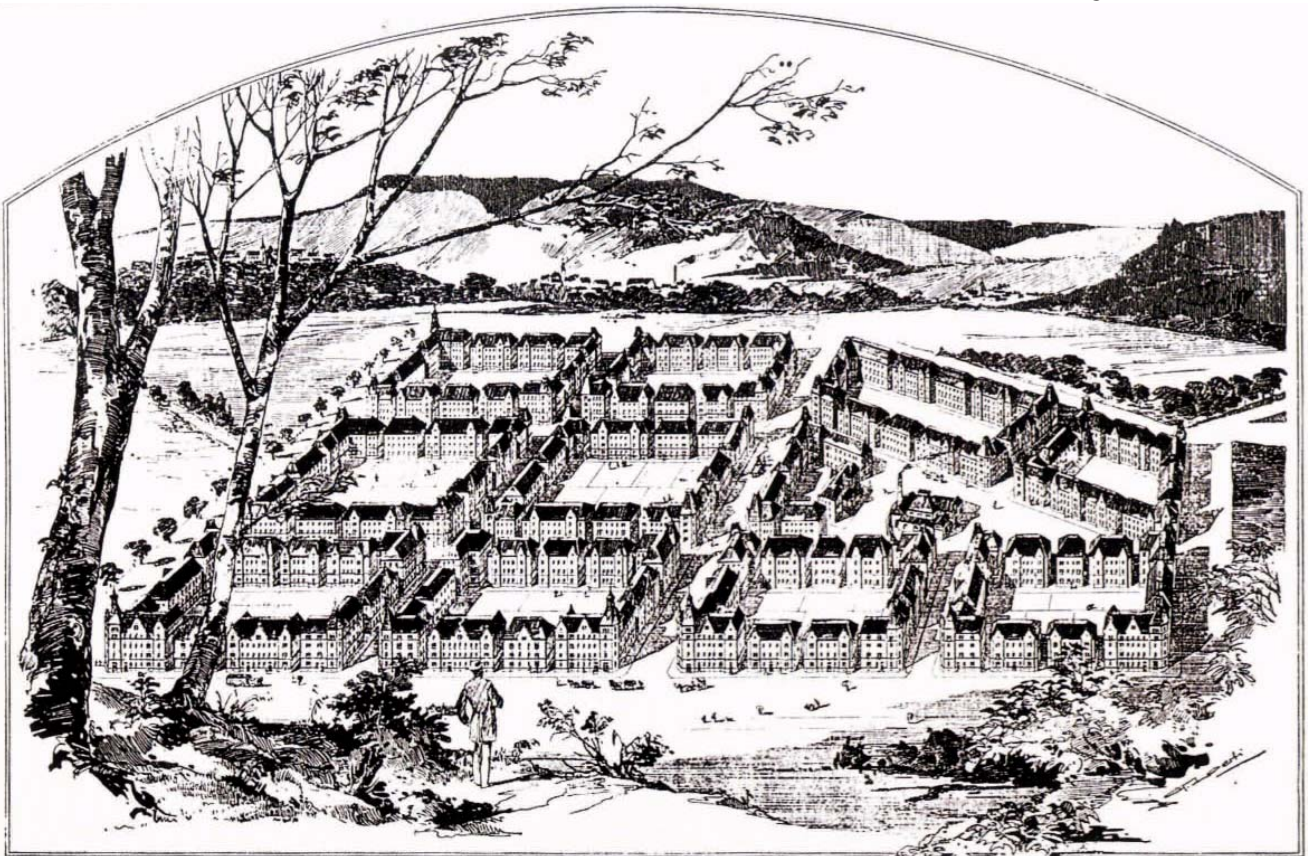


Das Eisenbahnerdörfle

Wie entwickelt sich eine von der Stadt isolierte Arbeitersiedlung?

Abb.00 Entwurf Zeichnung des Eisenbahnerdörfles



Max Dreher
Neckarstraße 216 A
70190 Stuttgart
Tel. 017629936332
max_dreher@gmx.net
Semester 7
Architektur und Stadtplanung
Matr. Nr. 2575203

David Weber
Elisabethenstraße 30
70197 Stuttgart
Tel. 017647758917
weber-david@gmx.de
Semester 7
Architektur und Stadtplanung
Matr. Nr. 2555870

Das Eisenbahnerdörfle

Wie entwickelt sich eine von der Stadt isolierte Arbeitersiedlung?

1. Die Industrialisierung in Deutschland und die Entstehung von Arbeitersiedlungen	Seite
1.1 Die Industrialisierung in Deutschland	3
1.2 Das rasante Anwachsen der Städte	3
1.3 Die Wohnungsnot in den Städten	3-4
1.4 Der Umgang mit der Wohnproblematik der Arbeiter	4
1.5 Die Arbeiterbewegung und ihre Ziele	4
1.6 Entstehung des Werkswohnungsbaus	5
2. Das Eisenbahnerdörfle.	
2.1 Baugeschichtliche Entstehung des Eisenbahnerdörfles	5
2.2 Die Wohnsiedlung	5
2.3 Bauphasen	6
2.4 Gestaltung	7
2.5 Gewerbe und Infrastruktur.	8
2.5.1 Konsumzentrale Stuttgart-Nord	8
2.6 Veränderungen: Wiederaufbau bis Heute	8-9
3. Bewohner	
3.1 Landleute	9
3.1.1 Gemeinschaftliche Bauten und Vereine	10
3.2 Gastarbeiter	10
4. Öffentliche Einrichtungen	
4.1 Pragschule	11
4.2 Haus 49	11
4.3 Kinder und Jugendhaus Nordside	12
4.4 Rosenstein Grund- und Hauptschule	12
4.5 Steinbeisschule	13
4.6 Kindergärten	13
5. Kultur	
5.1 Haus 49	13
5.2 Szene-Viertel auf dem alten Bahngelände	13
5.3 Die Gedenkstätte „Zeichen der Erinnerung“	14
6. Kriminalität	14-15
7. Infrastruktur	
7.1 Einkaufsmöglichkeiten und Versorgung	15
7.2 ÖPNV	15
8. Veränderungen durch Stuttgart 21	
8.1 Auswirkungen auf das Eisenbahnerdörfle	15-16
8.2 Auswirkungen auf das Eisenbahnerdörfle während er der Bauzeit	17
9. Verkauf der LBBW Wohnungen	17-18
10. Fazit	18
11. Literatur	19-20
12. Abbildungen	21
13. Informationsgespräch mit Gökay Sofuoglu	22

