschienen

Februar 2012





Vorwort

Die Nürnberger Siedlungsentwicklung seit 1806

Nürnberg ist eine gewachsene Stadt.

Ausgehend vom mittelalterlichen Kern ist die Stadt Nürnberg in den letzten beiden Jahrhunderten in die Fläche aber auch mit ihren Aufgaben gewachsen. Die Blockrandbebauungen der Gründerzeit, die am Ideal der Gartenstadt orientierten Arbeitersiedlungen oder das Langwasser der Nachkriegszeit: Die verschiedenen Epochen, in denen die Stadt gewachsen ist, haben immer ihre Spuren hinterlassen. Spuren, die auch in städtebaulichen Strukturen zum Ausdruck kommen und in der vorliegenden Broschüre in Form von Schwarzplänen visualisiert sind. „Schwarz auf Weiß“ wird so das Wachstum Nürnbergs sichtbar.

Nürnberg ist eine Stadt, die weiter wachsen wird.

Dem demografischen Wandel zum Trotz lassen die für Nürnberg vorliegenden Prognosen zumindest bis zum Jahr 2030 einen kontinuierlichen Anstieg an Bevölkerung erwarten. Mehr denn je wird dieses Wachstum auch ein nach innen gerichtetes Wachstum sein müssen. „Entwicklung findet innen Stadt“ lautet so auch das am Prinzip der Nachhaltigkeit ausgerichtete Leitbild der Nürnberger Stadtplanung.

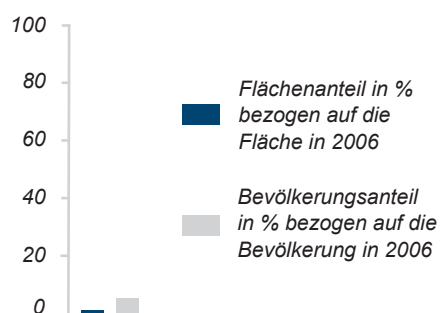
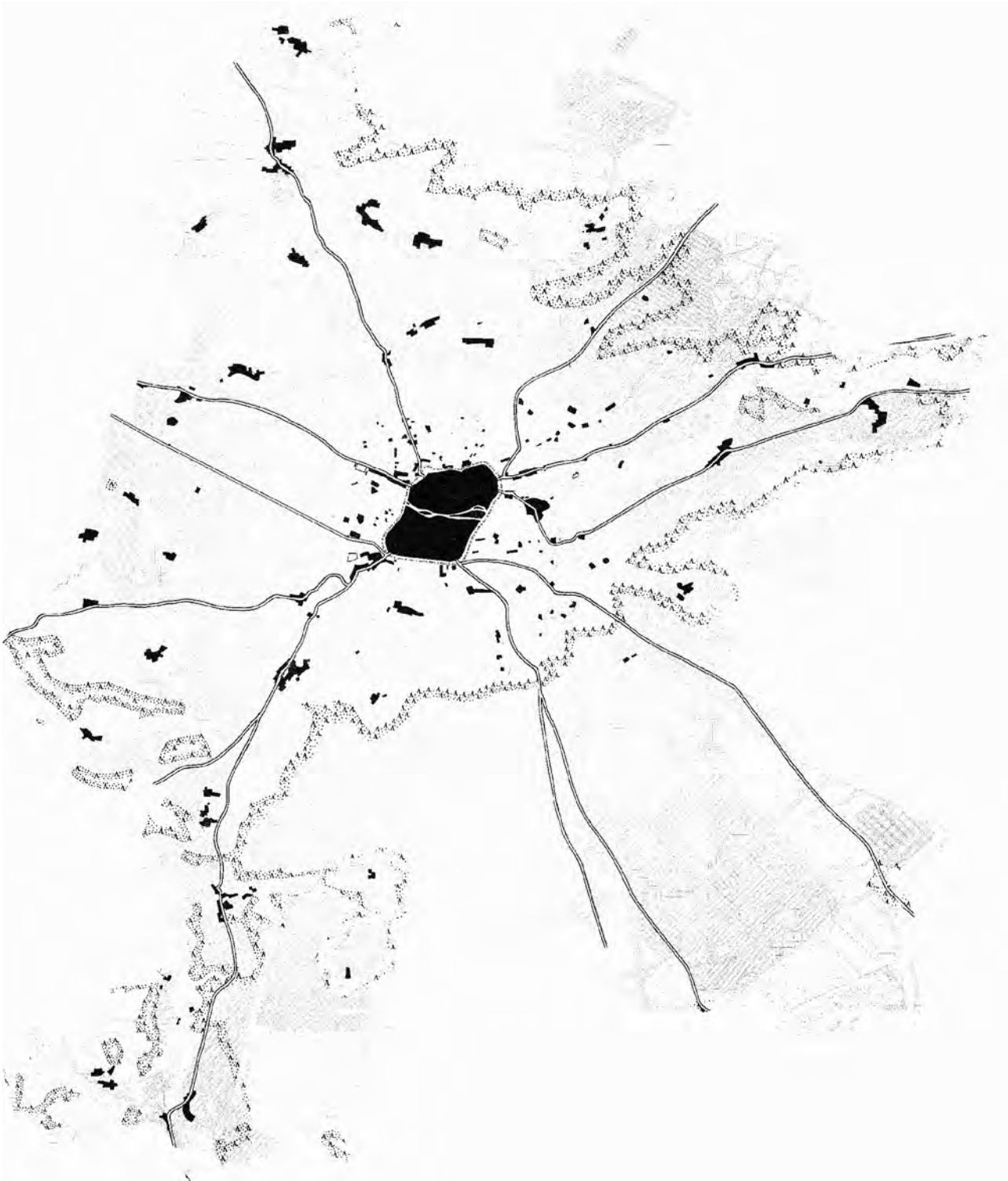
Die Idee für die vorliegende Broschüre, insbesondere der Ansatz, die Nürnberger Siedlungsentwicklung anhand von Schwarzplänen zu dokumentieren, geht auf Rainer Vollnhals, einen sehr geschätzten Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes, zurück. Rainer Vollnhals leitete über viele Jahre das Sachgebiet „Planungsgrundlagen und EDV“, bevor er im Juli 2009 viel zu früh verstarb. Ihm ist die Broschüre gewidmet, die seine Kolleginnen und Kollegen mit großer Hingabe gestaltet haben.

*Dipl.-Ing. Wolfgang Baumann
berufsmäßiger Stadtrat*



1806 - 1870

Schwarzplan der Stadt Nürnberg 1806



Um 1806 lebten 25.200 Einwohner auf 1% der heutigen Fläche Nürnbergs. Die Bevölkerungsdichte war mit 157 Einwohnern pro ha sehr hoch und gleichzusetzen mit der heutigen Dichte des Stadtstaates Monaco oder der Stadt Macao in der Volksrepublik China.

Die Hoheitsrechte der Reichsstadt Nürnberg über ihre ehemaligen im ausgehenden Mittelalter und zu Beginn der Neuzeit erworbenen Landgebiete endeten im Jahr 1796. Mit der Übergabe der ehemals freien Reichsstadt Nürnberg an das Königreich Bayern am 15. September 1806 endete die reichsstädtische Souveränität. Gemäß Artikel XVII der Rheinbundakte: „Der König von Bayern vereinigt mit seinen Staaten das volle Eigentum und die Souveränität über das Stadt- und Landgebiet von Nürnberg.“



Abb. 2 : Am Rathausplatz 1 gelegen war das klassizistische Wachgebäude, erbaut 1811, „das greifbarste Sinnbild der bayrischen Besitzergreifung“.

Das Stadtgebiet Nürnberg war damit allein bestimmt durch die 3. Stadtumwallung mit einer Größe von ca. 160,8 ha bei einer Bevölkerungszahl von ca. 25.200. Mit der Auflösung des Pegnitzkreises 1810 erhielt Nürnberg den Status einer kreisfreien Stadt. Die alten unmittelbar vor der Stadtmauer gelegenen Siedlungen erhielten 1818 Gemeinderecht und wurden damit zu Landgemeinden. Sie bildeten mit ihrer Lage um die ummauerte Altstadt den sogenannten Burgfrieden (im Mittelalter einen Hoheitsbereich um eine Burg). Innerhalb der Altstadt war die Möglichkeit der Neubautätigkeit trotz steigender Einwohnerzahlen äußerst gering.



Abb. 4 : Sebalder Altstadt, Auszug aus Stadtkarte 1829



Abb. 1 : Stadtgebiet Nürnberg, 1811

Bevor die Mehrzahl der Arbeiter in den Nürnberger Industriegebieten Gostenhof, Südstadt und andernorts Wohnunterkünfte fanden, drängten sie sich im Westen der Altstadt in meist unzureichenden Quartieren zusammen. So auch in der Oberen Schmiedgasse, in der im Haus Nr. 12 besonders katastrophale Zustände herrschten. Bei 14 Zimmern im Haus, d.h. in jedem Stockwerk etwa 3, mussten sich durchschnittlich 6 Personen zum Wohnen, Essen und Schlafen ein Zimmer teilen.

Wohnungsnot



Abb. 3 : Haus in Nürnberger Altstadt

Die Wohnungsnot machte zwangsläufig eine Siedlungserweiterung außerhalb der Ringmauern notwendig. Teile des sogenannten Burgfriedens wurden 1825 in das Stadtgebiet eingegliedert. Diese Eingemeindungsflächen umfassten die Gemeinde Gärten bei Wöhrd, Gärten hinter der Veste, St. Johannis mit Großweidenmühle, Galgenhof, Sündersbühl, Gostenhof, St. Peter, Steinbühl, Gleißhammer, Bleiweißgarten, Judenbühl (Maxfeld), Teile von Rennweg. 1865 kam noch die Gemeinde Steinbühl hinzu.

1806 - 1870

Beginn der Industrialisierung

Am Beispiel der MAN (Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg) ist die ganze städtebauliche Problematik der Industrialisierung im 19. Jahrhundert abzulesen. Eine Standortplanung gab es nicht. Der zufällige Besitz eines Gartens vor der Stadt veranlasste einen Unternehmer, hier eine kleine Fertigungsstätte einzurichten. Die Arbeiter siedelten sich in der Nähe der Fabrik an, hierbei mehr oder weniger von dem Fabrikherren unterstützt. Öffentliche Verkehrsmittel gab es noch nicht, so dass der Weg von der Arbeits- zur Wohnstätte zu Fuß zurückgelegt werden musste. Rücksichtnahme auf die Landschaft oder Wohngebiete, hier die Nähe prachtvoller Gärten, war unbekannt. Für die Konzession der Fabrik waren allein Gesichtspunkte der öffentlichen Sicherheit maßgebend. Eine weitere Besonderheit in der Nürnberger Entwicklung war die Streuung der Betriebe, denn schon die alte Reichsstadt war eine der gewerbereichsten deutschen Städte gewesen. Wohnen und Arbeiten waren nicht getrennt. In den Siedlungskernen außerhalb der Mauern wurde in der preußischen Zeit die Entstehung weiterer Gewerbe gefördert. Aus diesen gewerblichen Betrieben entwickelten sich dann im 19. Jahrhundert durch den Übergang zur Maschinenfabrikation die Industriebetriebe in allen Größen.

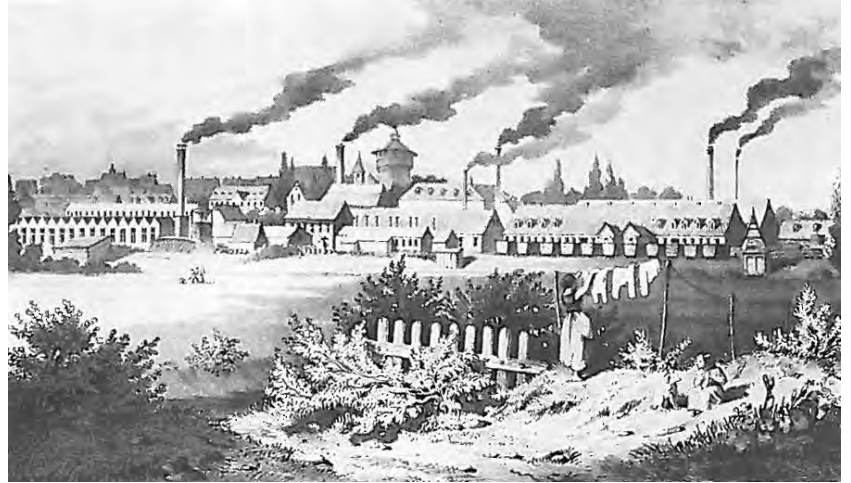


Abb. 5 : Blick über die Wöhrder Wiese zu MAN und Burg, 1855

Staatsbahnhof

Den größten Impuls erhielt die Industrialisierung durch das Aufkommen der Eisenbahn. Nürnberg ist mit dieser Entwicklung durch den Bau der ersten deutschen Eisenbahnlinie in besonderer Weise verbunden. Im Februar 1835 war Baubeginn, und am 7. Dezember 1835 konnte die 6,42 km lange Strecke nach Fürth bereits eingeweiht werden.

Der Bau einer das ganze bayrische Königreich durchziehenden Eisenbahnstrecke, der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, wurde von Nürnberg aus über den Sitz der 1841 gegründeten „Eisenbahn-Commission“ koordiniert. Das heimische Metallverarbeitungsgewerbe stellte sich frühzeitig auf die neue technische Entwicklung ein und konnte als Zulieferer das benötigte Material liefern.



Abb. 6 : Staatsbahnhof vor Frauentor um 1846

Ludwig-Donau-Main-Kanal

Der Ludwig-Donau-Main-Kanal wurde 1834 begonnen. 1843 wurde die Kanalstrecke Nürnberg – Bamberg und 1846 die Verlängerung bis Kelheim dem Verkehr übergeben. Der Kanal erhielt jedoch nie die ihm zugedachte Bedeutung, da er durch die Entwicklung des Eisenbahnwesens überflügelt wurde.

Der alte Kanalhafen befand sich östlich der heutigen Rothenburger Straße und südlich der Bahnlinie im Bereich des heutigen Frankenschnellwegs.



Abb. 7 : Kanalhafen um 1845



Abb. 8 : Topographische Karte von 1860

Das rasche Anwachsen der Industrie, bedingt durch die günstige verkehrstechnische Lage brachte in der Folge eine enorme Bevölkerungsexplosion mit sich. Es setzte ein großer Zustrom vom Land ein. Die in den sich ausweitenden Betrieben beschäftigten Arbeiter zogen in die Nürnberger Altstadt, wo sie zum größten Teil in slumartigen Verhältnissen wohnten. Die Altstadt Häuser mit ihren unzureichenden hygienischen Einrichtungen waren hoffnungslos überbelegt. Das Bürgertum zog sich in Bereiche außerhalb der Stadtmauern zurück.

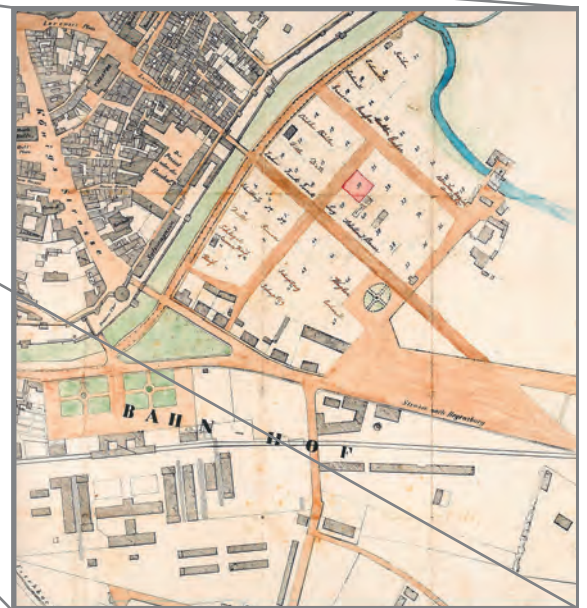
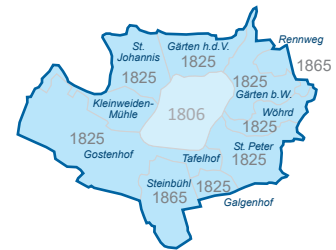


Abb. 9 : Generalplan der neuen Stadtanlage zu Nürnberg vor dem Frauenthor, 1860

Marienvorstadt

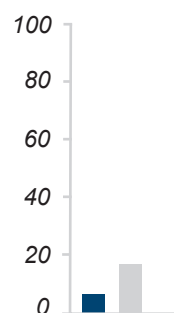


Abb. 10 : Marienort mit Blick auf die Lorenzkirche

Bei der Übernahme durch Bayern 1806 behielt die Stadt die Festungseigenschaft. Die fünf Haupttore wurden bewacht und drei weitere Tore zur Nacht verschlossen. Der Verkehr in die Vorstädte wuchs ständig, doch bis 1866 wurden nur sieben weitere Stadttore genehmigt. Diese weiteren Torneubauten waren 1848 das Färber- und das Kasemattentor, 1850 das Königstor, 1856 das Maxtor, 1859 das Marienort, 1863 das Mohrentor (späteres Westtor) und 1866 das Ludwigstor. Um die Jahrhundertmitte war die Zeit in Nürnberg infolge der ständigen Bevölkerungszunahme reif, außerhalb der Stadtmauern durch geplante Maßnahmen ein neues Baugebiet zu erschließen. Für die Weiterführung der Bahnlinie nach Osten sollte ein neuer Bahnhof errichtet werden. Zur Anbindung dieser ersten planmäßigen Stadterweiterung Nürnbergs, der Marienvorstadt im Südosten der Altstadt, wurde 1859 nach Plänen des städtischen Baurats Bernhard Solger im neugotischen Stil ein neues Stadttor errichtet und nach der Gattin des bayerischen Königs benannt.

1870 - 1900

Schwarzplan der Stadt Nürnberg 1870



Flächenanteil in %
bezogen auf die
Fläche in 2006

Bevölkerungsanteil in %
bezogen auf die
Bevölkerung in 2006

Die Fläche des Stadtgebiets
vergrößerte sich bis 1870 um
990 auf 1.149 ha. Die Bevöl-
kerungszahl verdreifachte sich
auf ca. 81.290 Einwohner. Die
Bevölkerungsdichte betrug
damit 71 Einwohner pro ha.

Der Bevölkerungszuwachs kam im 19. Jahrhundert fast ausschließlich den Städten zugute. Die überschüssige ländliche Bevölkerung lockte der bessere Verdienst in der Industrie in die Städte. So gab es in Deutschland 1871 nur 8 Großstädte (über 100.000 Einwohner), 1890 aber bereits 26. Nürnberg entwickelte sich durch seinen schon früh erfolgten Anschluss an das Eisenbahnnetz, seine günstige verkehrsgeographische Lage und seine Fabriken zum Hauptanziehungspunkt in Nordbayern. Eine gewisse, jedoch nicht zu überschätzende Rolle spielten die niedrigeren Bodenpreise in den Außenbezirken. Neugründungen waren zwangsläufig auf die neuen Baugebiete angewiesen. Zu den irrationalen Motiven der Standortwahl zählt das Festhalten am oft sehr lange eingenommenen alten Standort. In einer Untersuchung über die Industrialisierung Nürnbergs wird festgestellt, dass eine bestimmte Industrievierviertelbildung nicht vorliegt.



Abb. 11 : Blick vom Plärrer auf Gostenhof um 1865



Abb. 12 : Blick vom Plärrer auf Gostenhof, 1905



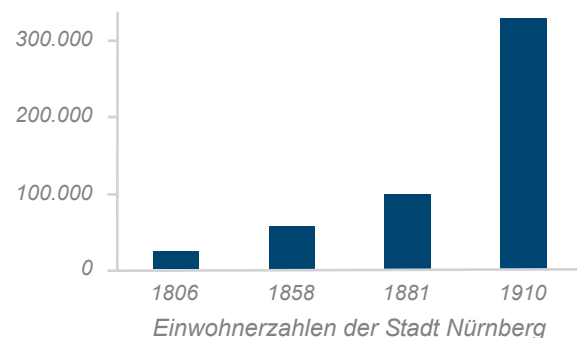
Abb. 13 : Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg, 1890



Abb. 14 : Arbeiter der Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg bei der Fertigstellung eines Eisenbahnwaggons auf dem Betriebsgelände im Jahr 1890. Die Fabrik, geführt von dem Unternehmer Theodor Freiherr von Cramer-Klett, war zu dieser Zeit deutschlandweit führend in der Massenfertigung von Eisenbahnmaterial, Waggons sowie Gewehren, dem Bau von Dampfmaschinen und Brücken. Besondere Anerkennung bekam Cramer-Klett auch für die Errichtung seiner Hochbauten in Glas und Eisen.

Wieder wie in Nürnbergs Frühzeit kamen die Menschen aus der Oberpfalz und den umliegenden fränkischen Gebietsteilen. Hatte Nürnberg 1806 rund 25.000 Einwohner, so war diese Zahl 1858 (Marienvorstadt) schon auf 59.000

gestiegen. Im Jahr 1881 wurden 100.000 und 1910 über 333.000 Einwohner gezählt. Die Bevölkerungszunahme ging dabei nur zum geringsten Teil auf Eingemeindungen zurück, die 1825, 1865, vor allem aber 1898/99 erfolgten.



Der Generalplan von 1872/73 kennzeichnet den Beginn der Auseinandersetzung um die Entfestigung der Stadt und den Umgang mit den bis dahin nahezu vollständig erhaltenen Stadtmauern.

Große Teile des Mauerrings sollten niedergelegt werden. Auf den frei werdenden Flächen waren Grünanlagen geplant. Im Gegensatz zu den radikalen Entfestigungsplänen der städtischen Verwaltung schlug der Hamburger Reinhard Baumeister, der als Begründer der deutschen Städtebaulehre gilt, vor, geschlossene Mauerteile und einzelne Türme zu erhalten. Aber auch in Nürnberg selbst regte sich heftiger Widerstand gegen die Abrisspläne der Stadt. Entscheidenden Anteil an der Auseinandersetzung hatte der erste Direktor des Germanischen Nationalmuseums, der Architekt August von Essenwein.



Abb. 15 : Abbruch Marienentor (Verlegung der Gleise), 1891

Der Verkehr zwischen Altstadt und den Vorstädten wuchs enorm und so wurden viele Tore zwischen 1877 und 1891 abgerissen. Weitere Mauerdurchbrüche folgten: 1869 das Sterntor, 1871 das Wöhrder Tor und 1881 das Hallertor. 1894 wurde das Fürther Tor durch einen Brückenbau ersetzt.

Diese Veränderungen an der Stadtmauer wurden in „Die städtebauliche Entwicklung Nürnbergs von 1806 – 1914“ [5] ausführlich dokumentiert.



Abb. 16 : Wöhrder Tor vor dem Abbruch, 1871



Abb. 17 : Abriss des Maxtors, 1877

Ein 1863 gestellter Antrag der Stadt zur Entfestigung wurde noch abgelehnt, da in München aus Sorge vor Unruhen die Festungseigenschaft als stabilisierender Faktor angesehen wurde. Am 12. Juli 1866 wurde die Entfestigung, auch in Erwartung einer preußischen Besetzung, genehmigt. In der Folgezeit wurde immer wieder über den Erhalt oder Abbruch der Stadtmauer gestritten, vorerst behielt sich der König die letzte Entscheidung über jede bauliche Veränderung vor. 1869 wurde ein erster Mauerzug abgerissen, weitere Abrisse folgten.



Bevölkerungsanstieg

Die restlos ausgeschöpfte Erweiterungskapazität der vorhandenen Krankenhäuser ließ angesichts der unaufhörlichen Bevölkerungszunahme den Stadtvätern keine andere Wahl, als 1894 den Bau eines neuen Großkrankenhauses zu beschließen. Nach einer erstaunlich kurzen Bauzeit von drei Jahren wurden die städtischen Krankenanstalten an der Flurstraße am 5. September 1897 ihrer Bestimmung übergeben.



Abb. 18 : Krankenanstalt, Einweihung 1897



Abb. 19 : Centralfriedhof (heutiger Westfriedhof)

In den Gründerjahren ab 1871 wuchsen die Bautätigkeit und die Einwohnerschaft in den neuen Stadtvierteln außerhalb der Ringmauern immer rascher. 1885 überstieg die Zahl der Einwohner der Vorstädte schon die der Altstadt. Infolge der vielen Zuzüge vervierfachte sich die Bevölkerung des neu eingemeindeten Burgfriedens von 1871 mit 28.347 Menschen auf 121.317 im Jahre 1897. Sie war damit doppelt so hoch wie die Einwohnerzahl der Altstadt.

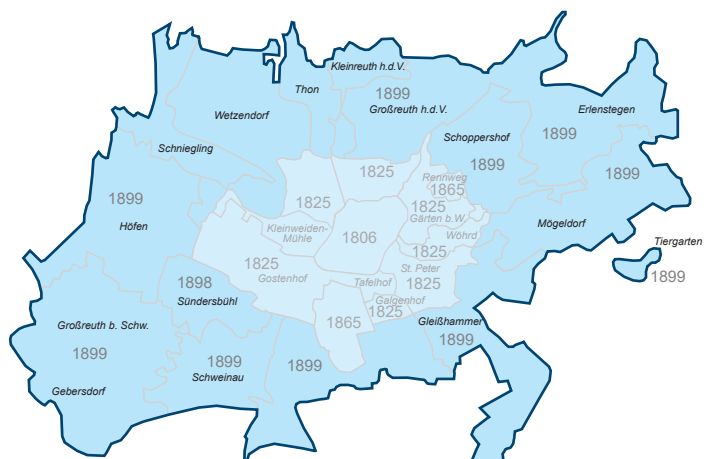
Da die kirchlichen Friedhöfe unter Platzmangel litten, aber nicht mehr erweitert werden konnten, wurde 1880 der Centralfriedhof (heute Westfriedhof) als Kommunalfriedhof eröffnet.

1898 wurde der Rest der Gemeinde Sündersbühl ins Stadtgebiet einbezogen und am 1. Januar 1899 folgte die größte Eingemeindungsaktion des vorigen Jahrhunderts: Mit Schniegling, Wetzendorf, Thon, Klein- und Großreuth h. d. V., Schoppershof, Erlenstegen, Mögeldorf, Gleißhammer, Gibitzenhof, Schweinau, Großreuth bei Schweinau und dem größten Teil von Höfen (Muggenhof, Leyh, Eberhardshof) wurden die 13 unmittelbar angrenzenden Vororte ins Stadtgebiet eingemeindet. Die Stadtgrenzen hatten im Süden und Osten die jahrhundertealten Ränder des Reichswaldes, im Norden das Knoblauchsland und im Westen die Stadt Fürth erreicht. Nürnberg war mit 5.444 ha auf das 34-fache seiner Ausdehnung zu Beginn des Jahrhunderts gewachsen.

Gründung Stadterweiterungsbüro

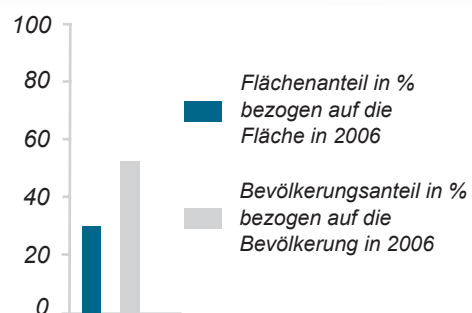
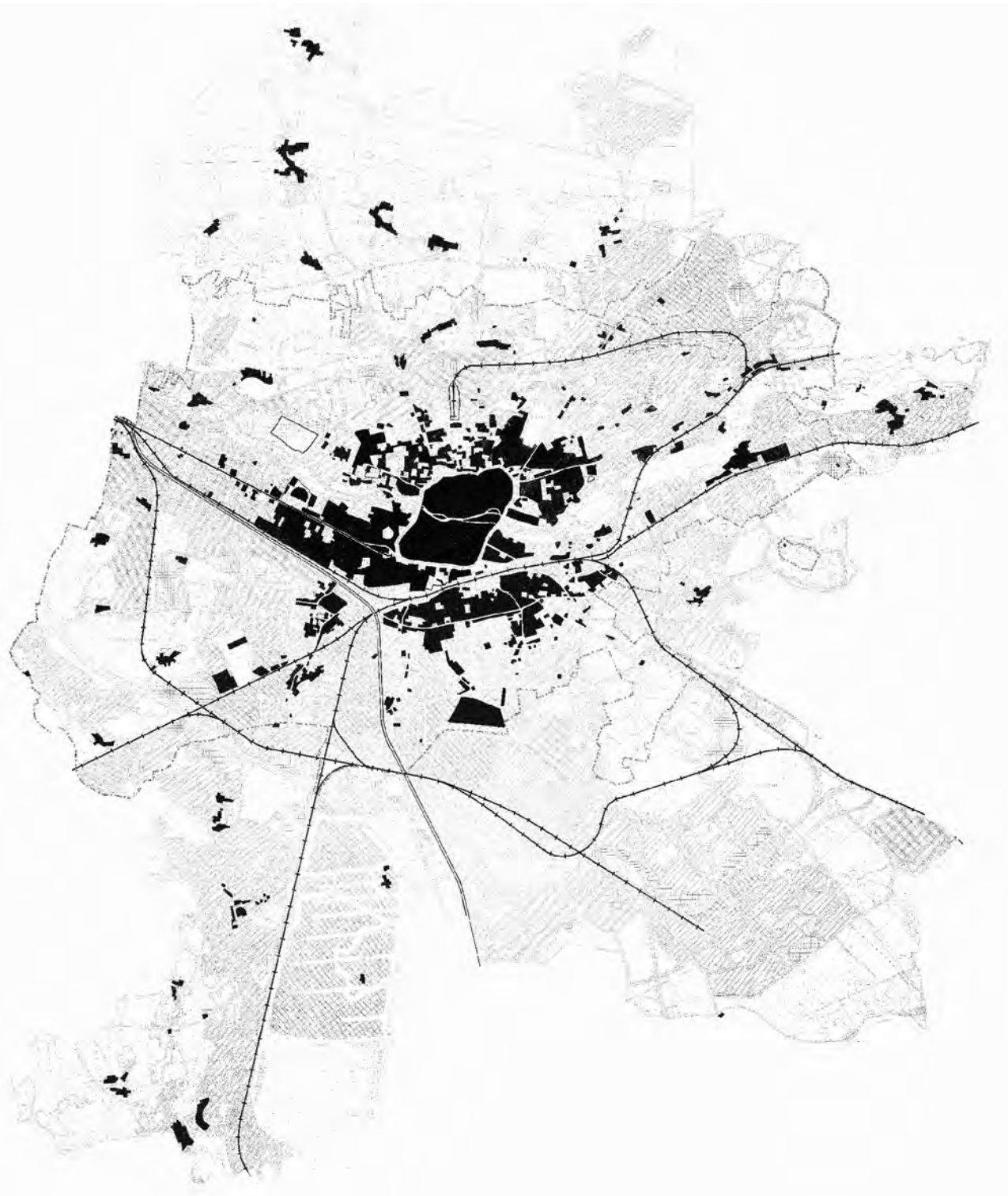
Nach dem Vorbild Münchens und anderer großer Städte wurde 1898 ein besonderes Stadterweiterungsbüro gegründet. Hierbei verfolgte die Stadt aber gleichzeitig einen besonderen Zweck: Es sollten nämlich die Wettbewerbskosten eingespart werden, die andere Städte für Stadterweiterungsprojekte aufgewendet hatten.

In der Denkschrift des Bauamtes von 1900 schrieb Stadtbaurat Weber: „Die Abteilung Stadterweiterung kann, wenn in einiger Zeit die Baulinienpläne für das erweiterte Stadtgebiet feststehen, aufgelöst, bzw. mit der Abteilung ‚Baupolizei‘ vereinigt werden.“ Diese Meinung wurde jedoch im Verwaltungsbericht 1900 schon nicht mehr aufrechterhalten. Hier findet sich die Erkenntnis, dass diese Aufgaben praktisch kein Ende finden würden, da die Stadt stetig wüchse.



1900 - 1918

Schwarzplan der Stadt Nürnberg 1900



Von 1870 bis 1900 verfünfachte sich das Stadtgebiet auf 5.542 ha, ca. 30% der heutigen Fläche Nürnbergs. Die Bevölkerungszahl verdreifachte sich in dem Zeitraum auf 262.272 Einwohner. Die Bevölkerungsdichte erhöhte sich damit auf 47 Einwohner pro ha.

Stadterweiterung im Süden

1900 - 1918

Die Zahl der Großbetriebe mit über 200 Beschäftigten stieg von 4 im Jahre 1882 auf 69 im Jahre 1907. Die Industrie siedelte sich in den noch spärlich bewohnten Gebieten im Westen und Süden der Stadt an (wegen der noch fehlenden Verkehrsmittel günstige Bodenpreise). Besonders in der Umgegend der Großbetriebe MAN (1897 wurde das Werk von Wöhrd nach Gibitzenhof verlegt) und Siemens-Schuckert fehlten Wohnungen. Dies war auch der Grund, weshalb die Gartenstadt-ähnlichen Wohnkolonien, die bis zum 1. Weltkrieg ausgeführt wurden, im Süden der Stadt angesiedelt wurden.

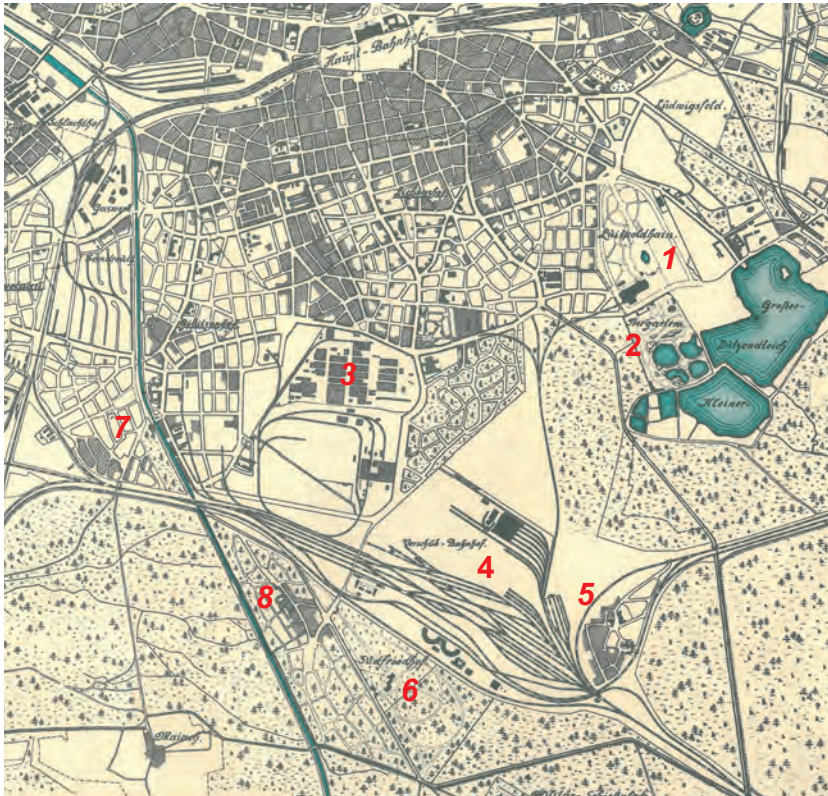


Abb. 21 : Siedlungsentwicklung in der Südstadt

Die Gartenstadtidee stellt ein besonderes Phänomen innerhalb des Arbeiterwohnungsbaus dar. Ausgehend von den „garden cities“ des Ebenezer Howard in England, deren Absichten darin bestanden, eine Symbiose zwischen dem Leben auf dem Land und dem Leben in der Stadt zu bilden, entstanden geometrisch konzipierte Landstädte mit umliegender Landwirtschaft, mit Kleinbetrieben und öffentlichen Gebäuden. Solche Bestrebungen versuchten, den katastrophalen sozialen und städtebaulichen Verhältnissen zu begegnen. In ähnlich schlimmer Lage befanden sich Tausende von Arbeitern in größeren Städten Deutschlands, vor allem in Berlin.



Stadterweiterung im Süden:

- 1 Landesausstellung 1906 Luitpoldhain
- 2 Alter Tiergarten am Dutzendteich
- 3 Industrieanlage MAN südlich der Frankenstraße
- 4 Verlagerung des bis dahin am Kohlenhof gelegenen Rangierbahnhofs in die südlich angrenzenden Waldflächen
- 5 Errichtung der Rangierbahnhofsiedlung für die Arbeiter
- 6 Südfriedhof
- 7 Werderau für die MAN-Arbeiter
- 8 Gartenstadt



1902 wurde die „Deutsche Gartenstadtgesellschaft“ gegründet. „Die Gartenstadt ist eine planmäßig gestaltete Siedlung auf wohlfeilem Gelände, das dauernd in Gemeindebesitz gehalten wird. Sie ist ein neuer Stadttypus, der eine durchgreifende Wohnreform ermöglicht, für Industrie und Handwerk vorteilhafte Produktionsbedingungen gewährleistet und einen großen Teil seines Gebietes dauernd dem Garten- und Ackerbau sichert.“ Das Ziel war, durch weite Streuung der Gartenstädte eine wesentlich gleichmäßigere Wohnstruktur mit verteilten Industriesiedlungen zu erhalten.

Abb. 20 : Blick Tafelfeldstraße zur Südstadt

Gartenstadt

1900 - 1918

Den Anstoß zur Gründung einer Gartenstadt in Nürnberg gab Paul Schlegel, Redakteur der „Fränkischen Tagespost“, der im Juli 1908 einen Artikel über die Gartenstadt Hellerau veröffentlichte. Am 1. September 1908 rief Paul Schlegel im Nürnberger Bürgersaal eine Versammlung ein, in der Hans Kampffmeyer und Dr. Ernst Cahn Vorträge über den Charakter einer Gartenstadt hielten. Noch am selben Tag wurde die Gründung der Gartenstadt e.G.m.b.H. vollzogen. Das Interesse war groß, obwohl der hohe Mitgliedsbeitrag von 200 Mark und die Vision des Scheiterns des Projektes bis Ende des Jahres nur 255 Personen zur Mitgliedschaft veranlassten. Die Zahl stieg - nachdem die ersten Häuser bewohnt waren - sehr rasch auf 4.193 im Jahre 1923. Der Baugrund wurde in einem staatlichen Waldstück, dem „Hirschen-suhl“, südlich des Rangierbahnhofes und östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals unweit des Fabrikgeländes der MAN gefunden, ein Gelände von ca. 65 ha, welches nach Abzug der Straßen und Plätze den Bau von 2.200 Einfamilienhäusern mit Gärten ermöglichte. Nach Abschluss der Verkaufsverhandlungen und der Sicherstellung staatlicher Zuschüsse wurde 1909 das Gelände vermessen und nivelliert.



Abb. 22 : Südfriedhof und erste Genossenschaftsbauten, 1913



Abb. 23 : Gartenstadt heute

Werderau

Die durch die Wohnungsbaugesellschaft Werderau m.b.H. errichtete gleichnamige Gartenstadt im Südwesten der Stadt war in der Gesamtkonzeption ein Nachfolgeunternehmen der schon bestehenden Gartenstädte. Sie ist geprägt von einer noch perfekteren ländlich-romantisierenden Struktur. Die Einzelwohnungen werden zu kleinen Landschlössern, weitere Anbauten erhalten das Gepräge von Gärtner- und Pfortnerwohnungen, Remisen und landwirtschaftlichen Gütern.



Abb. 24 : Kochstraße



Abb. 25 : Werderau heute

Rangierbahnhofsiedlung

1900 - 1918

Auch hier war das Unternehmen wieder eine Genossenschaft (Baugenossenschaft des Eisenbahnpersonals Nürnberg und Umgebung), die als Bauträger fungierte, aber die Pläne wurden von oben, nämlich der Eisenbahnverwaltung, vorgegeben. Es war nicht an eine Mitbestimmung gedacht. Die Bahnangestellten sollten möglichst nah an das Arbeitsfeld angesiedelt werden. 1905 wurde der Rangierbahnhof in Nürnberg gebaut. Ab 1902 bis 1914 (ab 1920 wurde weitergebaut) entstand die Wohnungskolonie ganz in der Nähe der riesigen Gleisanlagen, der sog. „Harfe“. Der lanzettförmige Umriss der Siedlung schmiegt sich im Süden an eine weite, halbkreisförmige Bahntrasse, die auch den Rangierbahnhof umschließt, so dass beide Komponenten – Bahnhof und Siedlung – in gebogenen Flügeln auseinanderstreben: ein „Gesamtkunstwerk“ in der Geschlossenheit des Arbeitsfeldes und des Wohn- und Freizeitraumes.



Im Bereich der Rangierbahnhofsiedlung gibt es bis heute noch Kleingartennutzung auf den umgebenden Flächen entlang der Bahngleise. Betreiber ist großteils die Bahn-Landwirtschaft, Bezirk Nürnberg e.V.

Abb. 26 : Auszug aus Kleingartenkataster 2011, Stadtplanungsamt

Auch die Planung und Gestaltung der staatsbahneigenen Beamten-siedlung am Rangierbahnhof war von dem Gedanken getragen, dass eine gesündere und glücklichere Umgebung, die auch auf die privaten und gesellschaftlichen Bedürfnisse der Bewohner eingeht, produktivere Arbeiter schafft. Eigene Renten- und Versorgungssysteme unterstrichen das autarke Gefüge, welches aus der eigenständigen Entwicklung des Apparates Eisenbahn resultierte. Nach außen unterstrich das stolze Tragen der eigenen Uniform das kollektive Bewusstsein.

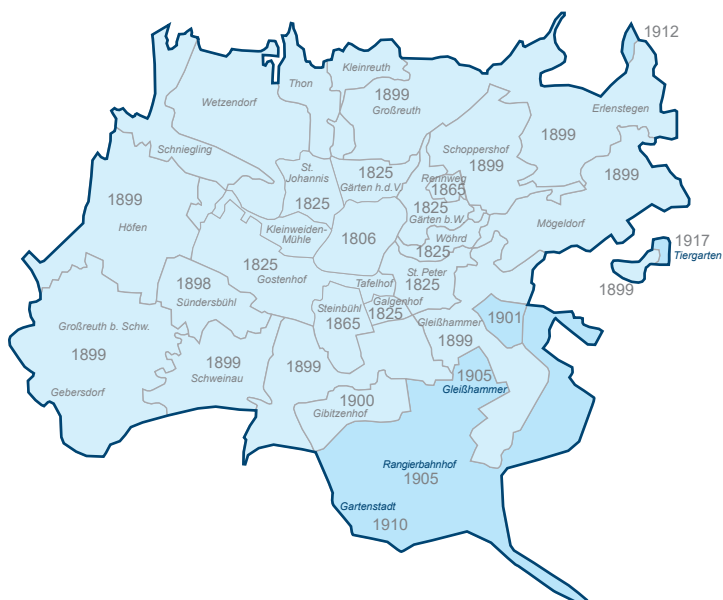


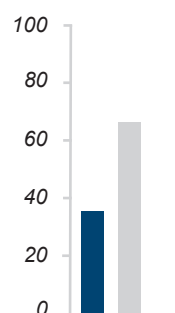
Abb. 27 : Zengerstraße, mit Blick zu St. Paul

Die „Eisenbahner“ besaßen in ihrer gesellschaftlichen Struktur seit jeher einen besonderen Status. Bis heute gibt es ganze Viertel, die nur von Bahnarbeitern und -angestellten bewohnt werden. Diese stellten selbstständige Stadt-einheiten in der Stadt dar, mit Versorgungsgeschäften, Versammlungsräumen, Kirchen und Sportplätzen.