1. Die Industrialisierung in Deutschland und die Entstehung von Arbeitersiedlungen

1.1 Die Industrialisierung in Deutschland

Deutschland wurde im Vergleich mit England oder Frankreich erst relativ spät industrialisiert. Ihre Anfänge nahm die Industrialisierung im ausgehenden 18. Jahrhundert, jedoch waren zunächst für einen starken Aufschwung zu viele Hürden vorhanden, die nach und nach überwunden werden mussten. So waren erst um 1850 die Zollgrenzen zwischen zahlreichen deutschen Kleinstaaten gefallen (vgl. Kil, W. 2003). Neue technische Errungenschaften wie die Dampfmaschine und die Eisenbahn trugen durch den Ausbau des deutschen Schienennetzes dazu bei, die Infrastruktur in Deutschland zu verbessern und den Transport von Kohle und Eisen unabhängig von Wasserwegen möglich zu machen und so auch eine Industrie abseits von Kohlevorkommen zu ermöglichen.

Der Durchbruch von Industrie und Gewerbe, Handel und Verkehr drängte die Landwirtschaft immer mehr in den Hintergrund und wurde zur wesentlichen Triebkraft von wirtschaftlichem Wachstum und gesellschaftlichem Wandel (vgl. Kruse, W. Industrialisierung und Moderne Gesellschaft 2012). Begünstigt wurde dies durch eine starke Binnenwanderung der ländlichen Bevölkerung weg vom Lande in die Stadt, hin zur Arbeit. Möglich wurde dies erstmals mit der Bauernbefreiung, und der damit in Verbindung stehenden gewonnenen Freiheit der ländlichen Bevölkerung, die bis dahin stets an einen Grundherren gebunden war (vgl. Dipper, C. 1980). Die eingeführte Gewerbefreiheit und damit einhergehende Aufhebung der Zünfte, welche spätestens 1871 im ganzen Deutschen Reich in Kraft trat, machte es aber erst möglich, eine andere Arbeit, außerhalb der eigenen Zunft, auszuüben.

1.2 Das rasante Anwachsen der Städte

Das starke Wachstum der Bevölkerung ab Mitte des 19. Jahrhunderts, bedingt durch sichere Ernten, Fortschritte in der Medizin und bessere Hygiene machte es bald der Landbevölkerung unmöglich dort zu bleiben, da nicht mehr alle beschäftigt werden konnten, somit die Grundlage für eine Ernährung aller auf dem Land lebenden Menschen nicht gesichert war. Gleichzeitig benötigten die rasch aufblühenden Industrien in den Städten in Form von ständig neu wachsenden Fabriken riesige Heere von Arbeitskräften, weshalb Menschen in ständig wachsenden Zahlen von den ländlichen Regionen in Richtung der neuen wirtschaftlichen Ballungszentren wanderten (vgl. Kil W. 2003, S. 8). Noch 1840 lebten von den rund 30 Millionen Deutschen zwei Drittel, also immerhin 20 Millionen, auf dem Land. Jedoch schon um 1900 war, von der um fast das Doppelte angewachsene Gesamtbevölkerung, das Landvolk in deutliche Minderheit geraten (24 Millionen), während die Stadtbewohner (34 Millionen) einen demografisch uneinholbaren Vorsprung errungen hatten. So betrug die Einwohnerzahl Stuttgarts im Jahre 1801 gerade einmal 21000 Menschen, welche sich aber im Laufe des 19. Jahrhunderts im Zuge der Urbanisierung auf die Zahl von rund 176700 Bewohner im Jahre 1900 steigerte, wobei der stärkste Anstieg auf die zweite Hälfte des Jahrhunderts fällt (vgl. Markelin A. u. Müller R. 1984, S. 50).

1.3 Die Wohnungsnot in den Städten

Diese Umwälzungen in der Verteilung der Gesellschaft war Auslöser für eine, in allen größeren Städten des Deutschen Reiches vorherrschende, Wohnungsnot. Mit ihr gingen auch verheerende Wohnsituationen einher. Die klassischen Arbeiterunterkünfte zu dieser Zeit waren die Mietskasernen, die durch die typische Licht-Luft-Armut bedingt durch schlechte, hochverdichtete Mehrfamilienhäuser waren, deren einziges Ziel es war eine möglichst hohe Auslastung und somit maximale Mieteinkünfte zu erhalten (vgl. Kil W. 2009, S. 9).