Abb. 28 : Schrägbildaufnahme Rangierbahnhofsiedlung

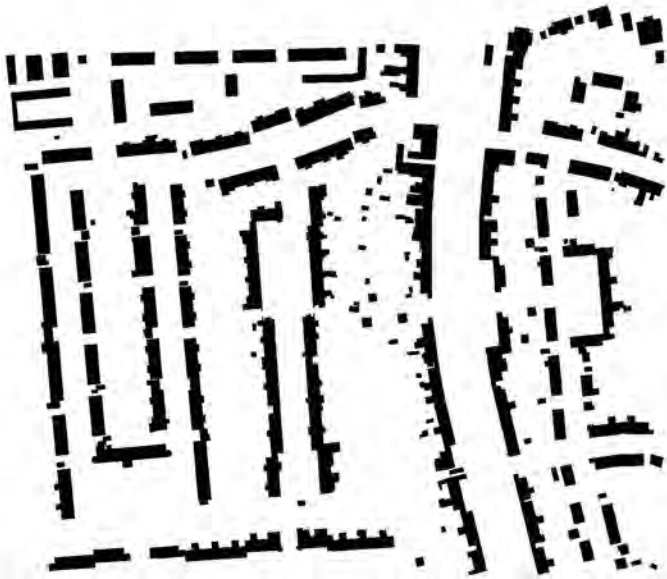
Schwarzplan der Stadt Nürnberg 1918



Flächenanteil in %
bezogen auf die
Fläche in 2006

Bevölkerungsanteil in %
bezogen auf die
Bevölkerung in 2006

Die Fläche des Stadtgebiets vergrößerte sich von 1900 bis 1918 um ca. 1.000 auf 6.599 ha. Die Bevölkerung nahm in den 18 Jahren aber um fast ein Drittel auf 333.142 Einwohner zu und verdichtete sich wieder auf 47 Einwohner pro ha.



Das Siedlungswerk Nürnberg entstand als eine Folge der politisch sehr unruhigen Zeit nach dem verlorenen 1. Weltkrieg im Frühjahr 1919. Der Arbeiter- und Soldatenrat wollte damit die revolutionäre Stimmung unter den zu tausenden entlassenen Rüstungsarbeitern und Soldaten in sinnvolle Aufbauarbeit lenken. Da vor allem Arbeit und Wohnraum dringend benötigt wurden, beschloss man, ein Siedlungsprojekt zu beginnen. Als Siedlungsgebiete wurden die Waldgebiete Loher Moos und Buchenbühl nördlich der damaligen Stadtgrenze gewählt. Dies geschah, da auf dem staatlichen Grund sofort ohne Genehmigungen begonnen werden konnte, da um die Staatsgewalt in Bayern noch gerungen wurde und die Regierung somit nur beschränkt handlungsfähig war.



Abb. 29 : Loher Moos 1926



Abb. 30 : Ziegelsteinstraße



Abb. 31 : „öffentlicher Nahverkehr“ zur Arbeitsstätte, 1919

Buchenbühl



Abb. 32 : Buchenbühl heute

Nach zähem Ringen wurde als geeignete Rechtsform die „Körperschaft des öffentlichen Rechts“ beschlossen, Anteilseigner waren der Staat Bayern, der Bezirk Mittelfranken und die Stadt Nürnberg. Eine privatwirtschaftliche Rechtsform, selbst die einer Genossenschaft, war der Arbeiterschaft „zu kapitalistisch“. Es entstanden zwei Gartenstädte, die der Architekt Jakob Schmeißner nach sozialorientierten Gesichtspunkten plante. Gemeinschaftseinrichtungen (Schule, Gemeinschaftshaus, Einkaufszentrum) und eine Vielzahl von Grünflächen nahmen dabei einen wichtigen Platz ein.

Am 3. August 1922 wurden Loher Moos und Buchenbühl nach Nürnberg eingemeindet. Das Loher Moos gehört seitdem zu Ziegelstein.

Immer dringlicher wurde die Forderung nach einer koordinierten Planung in Form eines Generalbebauungsplans, „welcher für ein Gebiet von mindestens 10 km Radius vom Marktplatz der Stadt Nürnberg gerechnet die Bebauungsweise festlegt“. In der Zeit zwischen 1921 und 1932 wurde von Prof. Hermann Jansen der Generalbebauungsplan für die Stadt Nürnberg erarbeitet. „Er enthält die großen Grundzüge der Planung und auf ihn wird bei allen auftretenden Fragen zunächst zurückzugreifen sein.“ (Einleitung Erläuterungsbericht zum Jansen Plan)

Weitere Eingemeindungen

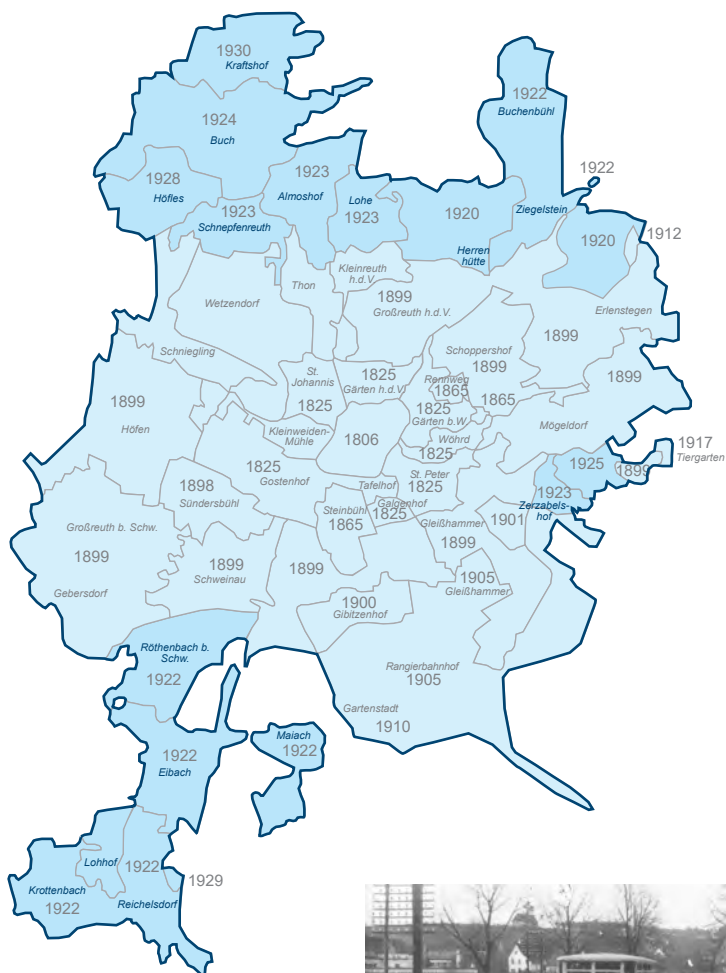


Abb. 39 : Busbetrieb Rednitzbrücke bei Mühlhof, 1926

Nach vollzogener Eingemeindung im Juni 1922 wurde der Wunsch nach der Straßenbahnanbindung Reichelsdorfs dagegen im Prinzip sehr rasch erfüllt, wenn auch nicht durch eine Straßenbahnverlängerung, sondern durch die Einrichtung einer Omnibusverbindung. Am 15. Januar 1923 nahm die Stadt Nürnberg den Busbetrieb von Schweinau nach Reichelsdorf/Mühlhof auf. Es war die erste Buslinie zur Ergänzung des Straßenbahnverkehrs in Nürnberg und eine der ersten Einrichtungen dieser Art in ganz Deutschland.

Der Generalbebauungsplan.



Abb. 37 : Veröffentlichung aus Fränkischer Kurier, Oktober 1926

Auszug aus dem Eingemeindungsvertrag von 1923



Abb. 38 : Karte

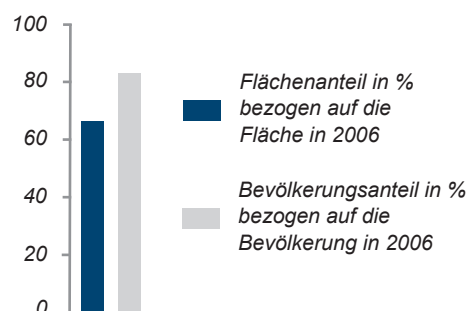
15. Die Errichtung einer Kleinkinderbewahrungsanstalt in Zerbabelshof innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten der Eingemeindung wird zugestanden. Die Kosten belaufen sich ungefähr auf 150.000 M. Unter Anrechnung der bereits vorhandenen 40.000 M wäre also noch ein Betrag von mindestens 110.000 M aufzuwenden.

16. Die Errichtung eines Brausebades kommt für Zerbabelshof wegen der geringen Einwohnerzahl und im Hinblick auf die hohen Kosten und die völlige Unrentierlichkeit nicht in Frage. Dagegen wird die Schaffung eines Brausebades für die Bezirke Zerbabelshof, Beamtenwohnkolonie, Gleißhammer und St. Peter in möglichstster Nähe der Gemeinde Zerbabelshof beschleunigt werden.

20. Die Errichtung einer Straßenbahnlinie nach Zerbabelshof scheiterte vorerst in erster Linie an der völligen Unrentierlichkeit. Außerdem ergeben sich sehr große Schwierigkeiten hinsichtlich der Eingliederung in den bestehenden Straßenbahnbetrieb und wegen der Enge in den Ortsstraßen in Zerbabelshof. Die Ortschaft Zerbabelshof ist nur 600 m von der Straßenbahnhaltestelle Waldlust entfernt, sodaß von einem dringenden Bedürfnis nicht gesprochen werden kann. Die Schaffung der Straßenbahn würde daher z. Zt. den größten Schwierigkeiten begegnen.

1933 - 1945

Schwarzplan der Stadt Nürnberg 1933



Von 1918 bis 1933 vergrößerte sich das Stadtgebiet auf 10.261 ha, etwas mehr als die Hälfte der heutigen Fläche Nürnbergs. Die Bevölkerungszahl erhöhte sich in den 15 Jahren um knapp 80.000 auf 410.438 Einwohner. Die Bevölkerungsdichte sank durch großräumige Eingemeindungen auf 40 Einwohner pro ha ab.

1933 - 1945

Flughafen Marienberg

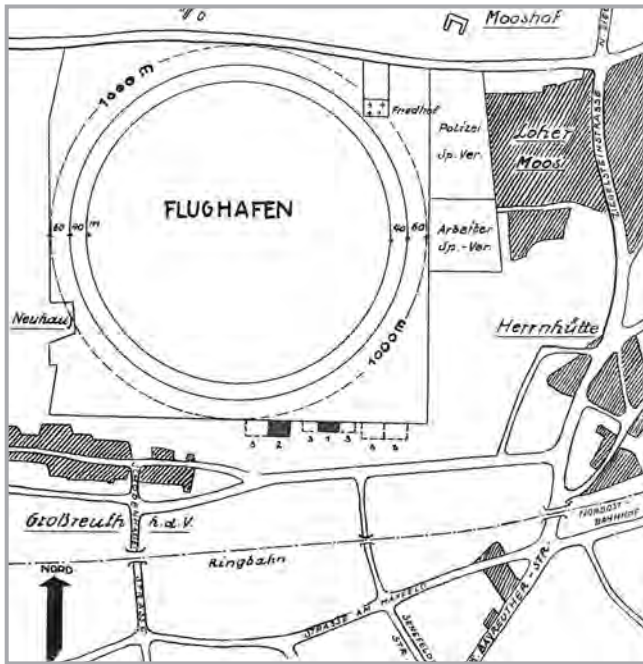


Abb. 40 : Lagezeichnung des geplanten Flughafens Marienberg, 1929

Der „Flughafen Marienberg“ war der erste Flugplatz auf Nürnberger Stadtgebiet und wurde 1928 von der Stadt Nürnberg errichtet. Eine Anbindung an den nationalen und internationalen Flugverkehr war zuvor durch den Flughafen Fürth-Nürnberg in Atzenhof westlich von Fürth gewährleistet. Hohe Instandsetzungskosten plus Modernisierungsaufgaben und die Tatsache, dass der Flugplatz mit 12 km und einer schlechten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr zu weit entfernt vom Nürnberger Stadtgebiet lag, veranlassten den Stadtrat, am 16. Februar 1927 den Flughafen Fürth-Nürnberg aufzugeben und stattdessen in einen eigenen Flughafen zu investieren. Als Standort wurde der Süden aus Sicherheitsgründen wegen der Industrieansiedlungen ausgeschlossen. Am westlichen Stadtrand gab es bereits Planungen zum Hafenareal und im Osten schloss der Reichswald an die Stadtgrenze an. Die Wahl fiel schließlich auf den im Norden und nur 4 km vom Hauptbahnhof entfernt gelegenen Marienberg. Die sich andeutende Wirtschaftskrise verzögerte allerdings den Baubeginn



Abb. 41 : Luftschiff „LZ 127 Graf Zeppelin“ über dem Leipziger Platz, 1931



Abb. 43 : Volkspark Marienberg, 2009

auf dem bereitgestellten, ca. 140 ha großen Gelände und zwang schließlich die Stadt, den Flugplatz mit einer Minimalausstattung zu versehen. Mit dem Großereignis der Landung des „Luftschiffriesen“ LZ 127 Graf Zeppelin am 10. Mai 1931, dem 100.000 Zuschauer bewohnten, sollte der in Teilen gebaute, aber aus Geldmangel immer noch nicht in Betrieb genommene neue „Flughafen Marienberg“ die Zustimmung der Bevölkerung für einen eigenen Flugplatz sichern. Erst die nationalsozialistische Stadtverwaltung änderte die Prioritäten und forcierte trotz leerer Kassen die Fertigstellung. Am 20. August 1933, elf Tage vor der Abhaltung der ersten Reichsparteitage in Nürnberg, wurde das neue Statussymbol „Flughafen Marienberg“ eingeweiht. Bis 1938 wurde der Flughafen rege in Anspruch genommen. Steigende Fluggast- und Transportzahlen belegen eine gute Auslastung. Im August 1939 wurde der zivile Linienverkehr eingestellt und der Flughafen militärisch umgenutzt. 1943 wurde der Flughafen durch Bombardements völlig zerstört. Heute befindet sich auf dem Gelände die größte Parkanlage Nürnbergs. Der Volkspark Marienberg ist ein weitläufiger Landschaftsgarten im englischen Stil.



Abb. 42 : Flughafenverwaltung und Flugzeughalle (links) von Süden, 1934

1933 - 1945

Walter-Flex-Siedlung

Der Wohnungsbau stand in der NS-Zeit unter ideologischen Verdikten wie „Kein Beton!“ und „Keine Mietskasernen!“ . Statt sozialem Wohnungsbau wurde die Bindung an die eigene Scholle im giebelständigen, dem Heimatschutzstil verpflichteten Ziegelhaus propagiert. Die Siedlung am Stadtrand wurde als Ideal gesehen, nicht nur für Bauwillige, die das Eigenkapital von 500 bis 1.000 Reichsmark aufbringen konnten, sondern gerade auch für einkommensschwache und sozial schwierige Familien. Für diese wurden in Fortführung der gegen Ende der Weimarer Republik entwickelten Kleinsiedlungsbau-Konzepte neben Selbsthilfesiedlungen auch sogenannte Primitivsiedlungen konzipiert. Bei den Selbsthilfesiedlungen konnte der künftige Siedler fehlendes Grundkapital durch Eigenleistungen ersetzen. Diesen Bautypus repräsentieren eine heute zu Behringersdorf gehörende Siedlung und die Kriegsoffizierssiedlung in Schniegling. Zwischen 1933 und 1938 entstand südlich des Reichsparteitagsgeländes die „Julius-Streicher-Siedlung“ (heute: Moorenbrunn) sowie ab 1933 die Siedlung Nächstenhilfe e.V. Walter-Flex-Straße.



Abb. 46 :
Siedler am Bau, 1933



Abb. 44 : Walter-Flex-Siedlung, heute



Abb. 45 : Walter-Flex-Siedlung



Abb. 47 : Walter-Flex-Straße, 1933

Nicht zuletzt die Arbeiten am Reichsparteitagsgelände banden nahezu alle Baukapazitäten der Stadt. Zur Durchführung des Bauvorhabens wurde 1935 der Zweckverband Reichsparteitagsgelände gegründet, die Finanzierung übernahm der Reichsfinanzminister. Die Baukosten waren mit 700 Millionen Reichsmark veranschlagt. Das Gelände mit einer Gesamtgröße von 30 km² um den Dutzendteich hatte zwar den großen Vorteil, dass es kaum bebaut war - lediglich der Tiergarten, eine Maschinenfabrik und einige Wohnhäuser mussten verlegt werden -, stellte aber einen sehr schlechten Baugrund dar, weshalb z. T. schwierige Fundamentierungsarbeiten durchgeführt werden mussten (Verdichtungen des Bodens durch Einpressen von Granitsplitt). Der südliche Teil - das spätere Langwassergebiet - war vor dem ersten Weltkriege als Militärschießplatz benutzt worden, später durch Schädlingsbefall und Flächenbrände weitgehend verodet. Diese gesamten

Bauten der Nationalsozialisten

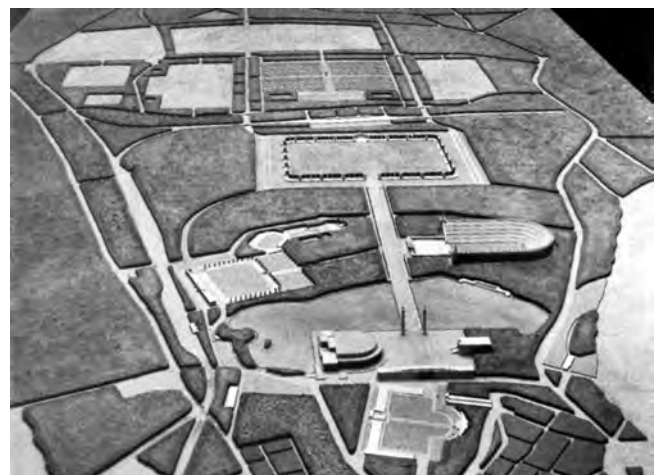


Abb. 48 : Modell NS-Reichsparteitagsgelände

Flächen wurden in das Nutzungskonzept mit einbezogen. Die Baustelle des Reichsparteitagsgeländes wurde bis Kriegsbeginn als größte Baustelle Deutschlands, ja der Welt bezeichnet. Der Bau von mehrstöckigen Mietshäusern war in der Anfangszeit des Nationalsozialismus noch verpönt und galt erst nach dem Scheitern der NS-Baupolitik als letzter Rettungsanker, um der ständigen Wohnungsnot zu begegnen. Bauen in der NS-Zeit war ein beständiger Kampf mit der Materialknappheit.

1933 - 1945

Reichsparteitagsgelände



- 1 Luitpoldarena
- 2 Kongresshalle
- 3 Zeppelinfeld
- 4 Städtisches Stadion
- 5 Große Straße
- 6 Deutsches Stadion
- 7 Märzfeld
- 8 Bhf. Märzfeld
- 9 Lagergelände



Abb. 50: Kongresshalle im Bau

Mit Kriegsbeginn 1939 wurde ein allgemeiner Baustopp verhängt. Danach wurden nur noch kriegswichtige Bauten ausgeführt. In 58 Städten Deutschlands wurde zum Schutz der Zivilbevölkerung das sogenannte „Luftschutz- Führerprogramm“ aufgelegt. In Nürnberg entstanden 1940/41 insgesamt 16 Hoch- und 6 Tiefbunker für insgesamt 17.000 Menschen.



Abb. 51: Bunker „Hohe Marter“ in Schweinau, 1944

Die Übertragung der städtebaulichen Erschließung des Geländes am Langwasserbach an die Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Nürnberg (WBG) wird 1932 vom Stadtrat Nürnberg ins Auge gefasst. Sie erhält 1934 von der Bayerischen Staatsforstverwaltung das Bodenankaufsrecht dafür eingeräumt. Bereits im nächsten Jahr aber wird das gesamte Gebiet für die Abhaltung der „Reichsparteitage“ der NSDAP beschlagnahmt und in der Folgezeit zur Errichtung von Lagerbauten, Aufmarschstraßen und Versorgungseinrichtungen verwendet.

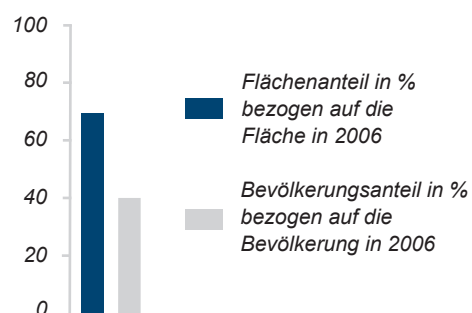
Als „Reichs-Lagersiedlung“ erlebt Langwasser dann jährlich für wenige herbstliche Wochen die spektakuläre Machtdemonstration des "Dritten Reiches". Während des Krieges wird es als Gefangenenlager verwendet.



Abb. 52: Gefangenenappell im Lager südliches Märzfeld

1945 - 1960

Schwarzplan der Stadt Nürnberg 1945



Während der Zeit des „Dritten Reiches“ von 1933 bis 1945 vergrößerte sich das Stadtgebiet auf 12.315 ha. Nürnberg verlor bis Ende April 1945 ca. 214.000 Einwohner, die Einwohnerzahl betrug nur noch 196.270. Die Bevölkerungsdichte sank auf 16 Einwohner pro ha.