Eine Wohnung für eine Familie bestand aus einer beheizten Küche und einem nicht beheizten Zimmer, welche zusammen etwa der Fläche von etwa vierzehn Quadratmetern entsprach. Unter miserablen hygienischen Umständen lebten in einer Wohnung derartiger Größe bis zu zehn Personen auf engstem Raum zusammen. Es waren keine Sanitären Anlagen in der Wohnung vorhanden, meistens gab es pro Stockwerk nur eine Latrine, oder sogar nur eine

einzig im Hof des Hauses. Die Auswirkungen derartiger Verhältnisse belegt auch der Stuttgarter Arzt Dr. Burckhardt, der Stuttgart die höchste Kindersterblichkeitsrate Europas zuschreibt (vgl. Borst O. 1973). In vielen Fällen konnten die Bewohner die Miete erst bezahlen, indem sie einzelnen freie Betten tagsüber an sogenannte Schlafgänger, die ihrerseits Schichtarbeiter in einer Fabrik waren, vermieteten, da die Miete nicht selten bis zu siebenzig Prozent des Lohnes eines Fabrikarbeiters betrug. Eine Untersuchung des „Vereins für das Wohl der arbeitenden Klasse“, veröffentlicht im Jahr 1890, zeigt das Ergebnis einer, gemeinsam mit der Stadt durchgeführten, Bestandsaufnahme zur Wohnsituation der Bevölkerung in der Stadt (vgl. hierzu Adam S. 1983, S. 60). Im Laufe dieser Untersuchung wurden 1331 Altstadtwohnungen genauer betrachtet. Diese wurden von offiziell 2113 Personen bewohnt, wobei aber das Altstadtquartier insgesamt 5048 Einwohner gemeldet hatte, die sich auf 3317 Betten verteilten und somit eine Mehrfachbelegung der Schlafplätze stattfand. Die so geschaffene Enge und die unhygienischen Zustände, die für die Arbeiter noch zusätzlich zu den extrem harten und gefährlichen Arbeiten in den Fabriken kamen, machten ein dortiges Wohnen zur Qual.

1.4 Der Umgang mit der Wohnproblematik der Arbeiter

Auch nicht betroffene Klassen wissen um die Gefahren dieser Wohnverhältnisse die durch diese Wohn- und Arbeitsverhältnisse entstehen können. Zum einen ist die große Choleraepidemie in den Jahren 1830/32 mit ihren Wirkungen in ganz Westeuropa noch nicht aus den Köpfen der Bevölkerung, da diese sich damals nicht nur auf die Armenviertel beschränkte, sondern auch auf die kompletten Städte übergriff (vgl. Landesdenkmalamt Baden-Württemberg (Hg.), Koppisch 1975, S. 43). Weitere Befürchtungen des Bürgertums betrafen den Sittenverfall der unter diesen unmenschlichen Bedingungen lebenden Menschen und auch deren gefürchteten Aufstand gegen eben diese Zustände. So wurden gegen Ende der 1880er Jahre bauliche Vorschläge zur Verbesserung der Arbeiter durchgeführt, die die Ziele hatten durch Licht, Luft und Grün die Wohnqualität der Arbeiter zu verbessern, durch Veränderungen an den Wohnungsgrundrissen eine Untervermietung an Schlafgänger zu unterbinden und Wohnfläche für die Arbeiterschaft zu angemessenen Preisen zur Verfügung zu stellen. Auch wenn kapitalorientierte Bauunternehmer an einer menschenwürdigen Lösung der Arbeiterwohnungsnot so gut wie kein Interesse zeigten (vgl. ebd. 1975, S. 42), so setzten Gruppen wie der „Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen“ in Stuttgart diese Forderungen durch und machten durch Veröffentlichungen zum Thema auf die Missstände aufmerksam.

1.5 Die Arbeiterbewegung und ihre Ziele

Eine weitere Problematik, die teils bis heute anhält ist die klare Trennung von verschiedenen Quartieren. So befinden sich Wohngebiete des Bürgertums vornehmlich in guter Lage, abseits des Drecks und Lärms, eher in Nähe zum schönen Grün. Wohingegen die Arbeiterquartiere stets so nahe wie möglich bei den dreckigen Fabriken, den Arbeitsplätzen der Bewohner, angesiedelt wurden um kurze Arbeitswegen zu generieren und die unteren Klassen an die Stadtränder zu verbannen. Diese soziale Segregation ist in einigen Arbeiterquartieren bis heute noch zu spüren. Durch diese Trennung von anderen Schichten wächst im Laufe der Industrialisierung eine völlig neue Klasse heran, die Klasse der Arbeiter. Diese sieht sich als ungerecht behandelt, ausgebeutet, und drängen auf Veränderungen und Verbesserung ihrer Situation. Maßgebliche Ziele waren die Freiheit auf Versammlung und Vereinsbildung und das Streikrecht um Druckmittel zu haben um ihre Forderungen durchzusetzen. So wurde für ein menschenwürdiges Dasein Mindestlöhne ausgehandelt, 1872 die 72 Stunden Woche eingeführt und wichtige Absicherungen wie die Krankenversicherung (1883) und die Unfallversicherung (1884) in Deutschland eingeführt (vgl. Abendroth W. 1997).