„Nürnberg...Das war eine Stadt; und ist eine Schutthalde... Der Weg zwischen beiden [Lorenz- und Sebalduskirche] bleibt eine Seelenfolter. Du siehst kaum anderes als Geröll. Irreführend wäre das Wort ‚Ruinen‘ - da denkt man immerhin an gewesene Hausungen; dies ist aber dem Staub viel näher als die billigen Vorstellungen zerrissener Wände.“

Alfred Kerr, 1947

Am 2. Januar 1945 ereignete sich in der Altstadt der mit Abstand schwerste Bombenangriff des 2. Weltkrieges. Von 125.000 Wohnungen wurden 60.000 völlig und 51.000 schwer zerstört. Nürnberg war im Mai 1945 die, bezogen auf die Stadtfläche, am stärksten zerstörte Stadt Deutschlands. Die Hauptaufgabe in den Nachkriegsjahren war daher der Wiederaufbau der Altstadt. Der Hauptmarkt als zentraler Platz in der Altstadt glich noch Jahre nach dem Kriegsende einer Trümmerwüste. Durch den Luftangriff vom 2. Januar 1945 wurde die Sebalduskirche, das Rathaus sowie die den Platz umrahmenden Kaufmanns- und Patrizierhäuser zerstört.



Abb. 53 : Fleischbrücke um 1910



Abb. 54 : Fleischbrücke 1945



Abb. 57 : Fleischbrücke 1972

1945 - 1960

Wiederaufbau



Abb. 55 : Hauptmarkt um 1910



Abb. 56 : Hauptmarkt 1945



Abb. 58 : Hauptmarkt 1967

Einige Gebäude konnten rekonstruktiv wiederaufgebaut werden, andere mussten durch Anpassungsbauten ersetzt werden. Der vormals bestehende geschlossene Raumeindruck auf dem Platz konnte nach dem Wiederaufbau allerdings nicht mehr hergestellt werden.

1945 - 1960

Deutsche Bauausstellung 1949



Abb. 59 : Modell der Mustersiedlung

Das Kuratorium für den Aufbau der Stadt Nürnberg entwickelte die Idee zur Durchführung der Deutschen Bauausstellung in Nürnberg 1949. Standort war das Reichsparteitagsgelände unter Einbeziehung des Kongresshallentorsos. Als Baustelle war die als dauerhafte Wohnanlage mit 380 Wohnungen geplante Mustersiedlung am heute in Oskar-Miller-Straße umbenannten Teil der Allersberger Straße zu besichtigen.



Abb. 60 : Lageplan der Mustersiedlung auf dem ehemaligen Reichsparteitagsgelände



Abb. 61 : DBA-Haus, Oskar-Miller-Straße, 1949

Eibach Werkvolk-Siedlung

Im Rahmen der Arbeitsbeschaffung und der Mittelstandspolitik der „sozialen Marktwirtschaft“ fiel dem Baugewerbe eine Schlüsselstellung zu. Die Struktur des Baugewerbes war von der zahlenmäßigen Dominanz der Klein- und Mittelbetriebe geprägt. 90 Prozent der Betriebe mit 40 Prozent der im Baugewerbe Tätigen hatten weniger als 50 Beschäftigte. Handwerkliche Produktionsweisen herrschten vor. Man erkannte zwar, dass zur Behebung der Wohnungsnot eine Einflussnahme der öffentlichen Hand in Form staatlicher Rahmenpläne und öffentlicher Subventionierung erforderlich sei, die zentralstaatliche Wirtschaftslenkung des Faschismus oder ein Wohnungsbau in staatlicher Regie und damit staatliche Organisation stießen jedoch auf Ablehnung. Die Wohnungsbaupolitik der 50er Jahre führte dazu, dass die Anzahl der Beschäftigten im Baugewerbe von 1.612.000 (1950) auf 2.132.000 (1960) stieg. Sie trug auf diese Weise entscheidend dazu bei, dass die Arbeitslosenrate von 11 (1950) auf 3,7 Prozent (1957) sank.

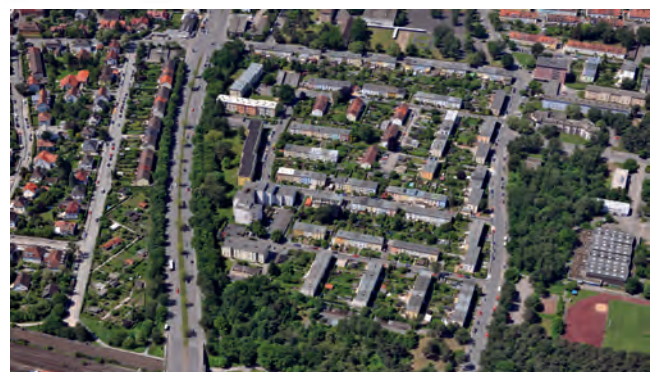
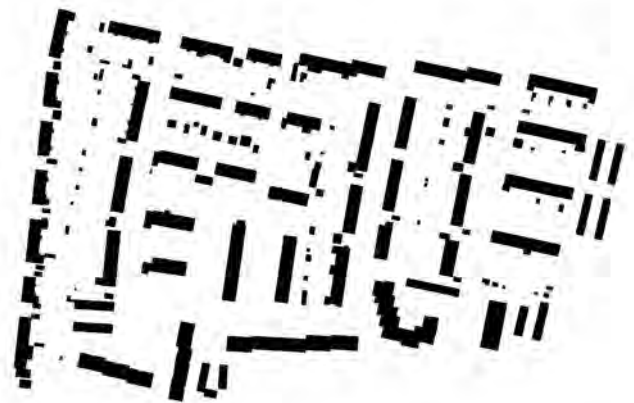


Abb. 63 : Blick von Osten auf die Werkvolk-Siedlung in Eibach



Abb. 62 : Eibacher Schulstraße, 2010

Die Werkvolk-Siedlung wurde ab Juli 1949 nach Plänen von Fritz Leonhardt, dem „Baumeister in einer umwälzenden Zeit“, für Flüchtlinge aus Schlesien und dem Sudetenland errichtet.

Nach dem 2. Weltkrieg finden neben Heimatvertriebenen auch osteuropäische DP's (Displaced persons) im „Valkalager“ behelfsmäßige Unterkünfte. Im Nordostteil legt die amerikanische Besatzungsmacht einen Feldflugplatz und ein Munitionslager an. Seit 1948 wird im Südwest- und Südost-Viertel Gelände für Wohnsiedlungen kirchlicher, karitativer, gewerblicher und freier Bauträger freigegeben (Werkvolk, ECA, Ideal, Photo-Porst). Sie nehmen bis 1954 insgesamt etwa 5.600 Einwohner auf; in Holz- und Steinbaracken daneben warten noch an die tausend Personen auf die Zuweisung von menschenwürdigen Wohnungen - ein schwieriges Problem in der schwer kriegszerstörten Stadt. Um eine unwirtschaftliche und unharmonische Zersiedelung des 1947 an die Stadt Nürnberg zurückgegebenen Langwassergeländes zu verhindern, wird im Jahre 1954 die „WBG“ vom Nürnberger Stadtrat mit der Erstellung eines Gesamt-Bebauungsplanes damit beauftragt. Dazu veranstaltet sie einen Städtebau-Ideenwettbewerb. Auf Grund der 9 eingereichten Vorschläge geben die Preisrichter folgende Empfehlungen für die Aufstellung des Gesamt-Aufbauplanes:

1. Bewußte Erhaltung und Betonung der landschaftlichen Vorzüge dieser „einmaligen städtebaulichen Gegebenheit“ eines Großbaugebietes in unmittelbarer Grünlage zwischen dem Nürnberger Stadtkern und dem Reichswald mit aufgelockerter Verzahnung zwischen Bauflächen und Waldlandschaft.

2. Verhinderung einer künftigen materiellen oder psychologischen Beeinflussung der neuen Wohnstadt durch bauliche Rudimente der Parteitagsbauten; Erhaltung der optischen Beziehung zur Nürnberger Burg und deren Zuführung zu neuer Bedeutung.

3. Räumliche und landschaftliche Gliederung des Baugeländes in mehrere „Nachbarschaften“, zu fördern mit Hilfe landschaftlicher Maßnahmen, die gleichzeitig ein reizvolles Bild und angenehmes Wohnen zur Folge haben sollen.

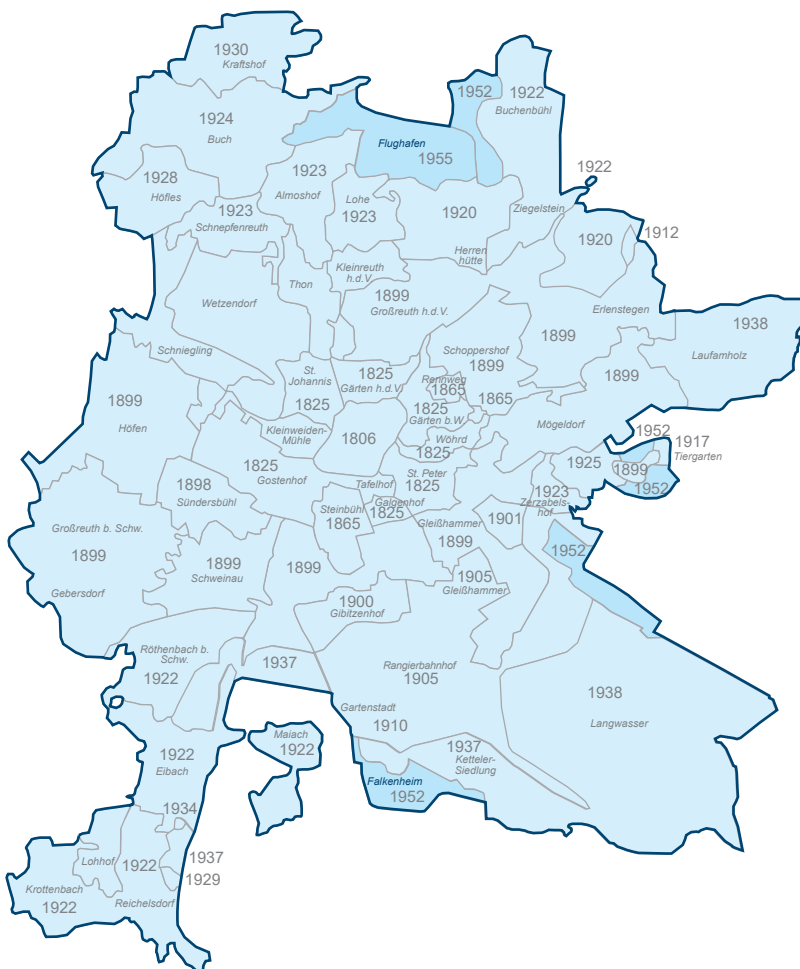
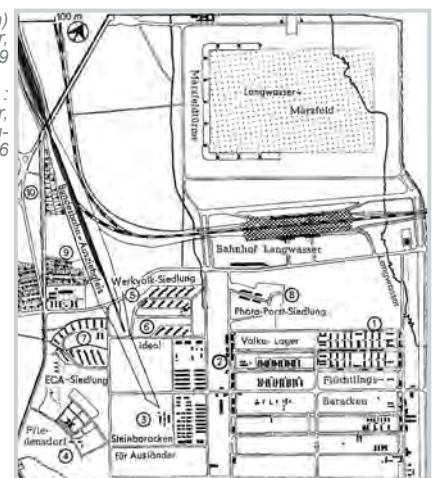


Abb. 64 : (oben)
Langwasser,
Januar 1959

Abb. 65.
Langwasser,
Stand der Bebau-
ung 1956



4. Errichtung eines entwicklungsfähigen Zentrums
baulicher oder landschaftlicher Art, mit Reservegrund-
stücken für später sich herausstellende Bedürfnisse.

5. Ansiedlung von Gewerben, aber Fernhaltung von störenden Industrieanlagen, ausreichende Grüneinbindung der Gewerbeflächen.

Bereits 1957 setzt der Baubeginn in Langwasser ein, wobei zunächst der Preisentwurf von Architekt BOA Franz Reichel, Nürnberg, als Grundlage angesehen wird.

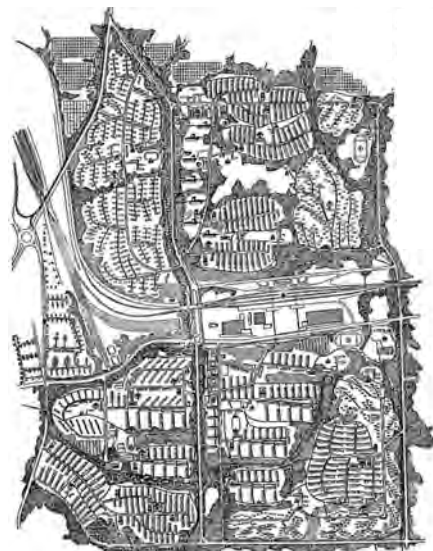
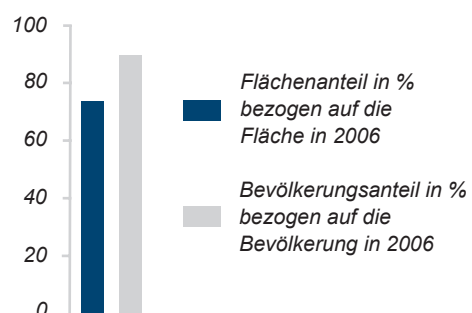
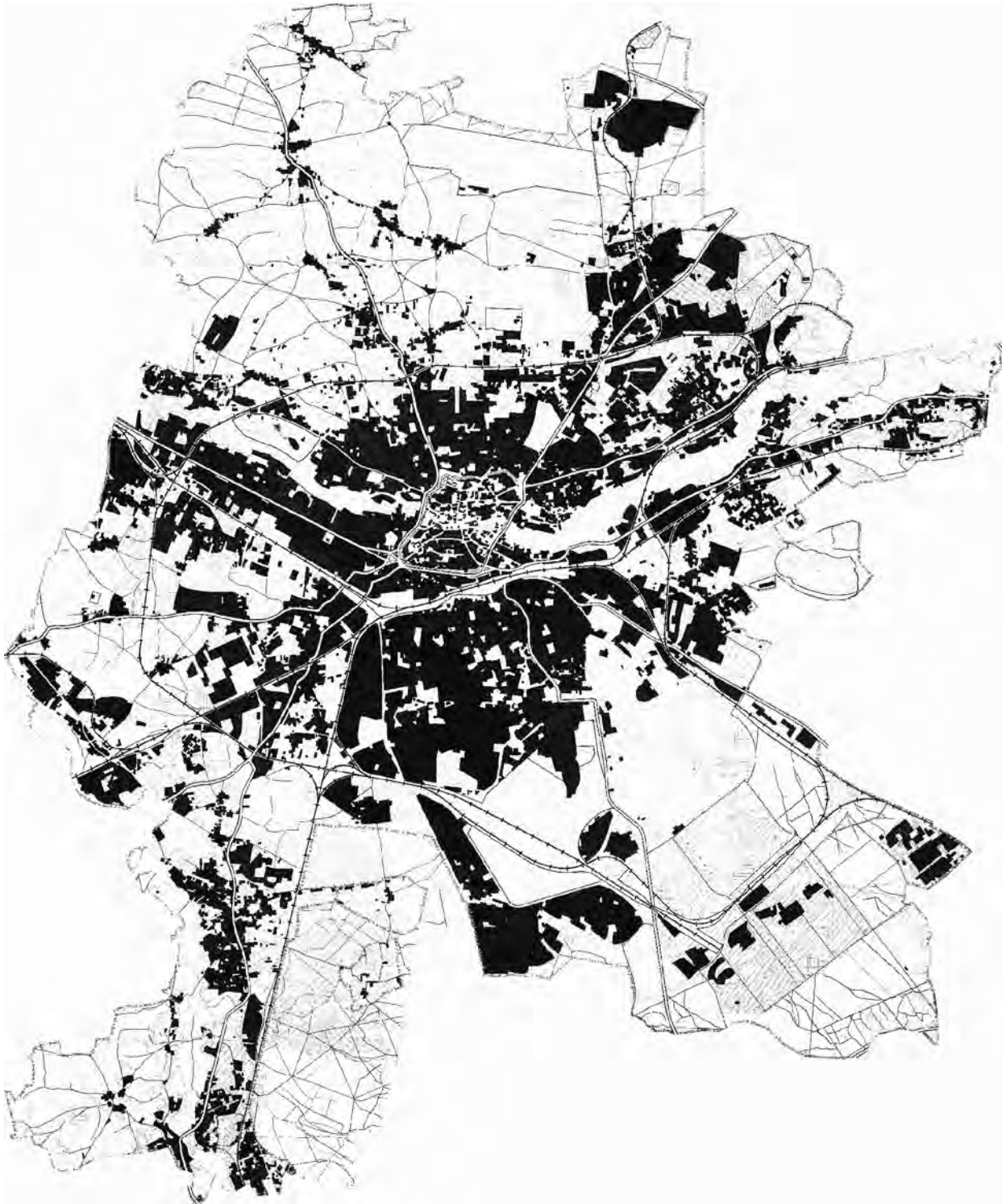


Abb. 66 :
Wettbewerb
Langwasser

1960 - 1970

Schwarzplan der Stadt Nürnberg 1960



Von 1945 bis 1960 vergrößerte sich das Stadtgebiet nur um 3% auf 12.994 ha und erreichte damit ca 70% der heutigen Fläche Nürnbergs. Die Bevölkerungszahl stieg in den 15 Jahren um 252.630 auf 448.900 Einwohner. Die Bevölkerungsdichte stieg deutlich auf 34 Einwohner pro ha.

Der Staatshafen Nürnberg, der für die Verkehrsentwicklung Nürnbergs von großer Bedeutung ist, wurde als Verkehrs-, Umschlags-, Lager- und Speditionsanlage konzipiert. 1972 eröffnet, ist der Staatshafen über 25 Jahre nach seiner Gründung ein bedeutender Gewerbe- und Produktionsstandort in Nordbayern. Bei der Standortentscheidung wurde die verkehrstechnische Anbindung an die Binnenverkehrsträger berücksichtigt. Der Staatshafen befindet sich im Schnittpunkt vom Nürnberger Autobahnring und Schienennetz der Bahn AG. Über den Rangierbahnhof und die Ringbahn können die wichtigsten Schienenverbindungen erreicht werden. Dies waren wichtige Voraussetzungen für die Ansiedlung von Betrieben (Lagerbetriebe, Getreidesilos, Reedereien usw.). Die Nutzung der Wasserstraße Main-Donau-Kanal wirkte sich v.a. auf den Schwertransportverkehr bis 1.000 t aus, was zur Entlastung des Straßennetzes beitrug. Ein weiterer positiver Effekt war die Umsiedlung von verschiedenen Betrieben aus den Gemengelagen der Stadt in die neu erschlossenen Hafenrandgebiete (ca. 337 ha). Zuvor herrschende Interessensgegensätze zwischen gewerblicher Nutzung und privatem Wohnen konnten dadurch entschärft werden.



Abb. 67 : Überlagerung von Kanal und Hafen über Reichswald und Hinterhof



Abb. 68 : Hinterhof mit Überlagerung des geplanten Hafens

Eine Siedlung muss weichen:

Im März 1965 verlässt als erster der Landwirt Christoph Leuzmann nach dem Verkauf seines Anwesens und seiner Ländereien die Siedlung Hinterhof. Er übernimmt einen Ausiedlerhof in Krottenbach. Ab September 1965 wird mit dem gesamten Abriss von Hinterhof begonnen.



Abb. 69 : Hafengebiet, 2009, Sicht von Süden



Abb. 70 : Nürnberger Nachrichten - 14. / 15. Dezember 1968

Frankenschnellweg

Die Zielvorstellung über die Schaffung eines Industriehafens war bereits im Generalbebauungsplan von 1927 enthalten, wobei der Standort etwa dem des jetzigen Hafens entsprach. Mit der Aufstellung des ersten Flächennutzungsplans 1965 wurde das Sondergebiet Hafen in seiner heutigen Form ausgewiesen. Mit dem Bau einer seit 1953 zwischen Feucht, Nürnberg und Erlangen geplanten Schnellstraße, die bereits im Jansenplan angedacht war, wurde 1959 begonnen. Nach der Eröffnung des ersten Teilstücks zwischen Kurgartenbrücke und Jansenbrücke im Juli 1967 wurde im darauffolgenden Jahr der autobahnähnliche Ausbau beschlossen. Die 1976 fertiggestellte Teilstrecke bis zur Schwabacher Straße und die nördliche Verlängerung bis zur Stadtgrenze, bisher inoffiziell als Stadtautobahn bezeichnet, wurden 1976 in Anlehnung an die bereits so benannte nördliche Fortsetzung in Frankenschnellweg umbenannt. Der Frankenschnellweg, der zwischen Erlangen und Gibitzenhof auf dem ehemaligen Bett des Ludwig-Donau-Main-Kanals verläuft, ist als A 73 bis zum Autobahnkreuz Nürnberg Hafen vierspurig ausgebaut; ab hier führt die A 73 auf der Südwesttangente weiter.

Die eng bebaute historische Altstadt war immer wieder von verheerenden Hochwasserkatastrophen heimgesucht worden. Die Pegnitz erhielt daher beim Wiederaufbau ein neues Flussbett. Daneben war auch der Ausbau der Pegnitz im Bereich der östlichen Aue erforderlich. Bereits in den 1930er Jahren war die Idee eines Sees im Stadtbereich entstanden. Im Oktober 1959 beschloss der Stadtrat die Anlage eines Sees zu Naherholungszwecken im östlichen Pegnitztal.

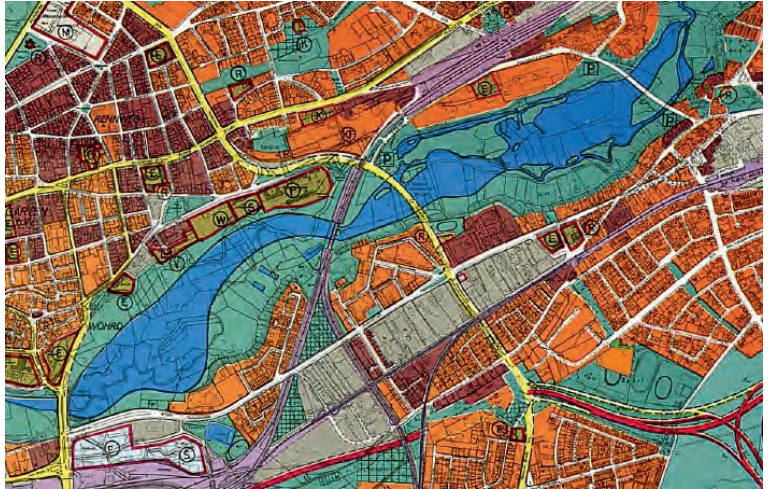


Abb. 71 : Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan 1969

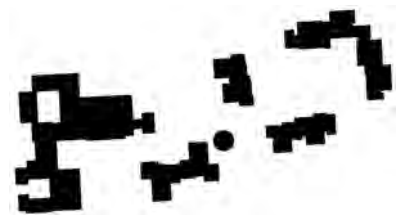


Abb. 72 : Blick auf die Wöhrder Wiese nach Osten, 1969

Der Wöhrder See erstreckt sich vom Stadtteil Wöhrd bis nach Mögeldorf und Erlenstegen. Bei einer Gesamtfläche von 52 ha ist er ca. 2,6 km lang und zwischen 100 und 200 m breit. Der See besteht aus zwei miteinander verbundenen Teilen: dem Oberen Wöhrder See mit einer Länge von ca. 1.400 m und dem Unteren Wöhrder See mit einer Länge von ca. 1.200 m. Der Untere Wöhrder See entstand 1968 - 72, der Sandfang oberhalb des Wöhrder Sees 1972 - 75. Der letzte Bauabschnitt am Oberen Wöhrder See wurde im Jahr 1981 fertiggestellt. In diesem Zusammenhang übernahm die Stadt die Gestaltung des Talraums zu einer Erholungslandschaft.

Ursprünglich betrug die Tiefe des Sees bis zu 3 m, heute sind es an vielen Stellen oft nur noch 50 cm. Vor allem bei Hochwasser trägt die Pegnitz große Mengen an Sand und Schlamm in den See ein, die sich dort wegen der geringen Fließgeschwindigkeit ablagern. Rund 300.000 m³ Schlamm liegen in der Zwischenzeit auf dem Seeboden. Der Freistaat Bayern und die Stadt Nürnberg sind sich einig, dass der See nicht verlanden darf und wieder ein vielfältig nutzbarer und attraktiver See werden soll. Mithilfe einer umfangreichen Modelluntersuchung ermitteln deshalb die Wasserbauer die Mechanismen der Schlammablagerung im See. Auf dieser Grundlage werden Maßnahmen entwickelt, die die Fließgeschwindigkeit im See, so weit notwendig, erhöhen und damit die Schlammablagerung weitgehend reduzieren. Als Folge und in Kombination mit diesen Maßnahmen können der Freizeit- und Erholungswert des Sees ganz erheblich an Attraktivität gewinnen.

Wohnanlage Noricus



Südöstlich des Unteren Wöhrder Sees entstand in den darauf folgenden Jahren die Wohnanlage Noricus. Mit Großwohnanlagen wie dem „Noricus“ sollten „städtebauliche Dominanten“ gesetzt und Urbanität im Stil der Siebziger verwirklicht werden.



Abb. 73 : Blick auf die Wöhrder Wiese nach Osten mit dem Noricus im mittleren rechten Bildrand



Abb. 74 : Noricus vom anderen Seeufer gesehen

Das Gelände nördlich der Rothenburger Straße - hier aus der Perspektive von Nordwesten - war vor der Bebauung Brachfläche, die aufgrund der Versorgungslage nach dem 2. Weltkrieg vorübergehend für Kleingartenanlagen genutzt wurde. Durch den Bau der „Reichow-Siedlung“ (1961-1966) mit zugehöriger Carl-von-Ossietzky-Schule und durch die Anlage des Westparks mit angrenzenden Kleingärten sowie Sportflächen wurde der Stadtteil Sünderbühl aufgewertet. Die „Reichow-Siedlung“ mit 1.190 Wohneinheiten verdeutlicht das Konzept der organischen Stadtbaukunst, die prägend für den Wiederaufbau in den Nachkriegsjahren in der ganzen Bundesrepublik war. Sie zeichnet sich durch einen durchgrünten Stadtraum sowie durch eine getrennte und weitgehend kreuzungsfreie Verkehrswegeführung aus - so auch in der Parkwohnanlage West: Fußwege verlaufen getrennt von den Straßen und führen durch parkähnlich angelegte Grünflächen. Garagenhöfe und Parkplätze sind an den Straßenabzweigungen oder den Wendeschleifen der Stichstraßen angesiedelt. Die Siedlung steht seit 2006 als Ensemble in der Denkmalliste der Stadt Nürnberg und soll energetisch saniert werden.



Abb. 75 : Gelände Reichow-Siedlung von Nordwesten, 1958



Abb. 76 : Reichow-Siedlung

Langwasser

Trotz intensiver Bautätigkeit fehlen 1963 in Nürnberg noch an die 34.000 Wohnungen für etwa 100.000 Personen. Inzwischen beginnen auch viele Bewohner ungünstiger Altbauwohnungen der Nürnberger Innenstadt sich für die Übersiedlung nach Langwasser zu interessieren. Angesichts dieser „City-Flucht“ und des starken Bevölkerungsdruckes vom Umland her auf die Stadtrandgebiete entschließen sich die Nürnberger Stadtplaner zu einer wesentlichen Wohnverdichtung von Langwasser. Dort sollen künftig nunmehr 60.000 Personen anstatt der ursprünglich vorgesehenen 40.000 wohnen. Dabei spielen auch wirtschaftliche Überlegungen eine Rolle, vor allem die Rentabilität einer zentralen Wärmeversorgung und der U-Bahn-Anschluss Langwassers an die Nürnberger Innenstadt. Bemerkenswert in der Langwasserplanung ist die Verschiebung der Nutzflächenanteile in den Entwürfen zwischen 1956 -1965:



Abb. 78 : Langwasser SO-Teil, Blick von SO, 1967



Abb. 77 : Langwasser, SO-Teil

	Preisentwurf 1956	1. Aufbauplan 1961	2. Aufbauplan 1965
Bauflächen	43,4%	54,0%	53,3%
Verkehrsflächen	18,2%	22,2%	25,1%
Grünflächen	38,4%	23,8%	21,6%

Die Erhöhung des Anteils der Wohnbebauung (1956/65) geht im 1. Aufbauplan deutlich auf Kosten der Grünflächen, im 2. Aufbauplan dagegen erfolgt sie vor allem durch Hochbauten. Dadurch und aufgrund der inzwischen eingesetzten Motorisierungswelle wird allerdings auch eine Vergrößerung der Anlagen für den fließenden und ruhenden Verkehr notwendig. Die Grünflächen nehmen 1965 immerhin noch etwa ein Fünftel des Geländes ein.



Abb. 80 : Alte Allersberger Straße als Zufahrtsstraße von Langwasser ins Zentrum der Stadt



Abb. 82 : Sprengung Märzfeldturm 1966 als Vorbereitung zur Bebauung des Langwasser NO-Teils

Die bewusste Einbettung kultureller und wirtschaftlicher Versorgungsanlagen in zentrale Grünbereiche sollte nicht nur günstige und sichere Verbindungen ermöglichen, sondern gab auch die Chance, diese baulich durch Freistellung abzuheben und architektonisch zu akzentuieren. Hinsichtlich der Wohnbebauung waren für den Ostrand teppichartig ausgebreitete Familienheime mit kleinen Innen- und Gartenhöfen geplant. Gegen die Nord-Süd-Verkehrsmittelschiene im Westen sollte sich dagegen die stadtlandschaftliche Wohnbausilhouette mit kettenförmig angeordneten und vertikal gestaffelten Hochbauten kräftig auf-türmen. Dort bildeten die Überreste der ehemaligen Märzfeldtürme vor der Otto-Bärnreuther-Straße einen 17 m hohen Lärmschutzwall.



Abb. 79 : Langwasser SW-Teil 1967, Blick von Westen auf den SW-Teil und die geplante zentrale Achse mit Einkaufszentrum im Bildhintergrund



Abb. 81 : Langwasser NW-Teil, 1970, Blick von Süden auf die Wettersteinstraße, im Hintergrund Neuselsbrunn

Der Ausbau von Langwasser wird zügig voran getrieben. Die Gebiete Langwasser Südwest und Südost werden abschließend, das Gebiet Langwasser Nordwest - hier unter Planungsträgerschaft der Neuen Heimat - zum großen Teil bebaut. Die Errichtung folgt dabei den städtebaulichen Leitbildern der Zeit: Abkehr von der Zeilenbauweise der 50er Jahre mit hoher Verdichtung mit bis zu 17 Geschossen als Reaktion auf den weiterhin bestehenden Wohnungsmangel.



Abb. 83 : Langwasser SW-Teil, 1968, Blick aus NO auf die Baugrube U-Bahn und die geplante zentrale Achse mit Einkaufszentrum

1960 - 1970



Abb. 84 : Blick auf Langwasser SW-Teil aus Norden mit der Glogauer Straße und der Paul-Gerhardt-Kirche



Abb. 85 : U-Bahn-Bahnhof Scharfreiterrung, 1969, Blick von Süden



Abb. 86 : Gemeinschaftshaus, 1969

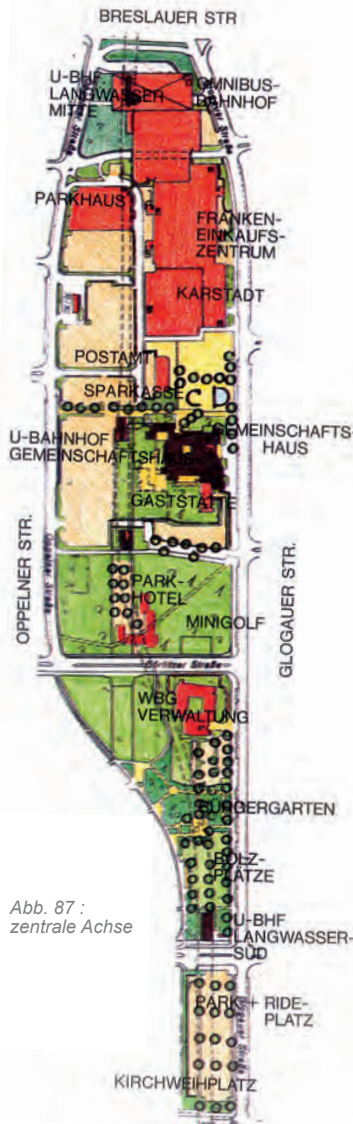


Abb. 87 : zentrale Achse

In Langwasser werden jedoch nicht nur Wohnungen gebaut - auch der Ausbau der Infrastruktur wird parallel zum Wohnungsbau weiter geführt. 1965 erfolgt der Baubeginn der U-Bahn, um den entstehenden neuen Stadtteil an die Innenstadt anzubinden. 1968 wird das Gemeinschaftshaus für die gesamte Bevölkerung, für Gruppen und Vereine als erste derartige Einrichtung in Bayern eröffnet. 1969 schließlich wird das Franken-Einkaufszentrum in der Mitte des Stadtteils mit vollklimatisierten Ladenstraßen - damals ein bundesweites Novum - und später direktem Anschluss an die U-Bahn eröffnet.

Franken-Einkaufszentrum (eröffnet 1969):

In dem dreigeschossigen, breit gelagerten Flachbau waren an überdachten Ladenstraßen 42 Geschäfte mit ca. 30.000 qm Handelsfläche untergebracht. Mit je einem großen und kleinen Kaufhaus, 2 Supermärkten, Bekleidungs-, Möbel- und Schuh-Fachgeschäften, Läden für Haushaltswaren, Farben und Tapeten sowie Elektrogeräten, einem Uhren- und Schmuckgeschäft, einer Lotto- und Toto-Aannahmestelle, einer Bank, Auto-Waschanlage und Tankstelle bildete es das Versorgungszentrum für temporären und gehobenen Bedarf.

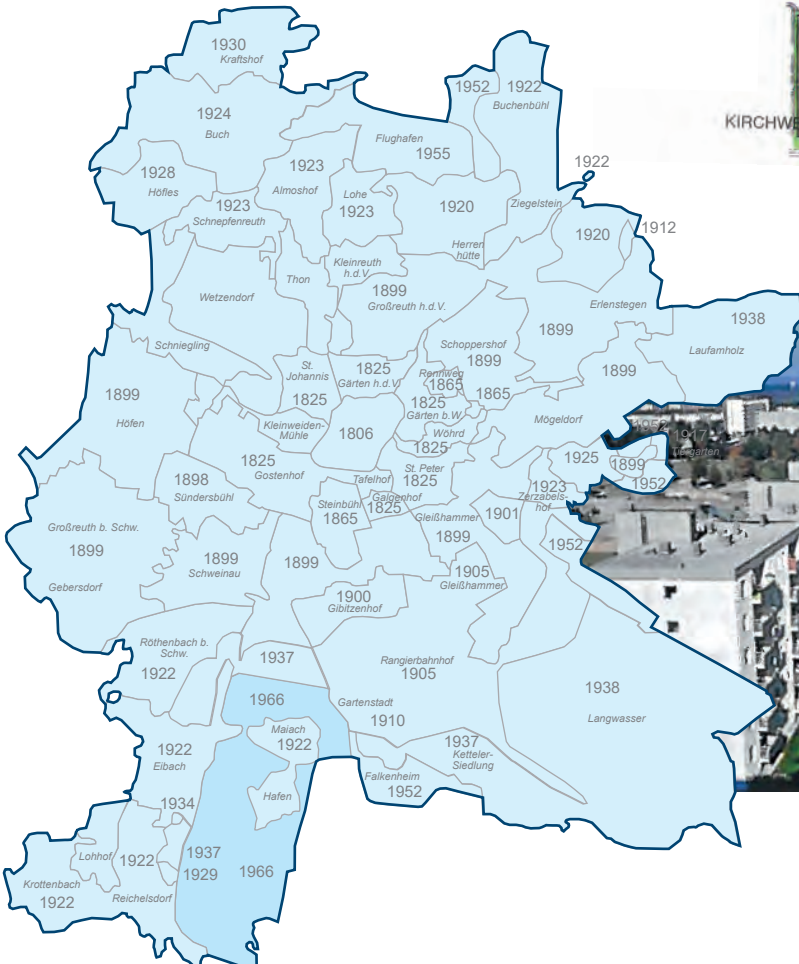
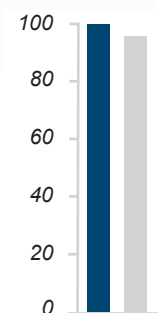


Abb. 88 : Baugebiet an der Görlitzer Straße, Ende 1960er Jahre

1970 - 1980

Schwarzplan der Stadt Nürnberg 1970



Bis 1970 vergrößerte sich das Stadtgebiet auf 13.731 ha. Die Bevölkerungszahl stieg in den 10 Jahren um 25.000 Menschen an. 473.555 Einwohner zählte Nürnberg Ende 1970. Die Bevölkerungsdichte lag bei weiterhin 34 Einwohner pro ha.

Wohnanlage Einsteinring

1970 - 1980

Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre wurde die vielschichtige Problematik der neu entstandenen Wohnsiedlungen am Stadtrand offensichtlich. Sie wurden als reine „Schlafstädte“ empfunden, urbanes Leben stellte sich nicht ein. Ein komplexes Infrastrukturgefüge wie in einer gewachsenen Stadt entwickelte sich in den bereitgestellten, oft baulich separierten Infrastrukturzentren der Vorstädte aufgrund der fehlenden Wohndichte nicht. Das Hochhaus mit kurzen Wegen zu Versorgungszentren wurde als eine Lösung für das Entgegenwirken des Suburbanisierungsprozesses gesehen.



Abb. 89 : Gelände am Entengraben, 1967



Abb. 90 : Einsteinring, um 1985

Die avantgardistische Wohnanlage, entworfen von Architekt Prof. Gerhard G. Dittrich, wurde 1971 eingeweiht. Sie ist ein städtebaulich und architektonisch typisches Beispiel für den Großwohnungsbau aus dieser Zeit. Die exponierte Lage am Hang des Rednitztals und die differenzierte Gestaltung der Baukörper in Form einer angedeuteten Acht, zeichnet die Anlage auch heute noch aus. Sie bietet 550 Wohnwaben auf 22 Stockwerke verteilt. Die Wohnanlage profitiert von ihrer direkten Lage zum Naherholungs- und Naturschutzgebiet Entengraben, einem von 80 ehemaligen Landgräben, die aus Sicht der Stadtökologie zunehmend thematisiert werden.

Neuröthenbach

Das Gebiet Neuröthenbach wurde sukzessive ab Mitte der 70er Jahre bebaut. Insgesamt wurden etwa 5.000 Wohneinheiten für 14.000 Einwohner neu geschaffen. Die Bebauung der einzelnen Wohngebiete des fünf Kilometer vom Stadtzentrum entfernten Gebietes gliedert sich in Einfamilienhaus- bzw. Reihenhausbau und drei- bis siebzehngeschossige Wohnzeilen und Hochhäuser. Wichtige Infrastruktureinrichtungen wie Krankenhaus, Altenheim, U-Bahn, Parkhaus und Einkaufszentrum wurden in die Bebauung integriert.



Abb. 92 : Neuröthenbach



Abb. 91 : Neuröthenbach '70er Jahre, Blick von Nordosten

Nach Fertigstellung des U-Bahnhofes Röthenbach 1986 wurden der Busbahnhof und das Park-and Ride-Parkhaus als wichtige Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs geschaffen. Das Röthenbacher Einkaufszentrum bildete einen neuen Einzelhandelsschwerpunkt.

Öffentliche Neubauten

1970 - 1980

Die Bundesagentur für Arbeit (ehemals Bundesanstalt für Arbeit) ist der Verwaltungsträger der deutschen Arbeitslosenversicherung. Die Hauptstelle mit 1.100 Beschäftigten hat seit 1973 ihren Sitz im neuen Komplex an der Regensburger Straße. Der Neubau der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Erlangen-Nürnberg wurde im Jahr 1977 eingeweiht.

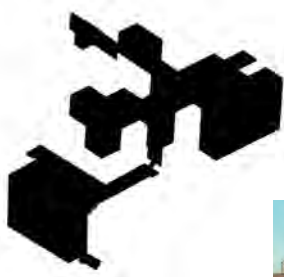


Abb. 94 : WISO-Fakultät



Abb. 93 : Bundesagentur, 1978

Stadtsanierung

An anderer Stelle wurden stadträumliche Reparaturen erforderlich. Das Bleiweißviertel ist städtebaulich eng mit der industriellen Entwicklung der Südstadt verbunden. Enge Blockbebauung, schmale Straßen, kleine Wohnungszuschnitte sowie schlechte Bausubstanz ließen eine Verslumungstendenz erkennen. 1973 erfolgte für das Bleiweißviertel die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet. Die Sanierung sah eine Neuordnung der Grundstücke, einen Teilabriss (ca. 50%) der Bebauung und eine geordnete Neubebauung mit begrünten Innenhöfen und Fußgängerbereichen vor. Das Quartier stellt sich heute als lebendiger Stadtteil mit einer gesunden Mischung aus Wohnen, Kleingewerbe und Gemeinschaftsnutzung dar und gilt als Prototyp der klassischen Stadterneuerung. Eine Fußgängerzone, verkehrsberuhigte Straßen, zahlreiche Wohnungsbauten und restaurierte Altgebäude kennzeichnen das Viertel.



Abb. 97 : Bleiweißviertel von Westen 2010, im Vordergrund die Allersberger Straße



Abb. 95: Blick durch die Holzstraße zur Schützenstraße Ende der 70er Jahre vor der Sanierung



Abb. 96: Blick durch die Holzstraße zur Schützenstraße 1988 nach der Sanierung

Insbesondere anhand der zwischen der südlich der Schweiggerstraße gelegenen Vorderen Bleiweißstraße und der Augustenstraße markant veränderten Bebauungsstruktur mit vielen Grünflächen ist dies hervorragend ersichtlich. In der Mitte des unterhalb der Augustenstraße liegenden Wohngebietes sind heute das Jugendzentrum „Quibble“ und gegenüber dem ehemaligen Bleiweißhochbunker der städtische „Seniorentreff Bleiweiß“ untergebracht.

U-Bahn-Bau

Der überschäumende Autoverkehr zwang die Stadt zu handeln. Um einen vollständigen Verkehrsinfarkt zu vermeiden war der Bau eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels dringend nötig. Durch die Streckenlegung profitierte die Altstadt bzw. Innenstadt. Die Modernisierung mit Geschäfts- und Bürozentren stand dort ab 1973 an. Die Kernstadt wurde vom PKW-Verkehr mit der Errichtung einer Fußgängerzone nach Münchener Vorbild freigehalten.