1.6 Entstehung des Werkwohnungsbaus

Politik und Fabrikbesitzer waren aufgrund befürchteter Aufstände seitens der Arbeiter ebenfalls gezwungen sich deren Belangen anzunehmen und eine Verbesserung der Situation herbeizuführen. Dies führte zum sogenannten Werkwohnungsbau, der zum Ziel hatte die Lage der Arbeiter zu verbessern indem ein Mindestmaß an Wohnqualität und Hygiene angeboten wurde und die Mietpreise der Wohnungen angemessen an die Löhne der Arbeiter waren. Auch wurde vermehrt betriebliche Sozialpolitik betrieben um mit Zugeständnissen den Arbeitern gegenüber eine Zugehörigkeit zum Betrieb oder auch Identifikation mit dem Betrieb zu erreichen um so die Arbeiter an einen bestimmten Betrieb oder Fabrik zu binden.

2. Das Eisenbahnerdörfle

2.1 Baugeschichtliche Entstehung des Eisenbahnerdörfles

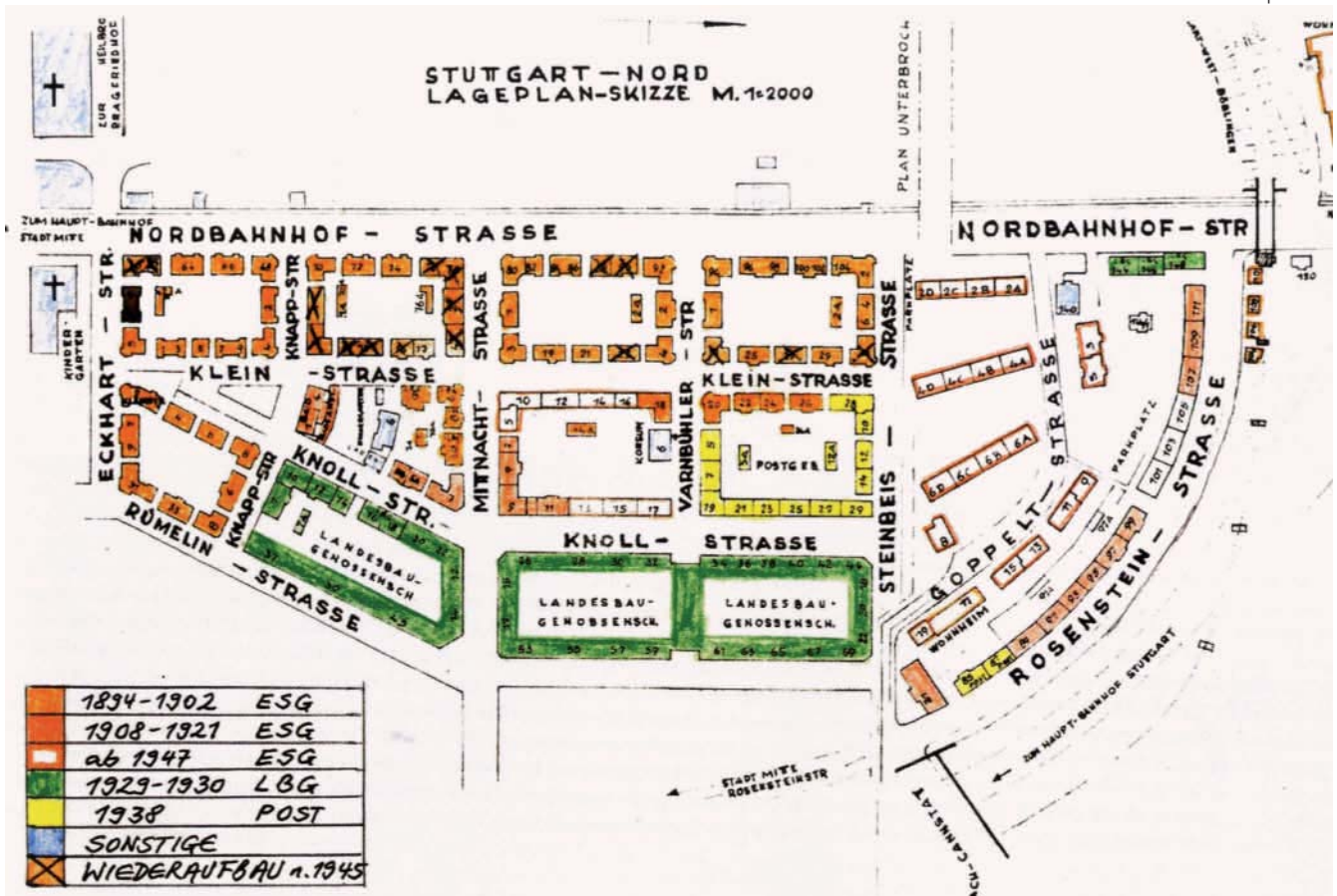
Mit der rasant wachsenden Bevölkerung und Industrie in Stuttgart wuchs der Platzbedarf der Eisenbahn. Das Gelände um den damaligen Hauptbahnhof an der Schlossstraße reichte schon bald nicht mehr aus, um die zunehmenden Güter in und aus der Stadt hinaus zu transportieren. Die Eisenbahn-Gesellschaft beschloss daraufhin von 1890-1900 einige Maßnahmen, um den Hauptbahnhof zu entlasten. Diese beinhalteten einen Ausbau des bestehenden Schienennetzes. Eine Erweiterung des Hauptbahnhofs sowie Güterbahnhöfe in Kornwestheim und Untertürkheim mit einer verbindenden Güterstrecke zwischen den beiden Orten. Außerhalb der Stadtgrenzen von Stuttgart plante die Bahn einen Güterbahnhof, sowie Lokomotivremisen, zur Unterbringung und Wartung der Fahrzeuge. Nach Verhandlungen mit der Stadt, erwarb die Bahn, 1891 die Grundstücke auf den Gewannen Obere Pragäcker (vgl. Rantzsch A.M. 1987, S. 175ff). Das Gebiet zählte ursprünglich zur Cannstatter Gemarkung. Erst seit 1906 gehörte es mit Bad Cannstatt zu Stuttgart (vgl. Kurz J. 2005, S. 90ff).

Wie die Gegend zu dem Namen Prag kam ist ungewiss, es gibt lediglich Vermutungen. Sicher ist jedoch, dass es nichts mit einer Handelsbeziehung zu der Tschechischen Hauptstadt zu tun hat. Der Name Prag ist vermutlich auf die ursprüngliche keltische Bezeichnung Barg = Anhöhe, Nacken zurückzuführen (vgl. Sawatzki, J. 2010). In historischen Karten wurde die Gegend Brag geschrieben, was diese These unterstützt. (vgl. Universität Greifswald, o.J.). Die Tschechische Hauptstadt leitet ihren Namen von dem tschechischen Wort praha ab, was hohe Schwellen bedeutet (vgl. Lüdeke, C. 2010). Dies bestärkt ebenfalls die Vermutung, dass es sich bei dem Wort Prag um eine Ableitung der urtümlichen Bezeichnung für eine Erhöhung handelt. Es könnte sich aber auch um eine Ableitung aus dem Wort Brache handeln, da die Gegend ein ödes Grenzland zwischen Stuttgart und Bad Cannstatt war. Im 17. Jahrhundert befand sich auf der Anhöhe eine Hinrichtungsstätte (vgl. Kurz J. 2005, S. 90ff).

2.2. Die Wohnsiedlung

Neben den industriellen Gebäuden planten die Bahn und Post auf den Pragäckern eine neue Großwohnanlage für ihre Unterbeamten. Die bestehende, erst im Jahre 1869-1872 errichtete Arbeitersiedlung, heute bekannt unter dem Namen „Postdörfle“, an der Heilbronner Straße 21-23, mit 214 Wohnungen, war zu klein geworden, für die steigenden Beschäftigten der schnell wachsenden Industrie.

Die neuen Wohnungen sollten auf einem Grundstück östlich der Ludwigsburgerstraße, seit 1936 Nordbahnhofstraße genannt, in nächster Nähe zur Arbeitsstätte von Post und Bahn errichtet werden (vgl. Brunold, A.; Sterra, B. 1994, S. 26ff). In einem 1892 ausgeschriebenen Wettbewerb für „Beamtenwohnhäuser in Stuttgart“, an dem sich 25 Architekturbüros beteiligten, wurde jedoch keiner der eingereichten Beiträge als „künstlerisch genügend reif“ erachtet. Der Bauherr übergab daraufhin die Planung und Ausführung an die Hochbausektion der Eisenbahnverwaltung (vgl. Pietrus, E. 2002, S. 60).



2.3 Bauphasen

In fünf Etappen haben Bahn und später Post und Landesbaugenossenschaft das „Eisenbahnerdörfle“ errichtet (sh. Abb. 01). Das zur Verfügung stehende Areal wurde in elf gleichgroße Baublöcke unterteilt. Die Mitnachtstraße teilt das Gebiet in der Mitte. Im Süden befindet sich auf dem einzigen dreieckigen Grundstück die 1912 fertiggestellte Badeanstalt. Der erste Bauabschnitt erfolgte 1894 im Auftrag der königlichen Eisenbahnverwaltung entlang der Nordbahnhofstraße. 1910-1912 baute die Bahn erneut die Gebäude Knollstraße 10 sowie Kleinstraße 4 und 28. 1914-1916 folgten die Gebäude Knollstraße 9-11 und Mitnachtsstraße 7-9. Die drei bis viergeschossigen Backsteinhäuser, orientierten sich an der Bauweise des „Postdörfles“. Es waren in überwiegender Zahl Doppel- und Dreifachhäuser. Die Eckgebäude eines Blocks wurden ein Stockwerk erhöht um städtebauliche Akzente zu setzen. Hier wurden Ladengeschäfte untergebracht (sh. Abb. 02). (vgl. Kurz J. 2005, S. 90ff)

Im Gegensatz zum Stuttgarter Westen, wo die keinen Innenhöfe oft völlig zugebaut waren, blieben die Innen-

Abb.02 Ludwigsburgerstraße



höfe im Post- und Eisenbahnerdörfle frei und waren großzügiger gestaltet (vgl. Schempp, M. 1985 S.42ff). Sie boten genügend Freiraum und Licht für Grünflächen die als Kleingarten genutzt wurden. Am Rand der Höfe befand sich jeweils ein Waschhaus (vgl. Kurz J. 2005 S90ff). Zur gleichen Zeit, im Jahre 1891-1901, baute der von Eduard Pfeiffer gegründete „Verein für das Wohl der Arbeitenden Klasse“ ebenfalls außerhalb von Stuttgart, die Arbeiterkolonie Ostheim. Sie hatte Eisenbahnbediensteten-Siedlungen zum Vorbild. Die Bebauung war jedoch etwas niedriger und aufgelockerter.(vgl. Skrentny, W. 2005, S. 60).

Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges baute die Eisenbahn auf der Prag 815 Wohnungen für rund 4000 Bewohner (vgl. Brunold A. Sterra, B. 1994) Durch den Krieg wurde der Weiterbau jedoch vorerst gestoppt. Erst 1928-1930 vollendeten die deutsche Reichspost und die Landesbaugenossenschaft der württembergischen Verkehrsbeamten und Arbeiter die letzten beiden noch fehlenden Abschnitte, entlang der Knollstraße, Steinbeisstraße, Mitnachtsstraße und Rümelinstraße. Der Entwurf stammte von Regierungsbaurat Fuchs. (vgl. Kurz J. 2005, S90ff)

Abb.03 Ansicht

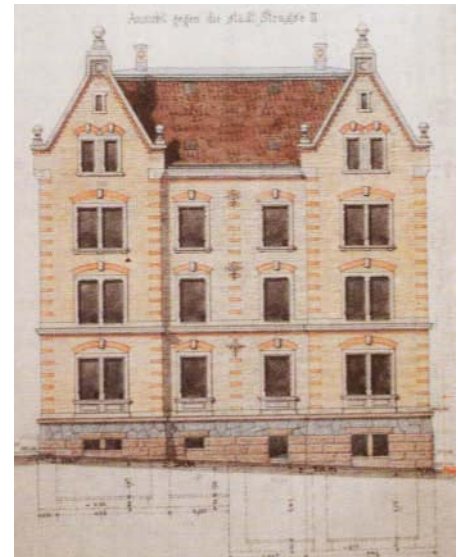
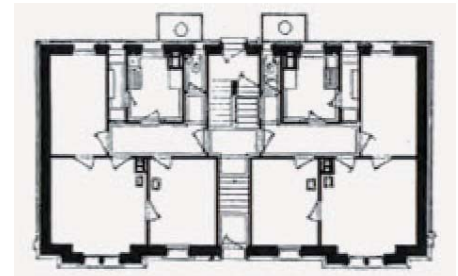


Abb.04 Grundriss



2.4. Gestaltung

Die Grundrisse folgen dem Prinzip der abgeschlossenen Kleinwohnung (sh. Abb 04): Die Wohnungen besitzen zwei bis drei Zimmer, welche über den Wohnungsflur erschlossen werden. Jede Wohneinheit besitzt eine eigene Toilette und eine separate Küche an die eine Speisekammer angeschlossen ist. Alle Häuser verfügen über zwei Kellergeschosse, ein Lagergeschoss für Kartoffeln und andere Lebensmittel, und einen Kohlenkeller. In den Dachgeschossen besitzt jede Wohneinheit eine einzelne Kammer als zusätzlichen Nutzraum (vgl. Pietrus, E. 2002, S. 60). Hier lebten oft die vielen Kinder der Eisenbahner (vgl. Kurz J. 2005, S. 90ff).

Die Fassaden sind als Backsteinmauerwerk mit Fenster und Türöffnungen aus Hausteine ausgeführt (sh. Abb. 03) Das zweifarbige Verblendmauerwerk sorgt für eine Belebung des Erscheinungsbilds. An den nach 1900 errichteten Bauten wurde die Backsteinbauweise durch Putzbauten ersetzt. Die nach dem ersten Weltkrieg fertig gestellten Bauten differenzieren sich deutlich von den Vorgängerbauten. Die Blockrandbebauung ist im Vergleich zu den älteren

Abb.05 Innenhof



Abb.06 spätere Bauten Neue Sachlichkeit



Gebäuden nicht mehr aufgelockert, sondern geschlossen.

Die schlichte Fassadengestaltung weist eindeutige Stilmerkmale der „Neuen Sachlichkeit“ auf (sh. Abb. 06) (vgl. Pietrus, E. 2002, S. 60). Die Häuser sind zudem höher gebaut, anstatt 3-4 Geschossen haben sie bis zu 6 Stockwerke. Insgesamt entstanden so auf dem Areal ca. 890 Wohneinheiten (vgl. Schempp, M. 1985, S. 425). Die angelegten Straßen sind sehr breit. Einige Straßen sind durch einen einseitigen Grünstreifen mit Bäumen aufgewertet. Entlang der Mittnachtstraße befindet sich zu beiden Seiten ein Grünstreifen mit Bäumen und Sitzgelegenheiten. Im ganzen Areal stehen ausschließlich Wohnbauten. Zum einzigen Gewerbe zählen die Gaststätten an der Nordbahnhofstraße und ein Kolonialwarengeschäft in der Nähe der Badeanstalt. Die Häuser sind zu den Innenhöfen orientiert (sh. Abb. 05). Balkone und teilweise auch die Eingänge befinden sich in den Höfen. Die Grünflächen in den Höfen sind privat genutzt.

2.5 Gewerbe und Infrastruktur.

An einer funktionierenden Infrastruktur mangelte es lange. Wasserversorgung und Entsorgung war nur teilweise vorhanden. Die Straßen waren ebenfalls nur notdürftig beleuchtet. Dies hatte damit zu tun, dass das Gebiet ursprünglich zu Bad Cannstatt gehörte und diese es nicht an Stuttgart abgeben wollten, da der Mostobstmarkt sich auf dem Nordbahnhofgelände befand. Mit einem Umsatz von 4 Millionen Mark war es eine wichtige Einnahmequelle für die Stadt. Da Stuttgart aber das Areal beanspruchte wurden nur das Nötigste investiert, da die Cannstatter wohl schon ahnten, dass sie das Gebiet früher oder später abtreten müssen (vgl. Kurz J. 2005, S. 92).