Abb. 98 : Blick von der Lorenzkirche in die Karolinenstraße, 1966

Langwasser



Abb. 100 : Langwasser NW, 1973



Abb. 103 : U-Bahnhof Messe, 1972

1970 - 1980



Abb. 99 : U-Bahn-Linie 1 zwischen Bahnhof und Lorenzkirche, ca. 1974



Abb. 101 : Umsteigeplatz Bauernfeindstraße, 1972



Abb. 102 : Umsteigeplatz Bauernfeindstraße, 1972

Die „Trabantenstadt“ Langwasser erhöhte durch die schnelle Erreichbarkeit mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zur nahegelegenen Innenstadt ihre Attraktivität als Wohnort. Am 1. März 1972 wurde der erste 3,7 km lange Teilabschnitt der U-Bahn von Langwasser-Süd bis zur Bauernfeindstraße dem Verkehr übergeben. Damit verfügte Nürnberg als vierte Stadt in Deutschland nach Berlin, Hamburg und München über eine U-Bahn.



Abb. 104 : U-Bahnhof Langwasser Nord, 1972

Mit der Bebauung des Nordostteils von Langwasser erfolgt eine radikale Abkehr von den städtebaulichen Prinzipien und Leitbildern, die noch in den Jahren zuvor Gültigkeit hatten. Nachdem der Städtebau der 60er Jahre mit seiner immer höheren Verdichtung zunehmend in die Kritik geraten war und auch die Kritik an den Flächensanierungen zu einer Wiederentdeckung der Qualitäten der historisch gewachsenen Städte geführt hatte, wird besonders Langwasser P nach dem Vorbild der historischen Stadt mit ihren Gassen und Plätzen errichtet. Zusätzlich wird Langwasser P von Anfang an als autofreies Wohngebiet errichtet, bei dem die erforderlichen Stellplätze in Parkhäusern am Rand des Quartiers untergebracht sind. Beweggrund sind dabei ausdrücklich städtebauliche Motive: Der wohnungsnahe öffentliche Raum soll den Bewohnerinnen und Bewohnern zurückgegeben werden. Die U-Bahn wird bis 1978 in die Innenstadt weitergebaut.

Der Nordostteil Langwassers umfasst ein Gebiet von etwa hundert Hektar und ist mit dem Märzfeldareal des ehemaligen Reichsparteitagsgeländes identisch. Er grenzt im Norden an das Messezentrum, die Große Straße und den Volkspark Dutzendteich, im Osten an die Gleiwitzer Straße, im Westen an die Otto-Bärnreuther-Straße und im Süden an das Gewerbegebiet entlang der Bahnlinie. Die Überreste der Märzfeldtürme und Tribünenanlagen sowie die Nutzung des Geländes durch die US-Armee verhinderten eine frühzeitige Bebauung.



Abb. 106 : Langwasser P, 1987

Ein spezielles Farbkonzept, das warme rot/braune Farbtöne vorsah, nahm Bezug auf das bis zur Jahrhundertwende in Nürnberg vorherrschende Baumaterial Sandstein auf. Obwohl aus ökonomischen Gründen weiterhin Beton ein viel verwendetes Baumaterial blieb, sollte er durch entsprechende Bearbeitung mit Sandstrahlung eine strukturierte Oberfläche erhalten. In Langwasser P wollte man angemessene Sozialwohnungen auch für kinderreiche Familien bauen die, wenn möglich, für jedes Kind ein Zimmer vorsahen. Der Anteil an Vier- und Fünfstückwohnungen, die zum Teil über zwei Geschosse reichen, ist daher in diesem Baugebiet relativ hoch. Wert gelegt wurde auch auf eine sozial gemischte Bevölkerungsstruktur, wie sie bereits im Wettbewerb für Langwasser vorgesehen gewesen war, bisher aber nur nach Wohnvierteln getrennt verwirklicht worden war.



Abb. 105 : Als erste Wohnhäuser im Nordostteil entstanden an der Bertolt-Brecht-Straße ab 1972 die sogenannten »Elementa«-Bauten. Die Häuser waren das Ergebnis des bundesweiten Wettbewerbs »Elementa '72«, der den Architekten die Aufgabe gesetzt hatte, statt der üblichen Wohneinheiten in den Betonhochhäusern der bundesdeutschen Vorstädte individuellere Wohnformen zu schaffen. Die Gebäude sollten möglichst preisgünstig aus Betonfertigteilen errichtet werden.



Keine Siedlung, sondern ein Stadtteil sollte entstehen

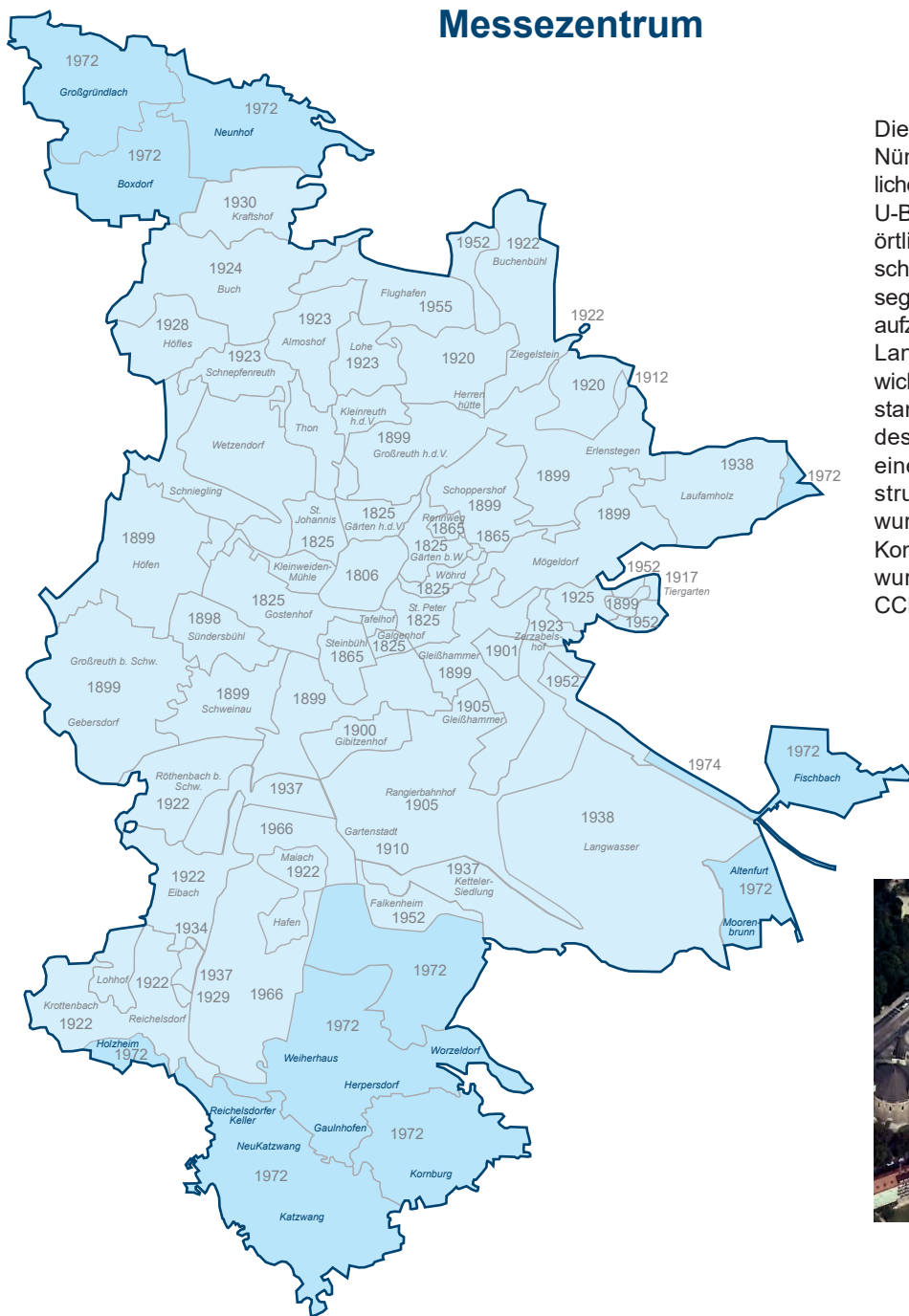
Auf 21 Hektar entstanden etwa tausend Wohnungen, überwiegend im Sozialen Wohnungsbau. Langwasser P war eine radikale Abkehr von den bis dahin üblichen Prinzipien modernen Nachkriegsstädtebaus: Damals das erste derartige Wohngebiet, ist es bis heute einer der wenigen autofreien Stadtteile in Deutschland. Das Baugebiet P gilt inzwischen in ganz Deutschland als "Nürnberger Modell".



Abb. 107 : Diese neue Wohnform wurde von den Bewohnern mit großer Zufriedenheit angenommen. Der Bauabschnitt galt als städtebauliches Vorzeigeprojekt für das In- und Ausland.

Messezentrum

1970 - 1980



Die zukunftssträchtige Standortwahl für eine neue Nürnberger Messe fußt ebenfalls auf der verkehrlichen Erschließung an der Linie 1 mit einem eigenen U-Bahn-Haltepunkt und die Anbindung an die überörtlichen Verkehrswege durch Zubringer. Die Entscheidung der Stadt Nürnberg, 1970 die alten Messegebäude am Stadtpark an der Bayreuther Straße aufzugeben und ein völlig neues Gelände im Norden Langwassers zu bauen, war für die heutige Entwicklung Nürnbergs als eine der 20 größten Messestandorte weltweit maßgeblich. Die Großzügigkeit des Geländes bot von Anfang an die Möglichkeit einen Gebäudekomplex zu realisieren, der infrastrukturell eine hohe Flexibilität aufweist. 2005 wurde mit dem Bau eines neuen sechsstöckigen Kongresszentrums der Standort modernisiert, 2010 wurde die Eröffnung des jüngsten Bauprojektes CCN Mitte/West gefeiert.

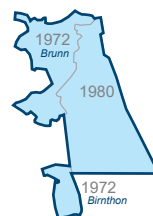


Abb. 108 : Alte Messehalle, Bayreuther Straße, 1970



Abb. 109 : Messegelände, 2011



Gebietsreform 1972

Die Gebietsreform von 1972 hatte zum Ziel, leistungsfähigere Gemeinden durch größere Verwaltungseinheiten zu schaffen. In diesem Zuge wurden im Norden, Osten und Süden Nürnbergs ehemals selbständige Gemeinden der angrenzenden Landkreise Fürth, Nürnberger Land und Schwabach in das Stadtgebiet Nürnberg einbezogen. Die bereits bestehenden Wohngebiete in Katzwang, Gauinhofen, Pillenreuth und Worzeldorf wurden in diesem Zeitraum noch erheblich erweitert.

1980 - 2006

Schwarzplan der Stadt Nürnberg 1980



Zu Beginn der 80er Jahre wurden einige große Wohnbauprojekte in Angriff genommen. Dazu zählen die Bebauung am Nordwestring im nordwestlichen Bereich von Thon, in St. Jobst an der Dr.-Carlo-Schmid-Straße und im Südwesten an der Züricher Straße. In diesem Zeitraum wurden die staatlichen Mittel zur Förderung des Wohnungsbaus eingestellt, da man von einer weitgehenden Befriedigung des Wohnraumangebots ausgegangen war. Eine rasant wachsende Nachfolge wurde dann aber Ende der 80er Jahre verzeichnet. Gründe dafür waren neben dem ansteigenden Zustrom von deutschstämmigen Aussiedlern die Öffnung der Grenzen zu den östlichen Nachbarn und die Wiedervereinigung. Die Schere zwischen Wohnungsbedarf und Wohnungsangebot hatte sich dadurch weit geöffnet.

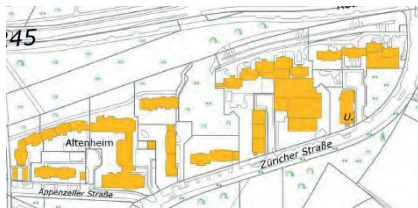


Abb. 112 : Züricher Straße



Abb. 110 : Bebauung nördlich des Nordwestrings, Blick aus Südosten



Abb. 113 : Bebauung an der Züricher Straße

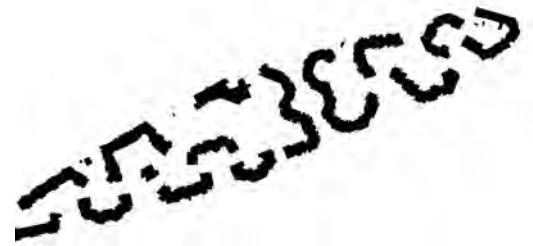


Abb. 111 : Bebauung südlich der Dr.-Carlo-Schmid-Straße

Röthenbach



Abb. 114 : Wettbewerbsergebnis Röthenbach-Ost, 1983

Weitere neue Baugebiete entstanden in Thon und vor allem in den nördlichen (Großgründlach), östlichen (Rehhof) und südlichen Außenbezirken (Kornburg).



Abb. 115 : Bebauung Röthenbach-Ost, 2008

Schließung von Baulücken

1980 - 2006

Über 13.000 Wohnungen fehlten am Jahresende 1990 - das Wohnungsdefizit hatte einen Rekordwert erreicht. Zwischen 1987 und dem Jahresende 1990 hatte sich die Bevölkerungszahl von 471.000 auf 494.000 erhöht. Neue Zielsetzungen waren Innenentwicklung und Flächenrecycling, Nachverdichtung und Schließung von Baulücken. Die Aktivierung innerstädtischer Wohnbauflächen im Altstadtbereich erfolgte durch die Bebauung des Kreuzgassenviertels.

Das kriegszerstörte historische Wohnviertel war der letzte zusammenhängende Bereich innerhalb der Altstadt, der noch nicht wieder aufgebaut worden war. Die moderne Bebauung ist das Ergebnis eines zweistufigen Wettbewerbs, bei dem zuletzt zwei Teams beauftragt wurden. Die Baufrösche Kassel planten den nördlichen Bereich, die Architekten Steidle + Partner den südlichen. Die Anlage umfasst zwei Wohnhöfe mit Eigentumswohnungen, drei Stadthäuser mit Einliegerwohnungen oder Praxen, Atelierhäuser und Häuser mit Sozialwohnungen sowie einen mittelpunktgebenden Turmbau mit Seniorenwohnungen. Die schwierige Aufgabe der Einpassung einer zeitgemäßen Wohnanlage in die sensible Altstadtssituation wurde mit einer reichgegliederten Architektur gelöst. Kompromisse wurden bei der Dachgestaltung durch das Hinzufügen von Satteldächern geschlossen.

St. Leonhard

Im Sommer 1997 war die Schlachthofnutzung an dieser Stelle endgültig aufgegeben worden. Damit entstand für die Stadt Nürnberg die Möglichkeit zur Schaffung einer modellhaften zentrumsnahen Siedlung. Das Vorhaben war in das Modellverfahren „Offensive Zukunft Bayern - Neue Siedlungsmodelle -“ aufgenommen worden. Vorausgegangen war der Planung im Herbst 1995 ein europaweiter städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb. Auf der Grundlage der Arbeit des 1. Preisträgers wurde der Bebauungsplan ausgearbeitet. Damit sollten die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von ca. 900 Wohnungen - davon 30% im sozialen Wohnungsbau - mit den notwendigen Infrastruktureinrichtungen und Grünbereichen geschaffen werden.

Die über hundertjährige Direktionsvilla des Schlachthofes wurde renoviert und durch einen attraktiven Glas-Anbau mit Veranstaltungssaal und Bibliothek ergänzt. Das Kultur- und Bürgerzentrum „Villa Leon“ wurde im Dezember 2001 als Stadtteilzentrum mit integrierter Bibliothek eröffnet.



Abb. 116 : Parkplatznutzung bis zur Neubebauung



Abb. 117 : Kreuzgassenviertel



Abb. 118 : Wettbewerbsergebnis, St. Leonhard-Nord



Abb. 120 : Villa Leon, 2008



Abb. 119 : Gelände Schlachthof, 1996



Abb. 123 : Ortsrandbebauung Großgründlach, nördlicher Abschluss zur Stadtgrenze Erlangen

Mit der Entwicklung von Wohnbauflächen wurde in Neunhof für das Segment der Einfamilienhausbebauung zusätzliches Bauland geschaffen. Ziel war es, ein ausreichendes Angebot für Wohnungssuchende, vor allem Ortsansässige, zu schaffen und damit der hohen Abwanderung in das Umland sowie den damit verbundenen negativen Auswirkungen entgegenzuwirken.



Abb. 121 : Ortsrandbebauung Neunhof

Konversionsflächen



Abb. 122 : Village

Seit den 90er Jahren ergaben sich die größten Zuwächse im Bereich der Konversionsflächen. Zum einen waren es vormals militärisch genutzte Flächen wie die Pastoriussiedlung, US-Hospital (heute: Village) und die Infanteriekaserne (heute: Tillypark). Zum anderen wurden sonstige Nutzungen (ehemaliges Schlachthofgelände), vor allem auch Bahnflächen (Nordbahnhof, Nordostbahnhof) aufgegeben und die Flächen umgewidmet.

Seit 1998 musste die gesetzliche Auflage des Flächensparens bei allen städteplanerischen Vorhaben berücksichtigt werden. „Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden.“ Dieser Leitsatz aus dem § 1a des Baugesetzbuches konnte durch Flächenrecycling, Nachverdichtung und andere Maßnahmen der Innenentwicklung in der Stadt Nürnberg konkret umgesetzt werden. Zudem hatte die Stadt Nürnberg bis Ende 1990 mit sinkenden Einwohnerzahlen zu kämpfen. Viele Familien mit dem Wunsch eines Eigenheimes zog es auch wegen der hohen Baulandpreise ins Nürnberger Umland.



Abb. 126 : Neubebauung Tilly-Park



Abb. 124 : Village, Blick von Westen

Die durch den Strukturwandel neu entstandenen Dienstleistungsunternehmen benötigten attraktive innerstädtische Standorte. Die Nürnberger Stadtplanung reagierte darauf vor allem mit der Umnutzung von ehemaligen Militärfächen und von Konversionsflächen der Bahn. Dadurch konnte Raum für innenstadtnahe Wohneinheiten aber auch für Gewerbe sowie Dienstleistung und Grünflächen geschaffen werden. Seit 1999 steigt die Einwohnerzahl der Stadt wieder kontinuierlich an.



Abb. 125 : Tilly-Park

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Herpersdorf

1980 - 2006

Um dem Bedarf an Wohnraum gerecht zu werden und diesen auch zeitnah zu realisieren, hat die Stadt Nürnberg im Stadtteil Herpersdorf einen Städtebaulichen Entwicklungsbereich förmlich festgelegt und entsprechende Maßnahmen gemäß § 165 BauGB per Satzung beschlossen.

Der festgelegte Bereich mit einer Fläche von ca. 24 ha wurde weitgehend von der Stadt erworben. Das Ziel war die Schaffung von rund 770 Wohneinheiten mit den für die Nahversorgung notwendigen Einrichtungen für Dienstleistung und Einzelhandel. Flankierend werden entsprechende bedarfsgerechte Infrastruktureinrichtungen sowie umfangreiche Freiflächen mit ökologischer Ausgleichsfunktion bereitgestellt.

Die Entwicklung im nördlichen Teilbereich ist abgeschlossen, notwendige Infrastruktureinrichtungen sind dabei realisiert. Der südliche Bereich wird derzeit erschlossen und sukzessive zur Bebauung an verschiedene Bauträger veräußert.