2.5.1 Konsumzentrale Stuttgart-Nord

Entlang der Bahngleisen siedelten sich Industriebetriebe an. Der sozialpolitisch engagierte Bankier Eduard Pfeiffer gründete den „Consum- und Ersparnißverein“. Ziel des Vereins war es, günstige Konsumgüter für die Arbeiterklasse zu kaufen oder selbst zu produzieren. Die Idee der Selbsthilfe-Organisation hatte er sich von den nordenglischen Weberkolonien und Bergarbeitersiedlungen abgeschaut. Der Verein belieferte bis zum Jahre 1928 fast die Hälfte aller Stuttgarter Haushalte. Schon bald konnten die ersten eigenen Produktionsstätten errichtet werden, infolge dessen mussten weniger Waren zukauf werden. Die Konsumzentrale, wie man die Produktionsstätte nannte, wurde an der Wolframstraße nach Plänen von Architekt Hengerer gebaut. Nach und nach entstanden eine Teigwarenfabrik, eine Kaffeerösterei, einen Weinkeller, sowie Ställe und Fuhrparks, welche für die Verteilung der Güter zuständig waren. An der Rosensteinstraße wurde eine Mosterei und Limonadenfabrik errichtet. Der Erfolg forderte immer neue Produktionsstätten. Im Jahre 1932 wurde nach Plänen von Karl Elsässer die modernste deutsche Großbäckerei gebaut. Die 100 Mitarbeiter konnten mit der fast automatischen Anlage 100 000 Menschen mit Backwaren versorgen. Des Weiteren gab es eine Konditorei und eine Bonbon-Fabrik. Unter der Herrschaft der Nationalsozialisten wurde die Konsum-Bewegung in die „Deutsche Arbeitsfront“ zwangseingegliedert (vgl. Kurz J. 2005, S. 184ff). Das Gelände auf der Prag entwickelte sich auf Grund der Bauten der Staatsbahn zu einem neuen Wohn- und Gewerbequartier (vgl. Räntzsch A.M. 1987, S. 189).

2.6 Veränderungen: Wiederaufbau bis Heute

In der Nachkriegszeit wurden einige der stark zerstörten Häuser abgebrochen und die entstehenden Lücken durch neue 50er-Jahre-Bauten geschlossen. Die Häuser waren seit dem Jahre 1949 im Besitz der Eisenbahnsiedlungsgesellschaft (ESG). Diese sorgte für eine sichere und sozialverantwortliche Wohnungsversorgung der Bahnmitarbeiter. Aufgrund der einfachen Ausstattung zogen viele, inzwischen besser Verdienenden in den 60/70er Jahren fort (vgl. Kurz J. 2005, S. 99). Durch Modernisierungen, die ab den 1970er Jahren stattfanden, erhielten die meisten Wohnungen Badezimmer und später Schallschutzfenster. Renoviert wurde nur das Nötigste, die Wohnungen blieben sehr

einfach ausgestattet. Seit dem Jahre 1983 steht das gesamte Ensemble in seiner Sachgesamtheit unter Denkmalschutz (vgl. Pietrus, E. 2002, S. 60ff). Die Konsumzentrale an der Wolframstraße überstand den Strukturwandel nach dem II. Weltkrieg nicht. Das seit 1967 unter dem Namen COOP laufende Unternehmen musste 1988 schließen. (vgl. Kurz J. 2005, S. 186) Nach einem schweren Verkehrsunfall auf der Nordbahnhofstraße im Jahre 1984 bei dem eine Frau und zwei Kinder ums Leben kamen, wurde beschlossen, die Straße zum verkehrsberuhigten Bereich umzubauen (vgl. Skrentny, W. 2005, S. 393). In einem dafür 1986 ausgeschrieben Wettbewerb, wurde im selben Zuge versucht, die inzwischen schlechten Wohnbedingungen des in die Jahre gekommenen Gebiets zu verbessern. Um eine Überalterung zu verhindern und den Zuzug junger Familien mit Kindern in das stadtnahe Gebiet zu fördern, wurden die Innenhöfe begrünt und familiengerecht gestaltet. Energietechnisch sind die gesamten Häuser seit dem Jahre 1998 an eine Fernwärme- Heizung angeschlossen (vgl. Pietrus, E. 2002, S. 60ff). Die in den Innenhöfen platzierten Waschwäuser werden heute nur noch vereinzelt als solche genutzt. Ein Großteil der Bewohner verfügt heute über eine eigene Waschmaschine in der Wohnung. Die Häuschen wurden umfunktioniert und zu Werkstätten oder Abstellkammern umgebaut. (vgl. Sofoglu, G. 2012)



3. Bewohner

3.1. Landleute

Die ersten Bewohner waren größtenteils einfache Landleute, die aus meist verarmten Bauernfamilien stammten oder Vertretern der städtischen Unterschicht waren. Die einzige Voraussetzung, die sie vorweisen mussten, waren Gesundheit und physische Kraft, da die Arbeit bei der Bahn hauptsächlich schwere Handarbeit war. Die Arbeitswoche hatte sechs Tage zu jeweils 12-15 Stunden. Die Verpflegung, der Lohn und die Unterbringung waren bescheiden. Es bestand eine strenge Hierarchie und Regeln. Verstöße wurden mit Strafen geahndet. Die Arbeitsbedingungen waren sehr schlecht, Zahlreiche wurden invalide oder verunglückten sogar tödlich. Die Renten waren in Württemberg weit niedriger als in anderen deutschen Staaten. Dennoch waren die Stellen bei der Bahn sehr gefragt, da das Beamtentum einen sicheren Arbeitsplatz und Dienstkleidung versprach. Die Beamten waren in der Nähe ihrer Dienststelle untergebracht um die Anreise möglichst kurz zu halten. Gleichzeitig wurde so verhindert, dass sie nach der Arbeit noch weiteren Beschäftigungen auf dem Feld nachgehen konnten. Am nächsten Tag sollen sie erholt und ausgeruht zu ihrem Dienst erscheinen. In den Innenhöfen des Eisenbahnerdörfles konnten die Bewohner dennoch ihrer Hingebung als Kleinbauern nachgehen und Gemüse und Obst für den Eigenbedarf anpflanzen, ohne sich zu verausgaben. Häufig würden zusätzlich kleine „Eisenbahnerstücker“ zwischen den Schienen gepachtet (sh. Abb. 07). Die Familien züchteten hier Kleinvieh wie Hasen, Hühner und Tauben zum Verzehr (vgl. Kurz J. 2005, S. 95ff)