Abb. 127 : Blick auf Herpersdorf von Südwesten, 2011



Abb. 128 : Wilhelm-Rieger-Straße



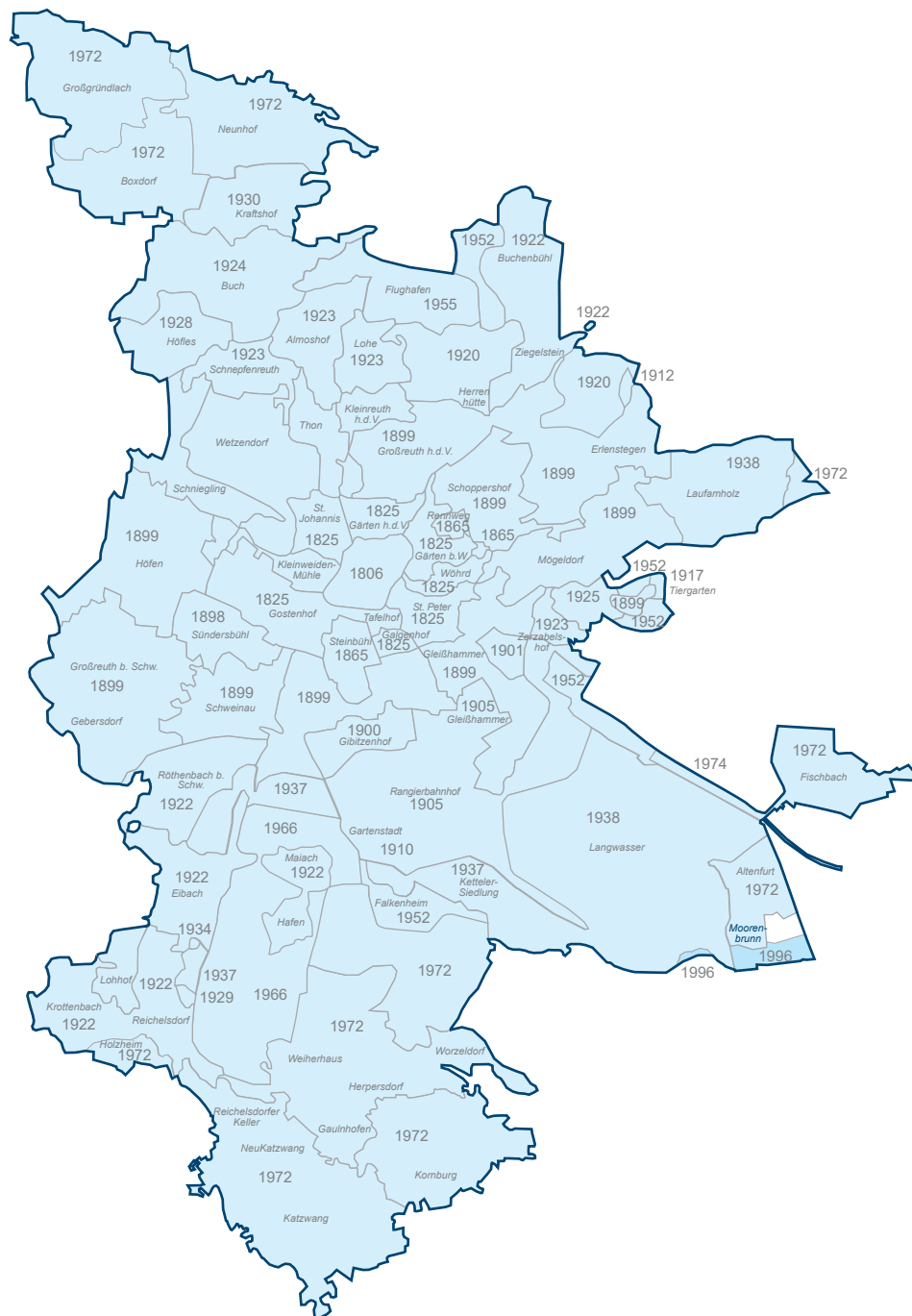
Abb. 129 : Barlachstraße



Abb. 130 : Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Herpersdorf

Langwasser - Baugebiete R und S

Seit 1980 wurden im Baugebiet R auf drei Viertel der 36 Hektar großen Fläche 290 Eigenheime in verschiedenen Haustypen errichtet. Die restliche Bebauung besteht aus mehrstöckigen Eigentums- und Sozialwohnungshäusern, in denen insgesamt 580 Wohnungen liegen, darunter viele speziell auf die Bedürfnisse alter Menschen ausgerichtete. In dem Projekt „Betreutes Wohnen“ entstanden 150 öffentlich geförderte Seniorenwohnungen, 86 seniorengerechte Eigentumswohnungen, ein Pflegeheim mit 100 Plätzen sowie Arztpraxen, Einzelhandelsgeschäften und Gemeinschaftseinrichtungen. Als letzter Bereich wurde 1996 das Seniorenheim fertiggestellt.



Das im Nordosten des Quadranten liegende Baugebiet S wird im Osten von der Gleiwitzer Straße, im Norden von der Karl-Schönleben-Straße und im Süden von Langwasserbach und -see begrenzt. Hier sollten auf knapp 14 Hektar Fläche im Endausbau einmal etwa 260 Eigenheime und 170 Wohnungen in mehrstöckigen Häusern entstehen. Zwei Stichstraßen erschließen das gesamte Areal für den Verkehr. Ein bepflanzter Lärmschutzwall umgrenzt das Gebiet im Osten und Norden und schützt es gegen den Lärm der stark befahrenen Straßen.

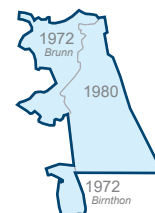
1980 - 2006



Abb. 131 : Baugebiet R, Hans-Fallada-Straße



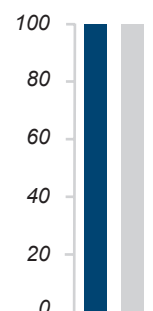
Abb. 132 : Baugebiet S



Den Beginn der Bebauung bildeten drei Gebäudekomplexe von öffentlichem Interesse: Der Kindergarten Kerschens-Steiner Straße wurde 1993 von der wbg finanziert, in Holzsystembauweise errichtet und an die Stadt Nürnberg vermietet. Außerdem entstanden ein Wohnheim der Werkstatt für Behinderte (WfB) mit mehreren Wohngruppen für 40 Menschen, sowie vierzig von der WfB betreute und verwaltete Sozialwohnungen für Familien mit einem behinderten Mitglied. Auf reges Interesse der Fachwelt stieß die Errichtung von zwei dreigeschossigen Häusern mit 30 öffentlich geförderten Mietwohnungen in Holzsystembauweise. Bis 2003 wurden von der wbg dann knapp 230 Einfamilienhäuser und Eigentumswohnungen errichtet und verkauft.

2006 - 2011

Schwarzplan der Stadt Nürnberg 2006



Bis 2006 vergrößerte sich das Stadtgebiet nur noch gering. Mit 18.638 ha kamen seit 1980 nur 46 ha dazu. Die Bevölkerungszahl erreichte noch nicht die „500.000 Marke“. Sie stieg aber um nahezu 10.000 Menschen auf 499.237 Einwohner. Die Bevölkerungsdichte betrug 27 Einwohner pro ha.

Aktivierung von Flächen für Gewerbe und Dienstleistungen

Insbesondere der Ausbau der Kompetenzfelder Verkehr, Logistik, Energie und Umwelt sowie Information und Kommunikation wird angestrebt.

Gewerbliche Bauflächen mit dem Schwerpunkt Dienstleistungen sind Flächen, die aufgrund ihrer hervorragenden Lage im Stadtgebiet einer hochwertigen, arbeitsplatzintensiven gewerblichen Nutzung mit dem Nutzungsschwerpunkt Dienstleistung vorbehalten sein sollen.



Abb. 137 : Triumph-Adler



Abb. 138 : Franken-Campus



Abb. 139 : Franken-Campus



Abb. 135 : Nordostpark Alcatel-Lucent



Abb. 136 : Business-Tower, Nürnberger Versicherungsgruppe

Das ehemalige MAN-Verwaltungsgebäude wurde zu einem Businesspark mit neuen Büro-, Service-, Handels- und Ausstellungsflächen umgenutzt. Entlang der Frankenstraße bestehen Potentiale für eine ergänzende Bebauung.



Abb. 140 : geplante
Erweiterung
Franken-Campus

Neubebauung - Sebalder Höfe

2006 - 2011

Das ehemalige Gelände der Firma U. E. Sebald Druck und Verlag GmbH ist 23.000 m² groß und liegt am Rande der historischen Altstadt im Nordosten. Stadtstrukturell ist die Betriebsverlagerung und die Umwidmung der freigeräumten Flächen für Dienstleistung, Einzelhandel und Wohnen ein hoher Attraktivitätsgewinn für die Weiterentwicklung der Altstadt. Die Wohnfunktion im Bereich der östlichen Altstadt wird gestärkt. Mit dem Wegzug der Druckerei sind erhebliche qualitative Verbesserungen in der nordwestlichen Altstadt verbunden, wie Erhöhung des Wohnwertes, Reduzierung der Lärmbelastung und der Luftverunreinigung. Ein Nutzungsmix bestehend aus Wohnen, Dienstleistung und Einzelhandel mit maximal 5.000 m² Bruttogeschossfläche wurde vorgegeben. Die Wohnbebauung sollte im lärmgeschützten Blockinnenbereich angesiedelt werden, die Gebäudehöhenentwicklung sollte der Topografie folgen und auf maximal 5 Geschosse und ein Terrassengeschoss begrenzt werden. Ziel war, die städtebauliche Dominanz des Lauferturmes und die Altstadtsilhouette zu erhalten.



Abb. 142 : Innenbereich Blick zum Laufer Tor

Die Sebalder Höfe sind ein Beispiel dafür, wie ein ehemaliger Industriestandort innerhalb der Nürnberger Altstadt einer neuen Bestimmung zugeführt werden kann: Schnell und in enger Zusammenarbeit mit den Investoren und unter der Einbeziehung der Öffentlichkeit mit einem Anspruch an Qualität. Sie bilden auch einen Baustein innerhalb der Strategie „Zurück in die Stadt“ und „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“, die die Stadt Nürnberg seit Jahren erfolgreich verfolgt und umsetzt. Ziel der Stadt Nürnberg ist es, die Innenstadt als Wohn- und Lebensort attraktiv zu halten und zu gestalten.



Abb. 144 : Sebalder Höfe, 2010

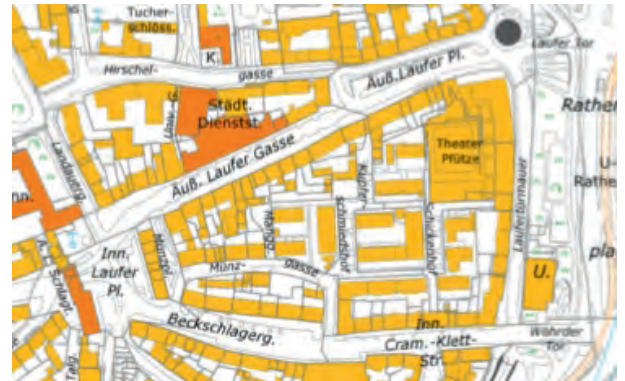


Abb. 141 : Bereich Sebalder Höfe



Abb. 143 : Sebalder Höfe, 2010

Mit dem Projekt sollte strukturell der Wohnstandort Altstadt gestärkt werden. Innerhalb von fünf Jahren wurde das Baugebiet entwickelt, Gebäude abgerissen, ein städtebauliches Konzept entworfen, Baurecht geschaffen und die Umsetzung mit einem städtebaulichen Vertrag geregelt. Das Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum wurde im Dezember 2007 eröffnet. Die fertiggestellten Wohnbaublöcke sind bereits bezogen.



Abb. 145 : Sebalder Höfe, 2010

Poststadt - Umnutzung und Sanierung

2006 - 2011

Die „Poststadt“ ist ein unter Denkmalschutz stehendes ehemaliges Betriebsgelände der früheren Reichspost in der Nürnberger Südstadt. Errichtet im Architekturstil des Bauhauses von 1927 bis 1931 gehört die Poststadt zu den wichtigen Neubaukomplexen aus der Zeit der Weimarer Republik in Nürnberg.

Zur Umnutzung und Sanierung standen Betriebsbauten, eine Paketposthalle mit dazugehörigen Werkstätten und 13 Wohnzeilen in Hartbrandbackstein- und Klinkerbauweise. Nachdem das Gelände als Betriebszentrale der Post nicht mehr genutzt wurde und längere Zeit leer stand, wurde das Areal in kleinere Einheiten aufgeteilt und an unterschiedliche Eigentümer verkauft. Für die ehemalige Fahrzeughalle wurde ein Wohnungsprojekt entwickelt.

Die ursprüngliche Konstruktion aus freitragenden dünnen Stahlbetonschalen war zur Bauzeit besonders bemerkenswert, da sie damals die Grenzen des technisch machbaren darstellte. Dieser besonderen Bedeutung Rechnung tragend sollte der Charakter des Bauwerks weitgehend erhalten werden. Auf die große Gebäudetiefe reagierten die Architekten geschickt, indem sie zwei Atrien in den kompakten, eingeschossigen Baukörper schnitten. Diese bilden nun das grüne Kernstück der Wohnanlage. Trotz der großen Zahl der über 50 Wohnungen besitzt jede der Einheiten einen eigenen, privaten Außenraum. Der Einbau von Zwischenwänden und Galerien in die eingeschossige, zusammenhängende Halle schafft großzügige Lofts zum Wohnen und Arbeiten. Durch die großen zusammenhängenden Dachverglasungen fällt viel Licht in die individuell gestalteten Wohnräume.

Bei der Umnutzung ist es gelungen, einerseits den besonderen Charakter der „Poststadt“ zu erhalten und gleichzeitig Nutzungen zu integrieren, die das Areal lebendig werden lassen.



Abb. 147 : Fahrzeughalle



Abb. 146 : Fahrzeughalle



Abb. 148 : Innenbereich

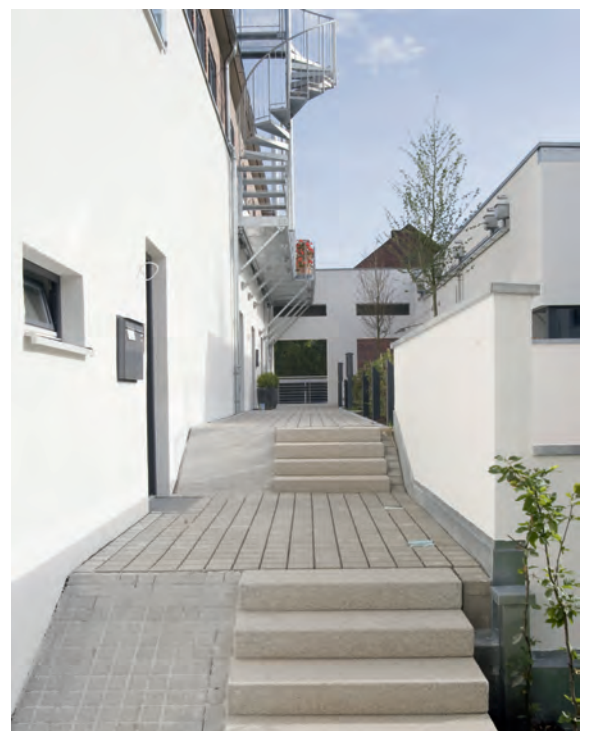


Abb. 149 : Innenbereich Ziegellofts

Neuordnung und Neugestaltung

2006 - 2011

Die städtebauliche und bauliche Neuordnung und Neugestaltung eines städtischen Wohnquartiers aus den 50er Jahren erfolgte im Rahmen des Modellprojekts der Obersten Baubehörde: WAL „Wohnen in allen Lebensphasen“.

Das Wohngebiet wird entsprechend den zeitgemäßen Anforderungen an das Wohnungsgemeinde, die Freiflächengestaltung, die barrierefreie Erschließung sowie die technische Gebäudeausstattung umgestaltet und nachverdichtet.



Abb. 151 : Dresdener Straße

Die Grundstruktur der bestehenden und im Stadtgefüge etablierten Wohnsiedlung wird erhalten. Das Wohnungsgemeinde wurde auf die unterschiedlichen Lebensformen und -phasen abgestimmt, dazu werden drei Neubauten errichtet, die Raum für größere Wohnungen und einen Gemeinschaftsraum für alle Bewohner bieten. Alte Laubengänge werden abgerissen und durch eine neue breitere, barrierefreie Konstruktion in Verbindung mit einem Aufzug ersetzt. Alle Wohnungen erhalten Balkone. Die energetische und haustechnische Sanierung sind Selbstverständlichkeiten.

Helle freundliche Farben prägen die modernisierten Gebäude, die Wohnort für eine Mietergemeinschaft unterschiedlicher Generationen bieten. Kein anonymes Nebeneinander, sondern nachbarschaftliches Miteinander wird auch in den Außenanlagen umgesetzt, die ausreichend Raum für Gemeinschaftsaktivitäten bieten.

Auf einer ehemaligen Garagenanlage in der Meißener Straße errichtete die wbg Nürnberg zwischen der von ihr sanierten Altbauung mit Sozialwohnungen fünfzehn Reiheneigenheime mit kleinen Gärten in ruhiger Wohnlage.



Abb. 153 : Meißener Straße, 2008

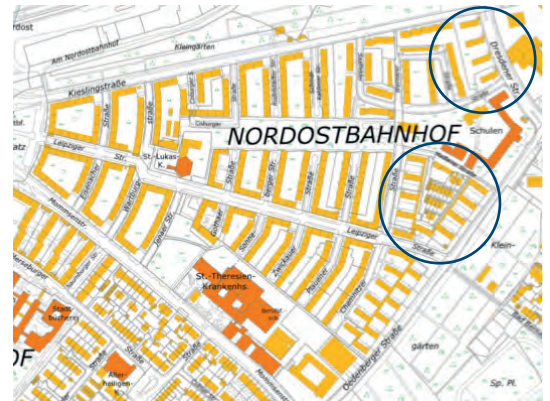


Abb. 150 : Bereich Nordostbahnhof

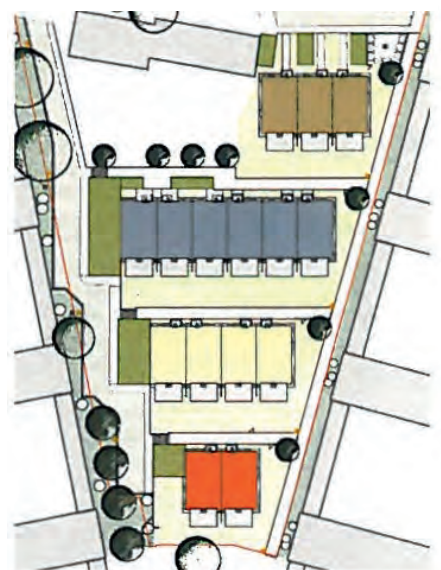


Abb. 152 : Lageplan der von der wbg errichteten Einfamilienhäuser in der Wohnanlage Nordostbahnhof.



Abb. 154 : Dresdener Straße

Seit etwa 2000 wächst die Bevölkerung der Stadt stetig. Inzwischen ist Nürnberg eine Halbmillionenstadt; das Bevölkerungswachstum liegt derzeit oberhalb der Annahmen des Flächennutzungsplans. Prognosen sagen einen weiteren Bevölkerungsanstieg auf ca. 520.000 Einwohner bis 2025 voraus.

Das Stadtgebiet Nürnbergs ist bereits heute außerordentlich dicht besiedelt. Die Möglichkeiten, weitere Siedlungsflächen im Stadtgebiet auszuweisen sind begrenzt. Die unbestrittene Bedeutung der stadtnahen Landwirtschaft vor allem im Knoblauchsland steht einer großflächigen Siedlungsentwicklung entgegen. Große Teile der Freiflächen stehen als Bannwald oder Landschaftsschutzgebiet unter Schutz. Auch die Lärmschutzzonen des Flughafens verhindern die Entwicklung weiterer Wohngebiete.

Dagegen hat die Stadt noch erhebliche, planungsrechtlich gesicherte Bauflächenreserven im Innenbereich.

- baureife Wohnbauflächen*
- baureife Gewerbeflächen*
- baureife Mischflächen*

Für eine nachhaltige und den Freiraum schonende und damit die Lebensqualität im Stadtgebiet sichernde Stadtentwicklung wird es darauf ankommen, für den Siedlungsflächenbedarf der wachsenden Stadtbevölkerung künftig diese Potentiale zu aktivieren und einer baulichen Nutzung zuzuführen.

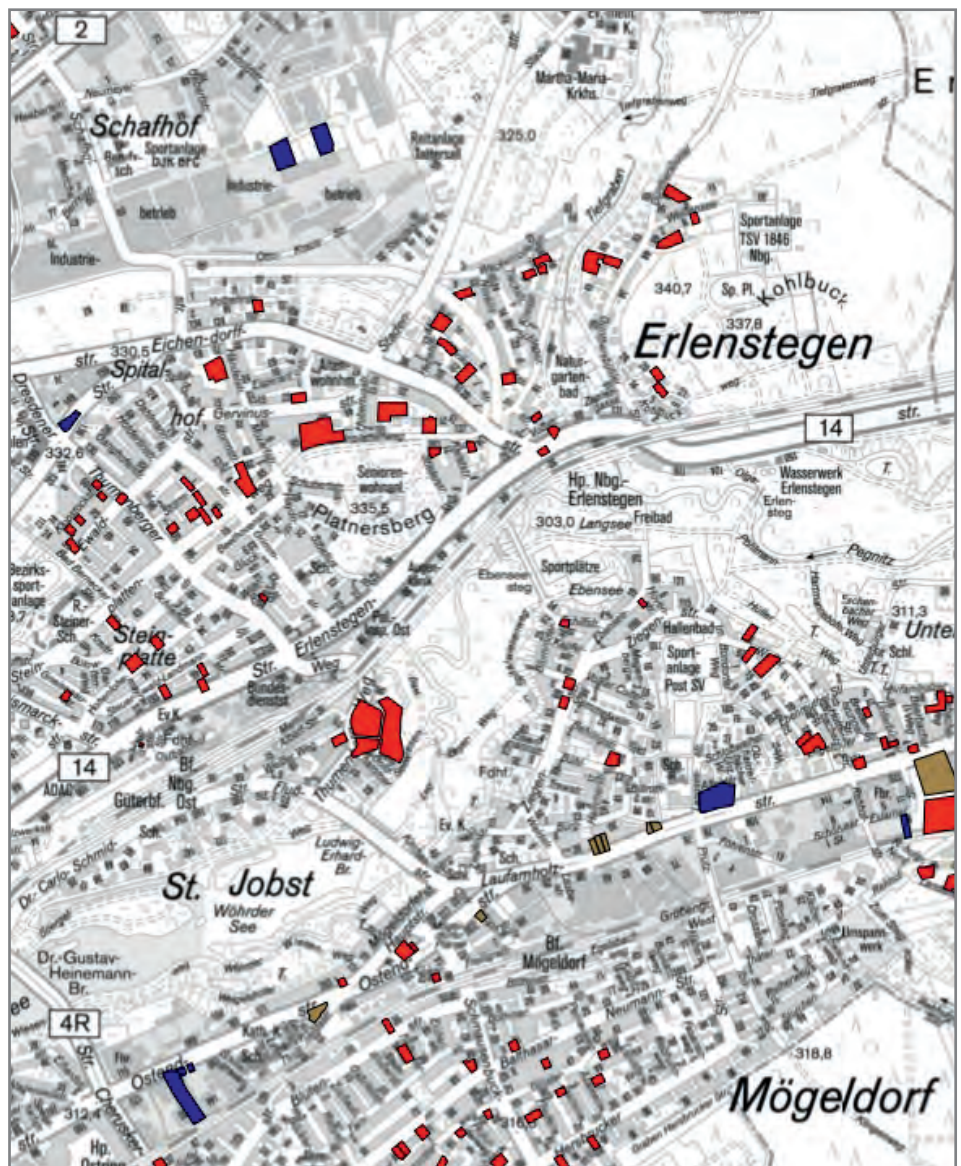


Abb. 155 : Auszug aus dem Bauflächenkataster für den Bereich Erlenstegen/Mögdorf, 2011

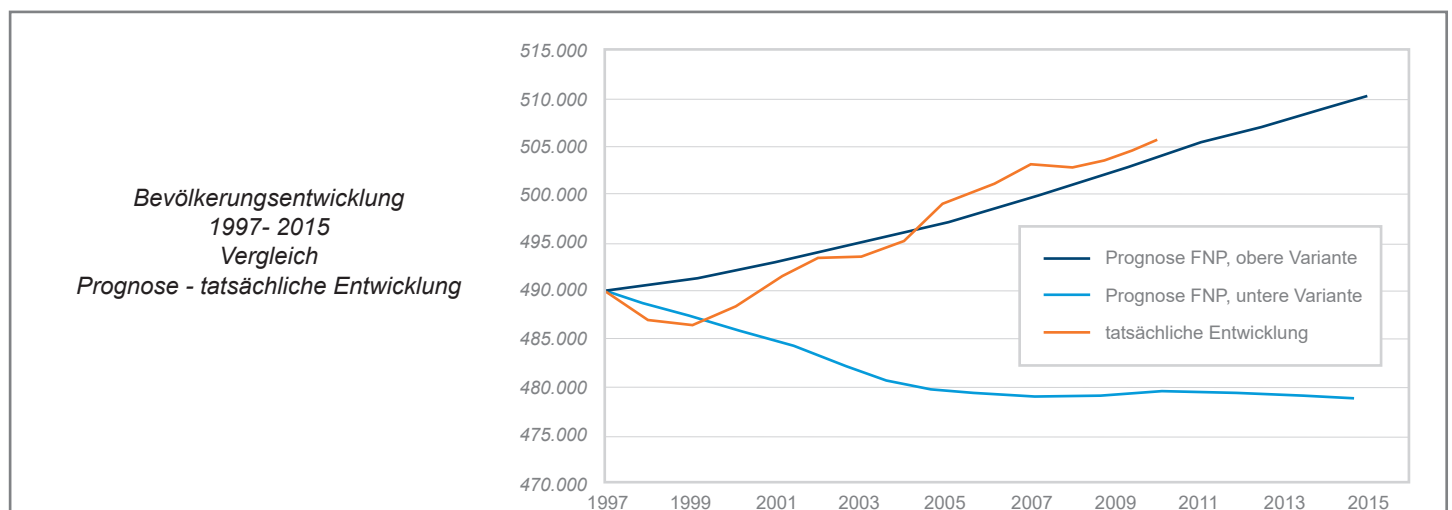


Abb. 156 : Bevölkerungsentwicklung

koopstadt

Die Stadt Nürnberg beteiligt sich seit 2007 im Rahmen des Bundesprojektes „Nationale Stadtentwicklungspolitik“ zusammen mit den Städten Bremen und Leipzig im Bereich der Stadtentwicklung am Kooperationsprogramm „koopstadt“. Das prozess- und dialogorientierte Projekt hat die Entwicklung innovativer Lösungsansätze für aktuelle und zukünftige Herausforderungen der Städte sowie die Beobachtung und Diskussion der eingebrachten Ideen zum Ziel. Die Weststadt stellt im Rahmen von „koopstadt“ einen der Schwerpunktbereiche in Nürnberg dar.

Für diesen Bereich wurde 2011 die Satzung der Stadt Nürnberg über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes Weststadt erlassen.

Einzelbereiche

Wettbewerb ehemaliges Quelle-Versandzentrum

Im Rahmen der Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für die Flächen des ehemaligen Quelle-Konzerns wird unter Beteiligung des Eigentümers ein städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb im kooperativen Verfahren durchgeführt werden. Die Inhalte des Wettbewerbs werden mit dem geplanten integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept abgestimmt.



Abb. 157 : Fürther Straße mit Blick aus Südosten auf das AEG- und Quelle-Areal

Rahmenplan ehemaliges AEG-Areal

Bezüglich der Entwicklung des ehemaligen AEG-Geländes wurde ein Strukturplan erarbeitet, der im Bereich südlich der Muggenhofer Straße die Ansiedlung eines Nutzungsmixes aus Gewerbe, Produktion, Einzelhandel und Kultur vorsieht. Der Rahmenplan wurde vom Stadtplanungsausschuss als Grundlage weiterer Planungen beschlossen. Nördlich der Muggenhofer Straße soll die bereits vorhandene Mischgebiets-/Wohnnutzung erhalten, gestärkt, ausgebaut und über renaturierte ehemalige Parkplatzflächen mit dem Pegnitztal verknüpft werden.

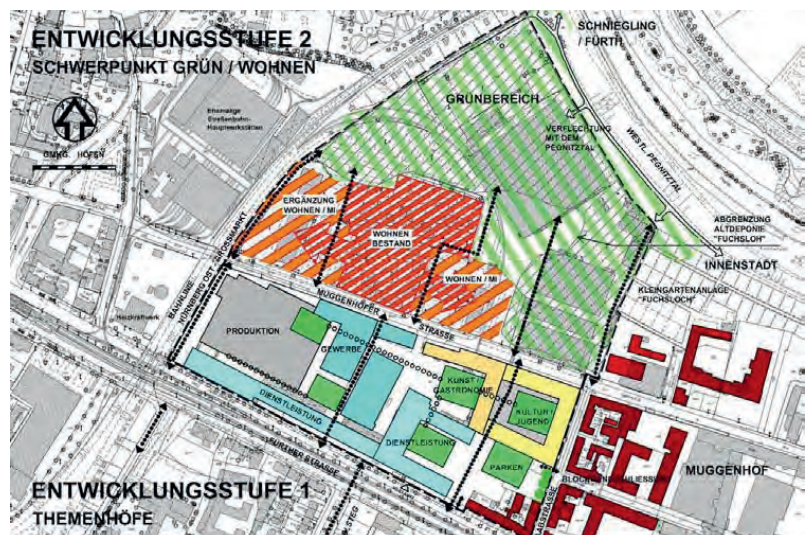


Abb. 159 : Ausschnitt aus dem Strukturplan AEG-Areal



Abb. 158 : Luftbild Quelle-Areal



Abb. 160 : ehemaliges Quelle-Versandgebäude

Grundsätzliche Zielsetzung muss es sein, rückläufige Entwicklungen infolge des demographischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels sowie städtebauliche Funktionsverluste planvoll und vorausschauend zu bewältigen. Dies betrifft neben den Großgewerbeflächen natürlich auch die kleinteiligen Gewerbebeleerstände, die insbesondere in den Teilbereichen „Westliches Gostenhof“, im südöstlichen Teil des Teilbereiches „Muggenhof“ und im nordöstlichen Teil des Teilbereiches „Eberhardshof“ festzustellen sind. Leerflächen und Brachen müssen sukzessive revitalisiert bzw. umgenutzt werden, um so längerfristige Leerstände zu vermeiden und auch den Status als Gewerbebestandort zu erhalten. Bezüglich des Gewerbebestandes Weststadt sollte insbesondere der Erhalt und der Ausbau einer Mischnutzung angestrebt werden, welche u.a. Dienstleistungs- und Produktionsunternehmen umfasst.

An aerial photograph of a large railway yard and industrial area in Nürnberg. A red dashed line outlines a specific section of the yard. Labels in German identify various locations: 'Volkspark Dutzendteich' at the top, 'Hasenbuck' on the left, 'Rangierbahnhof-Siedlung' on the right, 'DB-Ladehof' in the center, 'ICE-Ausbesserungswerk' (ICE repair shop) below the center, 'DB-Schiene-schweißwerk' (DB rail welding shop) at the bottom left, and 'Rangierbahnhof' (marshalling yard) at the bottom right. The bottom of the image is credited to 'Quelle: Nürnberg, Luftbild Hajo Dietz'.

	Wohnen
	gemischte Bauflächen
	Dienstleistungen
	Gewerbe
	Sondergebiet Nürnberg Messe
	Grünfläche
	Haupterschließung

Um die steigende Nachfrage nach Wohnraum innerhalb des Stadtgebietes zu sichern, entwickelt die Stadt Nürnberg diese Fläche zu einem Wohn- und Dienstleistungsstandort.

Vom gesamt 67 ha großen Planungsgebiet bei Kleinreuth bei Schweinau sollen im nördlichen Teil ca. 30 ha überbaut werden, die südlichen 37 ha sollen als Freifläche erhalten werden. Um ein zukunftsweisendes Konzept in verdichteter Bauweise mit hoher Wohnqualität zu finden, hat die Stadt im Jahr 2009 im Rahmen von "Europas 10" einen städtebaulichen Ideenwettbewerb durchgeführt.

Die Zielsetzung war die Entwicklung eines ganz neuen Stadtquartiers in der Umgebung der geplanten U-Bahnhaltestelle Kleinreuth. Der Fokus lag dabei auf den Themen neue Mobilität, energieeffiziente Planung und Verknüpfung mit den bestehenden Strukturen in Kleinreuth bei Schweinau.

Das Ergebnis des Wettbewerbs stellt für die Stadt Nürnberg die Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung an dieser Stelle dar und leistet einen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung.

Nach Preisgerichtssitzung und anschließendem Workshop hat sich die Stadt Nürnberg entschieden, den Entwurf „URBAN LIFECYCLES“ von den Stuttgarter Stadtplanern Daniel Schönle, Tobias Piehler und Isabel Finkenberger weiterzuführen. Die Architekten erhielten den Auftrag zur Erstellung des Rahmenplans für den bereits eingeleiteten Bebauungsplan. Dieser Plan bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung des Tiefen Feldes.

Die Arbeit zeichnet sich durch eine klare städtebauliche Gliederung aus, die eine behutsame Beziehung zum vorhandenen Stadtgefüge erzeugt. Ein zentraler Platz mit urbanen Funktionen gibt dem neuen Quartier eine eigene Identität. Die Verzahnung von dichter Bebauung und großzügigen Freiflächen ist ein wichtiger Aspekt dieser Arbeit. Bis 2013 soll Baurecht für das Areal geschaffen werden. Die Fertigstellung der U-Bahn ist 2019 geplant. Bis dahin sollen die ersten Bauten an der U-Bahnhaltestelle



Abb. 165 : Planung Tiefes Feld



Abb. 166 : Innenbereich Tiefes Feld

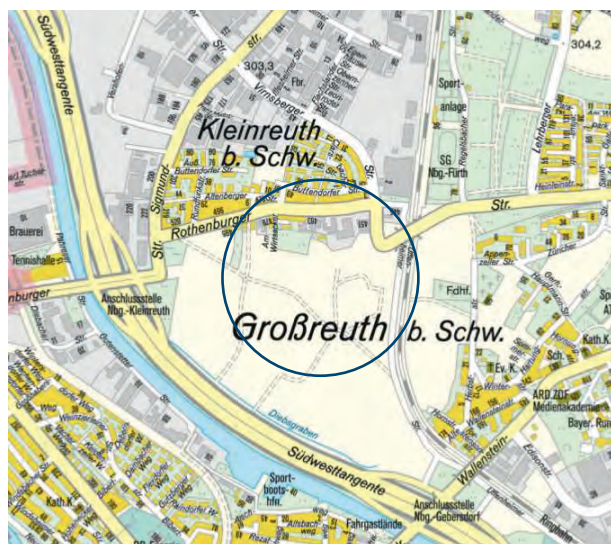


Abb. 164 : Stadtgrundkarte Bereich Tiefes Feld

Der Entwurf behält im Süden eine große zusammenhängende Freifläche für Landwirtschaft bei mit eingestreuten Erholungs- und Freizeitnutzungen. Der Lärmschutz zu Südwesttangente und Ringbahn wird mit landschaftlich gestalteten Lärmschutzwällen bewältigt.

1806



1870



1918



1933



1970



1980



1900



1806 - 2006

1945



1960



2006



Quellen- und Literaturverzeichnis

- H. Glaser, W. Ruppert, N. Neudecker (Hrsg.) (1980) *Industriekultur in Nürnberg*, München, C. H. Beck [1]
- Germanisches Nationalmuseum Nürnberg (1987) *Geschichte Bayerns im Industriezeitalter in Texten und Bildern*, Stuttgart, Konrad Theiss Verlag [2]
- M. Diefenbacher (Hrsg.) (1991) *In die neue Zeit Nürnberg 1850 – 1900, Ausstellung zum 125jährigem Jubiläum der Nürnberger Sozialdemokratie*, Nürnberg, Selbstverlag der Stadt Nürnberg Stadtarchiv [3]
- E. Otremba (1950) *Nürnberg Die alte Reichsstadt in Franken auf dem Weg zur Industriestadt*, Landshut, Verlag des Amtes für Landeskunde [4]
- D. von Wurmb (1969) *Die städtebauliche Entwicklung Nürnbergs von 1806 bis 1914*, Nürnberg, Lorenz Spindler Verlag [5]
- Stadt Nürnberg/Kulturladen Gartenstadt/Geschichtswerkstatt (Hrsg.) (2001) *Die Gartenstadt Nürnberg von der Gründung bis zur NS-Zeit (1908 – 1933)*, Teil 1, Nürnberg G&S-Verlag [6]
- Germanisches Nationalmuseum Nürnberg (1980) *Peter Behrens und Nürnberg*, München Prestel-Verlag [7]
- H. Beer (Hrsg.) (2009) *Das alte Nürnberg des Ferdinand Schmidt, Fotografien 1860 bis 1909*, Nürnberg, W. Tümmels Verlag [8]
- W. Baumann, M. Diefenbacher, H. Herbers, F. Krüger, D. Wiktorin (Hrsg.) (2007) *Der Nürnberg Atlas, Vielfalt und Wandel der Stadt im Kartenbild*, Nürnberg, Emons Verlag [9]
- M. Diefenbacher, R. Endres (Hrsg.) (2000) *Stadtlexikon Nürnberg*, Nürnberg, W. Tümmels Verlag [10]
- Stadtarchiv Nürnberg, Staatsarchiv Nürnberg, Stadtmuseum Nürnberg (Hrsg.) (2006), Franz Schiermeier *Stadtatlas Nürnberg* [11]
- Centrum Industriekultur Nürnberg (Hrsg.) (1987) *Nürnberg 1865 – 1909, Photographien von Ferdinand Schmidt*, München Schirmer/Mosel [12]
- Flughafen Nürnberg (Hrsg.) Bernd Windsheimer (2005) *50 Jahre Airport Nürnberg, 1955 - 2005*, Nürnberg Sandberg Verlag [13]
- Centrum Industriekultur Nürnberg (Hrsg.) (1994) *Architektur Nürnberg 1904 – 1994*, Nürnberg, W. Tümmels Verlag [14]
- Geschichte für Alle e. V. - Institut für Regionalgeschichte (Hrsg.) (2002) *Architektur Nürnberg, Bauten und Biografien*, Nürnberg Sandberg Verlag [15]
- M. Diefenbacher, H. Dietz (Hrsg.) (2010) *Nürnberg von oben, Luftbilder damals und heute*, Nürnberg, Emons Verlag [16]
- Stadtrat (Hrsg.) [Bearb.: Maximilian Meyer] (1927) *Nürnberg Monographien deutscher Städte*, Berlin-Friedenau, Deutscher Kommunalverlag [17]
- K. Willenberg, R. Groh (1988) *Ziegelstein und Herrenhütte früher Teil 1 (bis 1945)*, Nürnberg, Korn und Berg [18]
- H. Vogel von Vogelstein zus. mit der Arbeitsgemeinschaft der Reichelsdorfer und Mühlhofer Vereine und Organisationen (Hrsg.) (1998) *Reichelsdorf 700 Jahre jung*, Nürnberg, W. Tümmels Verlag [19]
- Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung Landesgruppe Bayern (Hrsg.) (1987) *Städtebau im Wandel Stadtteil Nürnberg-Langwasser*, Nürnberg [20]
- Geschichte für alle e.V., Bernd Windsheimer (Hrsg.) (2007) *Langwasser Geschichte eines Stadtteils*, Nürnberg Sandberg Verlag [21]
- Wbg Nürnberg GmbH, Bernd Windsheimer (Hrsg.) (2008) *90 Jahre wbg – 90 Jahre Bauen in Nürnberg*, Nürnberg Sandberg Verlag [22]
- H. Fuckner (1971) *Nürnberg-Langwasser Planungs- und Entwicklungsproblem eines satellitären Stadtteils von 1932 bis 1970*, Erlangen Selbstverlag der Fränkischen Geographischen Gesellschaft [23]
- Stadt Nürnberg – Stadtplanungsamt (1958) *Die Planung für den Aufbau der Stadt Nürnberg Verkehrsstraßen* [24]
- Geschichte für alle e.V., Alexander Schmidt, Markus Urban, (Hrsg.) (2007) *Reichsparteitagsgelände Nürnberg Kurzführer*, Nürnberg Sandberg Verlag [25]
- Geschichte für alle e.V. (Hrsg.) (2002) *Architektur Nürnberg Bauten und Biografien*, Nürnberg Sandberg Verlag [26]
- Christoph Hübner, Pascal Metzger, Irene Ramorobi, Clemens Wachter (Hrsg.) (2007) *Festschrift Werner K. Blessing: Zum 65. Geburtstag gewidmet von Kollegen, Freunden und Schülern*. In: *Jahrbuch für fränkische Landesforschung*, 1. Auflage. Band 66, Zentralinstitut f. Regionalforschung an der Universität Erlangen-Nürnberg - Sektion Franken, Erlangen [27]
- M. Mittenhuber, A. Schmidt, B. Windsheimer (1995) *Der Nürnberger Weg 1945 – 1995. Eine Stadtgeschichte in Bildern und Texten*, Nürnberg Sandberg Verlag [28]



Abbildungsverzeichnis

Angaben in eckigen Klammern beziehen sich auf das Quellen- und Literaturverzeichnis, Angaben in runden Klammern auf Signaturen des Stadtarchives. Alle Ausschnitte aus der Stadtgrundkarte sind, wenn nicht anders angegeben, genordet.

- AeroWest: Abb. 121, 123
- AeroWest / Google Inc.: Abb. 25, 35, 44
- Architekt Albin Hennig: Abb. 61
- Architekt Gerhard P. Wirth: Abb. 148, 149
- Architekten Grabow und Hoffmann: Abb. 151, 154
- Bischof und Broel: Abb. 67, 72, 75, 79, 81, 89, 90, 91, 108, 119
- Die Gartenstadt Nürnberg von der Gründung bis zur NS-Zeit (1908 – 1933), Teil 1, Nürnberg G&S-Verlag [6]: Abb. 22
- F. Geismann 2008: Abb. 120
- Geschichte Für Alle e.V. - Institut für Regionalgeschichte: Abb. 41
- Hajo Dietz, Nürnberg Luftbild: Abb. Titel, 23, 28, 32, 43, 63, 69, 73, 97, 109, 110, 111, 113, 115, 124, 126, 127, 132, 135, 136, 138, 143, 147, 157, 158, 161
- Historisches Archiv der MAN AG Augsburg: Abb. 5, 13
- Industriekultur in Nürnberg [1]: Abb. 3, 20
- KIB Gruppe: Abb. 139, 140
- Landesamt für Vermessung und Geoinformation, München, Positionsblatt Nürnberg, Topographisches Büro: Abb. 8
- Museen der Stadt Nürnberg: Abb. 7, 14
- Nürnberg Monographien deutscher Städte [17]: Abb. 27, 29, 30, 31
- Nürnberger Nachrichten: Abb. 70
- Reichelsdorf 700 Jahre jung [19]: Abb. 46, 47
- Reichsparteitagsgelände Nürnberg [25]: Abb. 50, 52
- Stadtarchiv Nürnberg: Abb. 2 (A 47-KS-50-10), 10 (A 47-KS-54-11), 11 (A 47-KS-41-12), 12 (A 47-KS-42-1), 15 (A 47-KS-46-14), 16 (A 47-KS-132-17), 17 (A 47-KS-58-7), 18 (A 47-129-71), 42 (A 38-F-48-16), 48 (A 41-Repro-116-7), 51 (A 38-K-23-13), 54 (A 38-K-59-7), 56 (A Fi-H-33), 59 (A 39-DBA-Modell), 60 (A 39-DBA-Lageplan), 74 (A 40-L-1527-16), 100 (A 40-L-1591-50)
- Stadtbibliothek Nürnberg: Abb. 9, 40
- Stadtgrundkarte, Amt für Geoinformation und Bodenordnung: Abb. 34, 49, 68, 92, 112, 122, 125, 141, 150, 164
- Stadtplanungsamt Nürnberg: Abb. Titel, 4, 19, 21, 24, 26, 37, 38, 45, 53, 55, 57, 58, 62, 71, 80, 83, 84, 85, 86, 93, 94, 95, 96, 98, 99, 101, 102, 103, 104, 114, 116, 118, 128, 129, 130, 133, 134, 137, 142, 144, 145, 155, 156, 159, 160, 162, 163
- VAG Nürnberg: Abb. 39
- Verkehrsmuseum Nürnberg: Abb. 6, 146
- wbg Nürnberg Bildarchiv: Abb. 33, 36, 64, 65, 66, 76, 77, 78, 82, 87, 88, 105, 106, 107, 117, 131, 152, 153
- Wettbewerb Tiefes Feld Schönle, Piehler, Finkenberger: Abb. 165, 166