Das soziale Umfeld der Bahnbediensteten bestand meist aus ihren Arbeitskollegen. Für die Stadtbewohner waren sie fremde Landleute, da sie meist aus den katholischen Gegenden aus Neuwürttemberg kamen. Sie wurden oft von ihnen verspottet: „wer nix isch und wer nix ko goht zur Post ond Eisenbah“ („Wer nichts ist und wer nichts kann geht zur Post und Eisenbahn“). Hinzu kam, dass der Kontakt zur Stadt zusätzlich durch die städtebauliche Situation erschwert wurde. Eine direkte Verbindung zur Stuttgarter Innenstadt gab es nur über die Nordbahnhofstraße. Seitlich war das Gebiet durch Bahnschienen eingegrenzt und in Richtung Stadt durch den Pragfriedhof abgetrennt (vgl. Kurz J. 2005, S. 90ff). Im Oktober 1896 errichtete die Bahn einen Personenbahnhof auf der Prag. Der Nordbahnhof verband das Gebiet mit der Stuttgarter Innenstadt und den nördlichen, an der Bahn liegenden Gemeinden (vgl. Rantzsch 1987, S. 189ff).

3.1.1 Gemeinschaftliche Bauten und Vereine

Auf dem Gelände entstanden gemeinschaftlich genutzte Gebäude, eine Badeanstalt mit Warmbadebecken, Einzelkabinetten, einem kleinen Schwimmbassin mit Auskleidezellen und Brausekabinetten sowie eine Kleinkindergrippe (vgl. Eduard Pfeiffer, zitiert nach Chronik Musikverein Flügelrad o.J.). Die Benutzung der Badeanstalt, war für die Angestellten kostenlos. Die Angehörigen mussten erst eine Badekarte am Fahrkartenschalter des Nordbahnhofs erwerben. Des Weiteren gab es einen Betsaal und die Pragschule, welche 1900 bezogen wurde (vgl. Kurz J. 2005, S. 93). Später gab es ein Kolonialwarengeschäft. Die um das Jahr 1900 entstandene Kneipe „Nordbahnhof“ an der Nordbahnhofstraße 129 war ein wichtiger Anlaufpunkt nach der Arbeit (vgl. Skrentny, W. 2005, S. 392ff). Auf Grund der Abgeschlossenheit entwickelte sich ein eigenes Vereinsleben auf der Prag. 1899 wird der Sportverein Prag gegründet, dessen Boxer einst zu den besten Deutschlands gehörten. Ab dem Jahr 1900 gab es den Bürgerverein Prag. Der bis heute bestehende Musikverein Flügelrad, dessen Name auf die Eisenbahngründung hindeutet, bot den traditionsbewussten Landleuten ein neues Heimatgefühl. Hier konnten sie in Gemeinschaft musizieren und ihre Heimatlieder singen (vgl. Chronik Musikverein Flügelrad o.J.).

3.2. Gastarbeiter

In der Nachkriegszeit wandelte sich das Bild der Bahnarbeiter. Die Beschäftigten waren vermehrt Gastarbeiter, die anfangs aus Italien und Portugal später aus der Türkei und dem ehemaligen Jugoslawien stammten. Die Meinungen über die Integration der Gastarbeiter im Nordbahnhof gehen auseinander. Laut Pfarrer Martin Georg Amann, von der Martinskirche sollen beim Einzug der ersten Gastarbeiter die Bewohner Sprachkurse und Kinderbetreuung gemeinsam organisiert haben (vgl. Bauer, J.; Schelhorn, L. 2008). Gökay Sofuoglu ehemaliger Leiter des Lern- und Kulturzentrums „Haus 49“ beschrieb jedoch ein anderes Bild. Die Eisenbahner sollen die Zugezogenen zwar akzeptiert haben, es war allerdings mehr ein nebeneinander leben als ein miteinander leben. Besonders die später eingewanderten, überwiegend muslimischen Gastarbeiter hatten es anfangs sehr schwer sich im Viertel zu etablieren (Informationsgespräch 2012).

Der Anteil der Menschen mit Migrationshintergrund ist auch heute noch mit 60 Prozent deutlich über dem Stuttgarter Durchschnitt. Viele Familien sind sehr verwurzelt und leben hier seit mehreren Generationen. Auf Grund der kulturellen Unterschiede kam es immer wieder zu Konflikten. Hinzu kommt, dass die meisten der jüngeren Bewohner einen Migrationshintergrund haben. Bei den unter 30-jährigen betrug der Anteil im Jahr 2008 über 80 Prozent (vgl. Bauer, J.; Schelhorn, L. 2008). Sie stammen meist aus Großfamilien, deren Mitglieder meist alle im Viertel beheimatet sind. Die älteren Bewohner sind überwiegend Deutsche, Italiener und Portugiesen christlichen Glaubens, aus der ersten Gastarbeiterwelle. Anfangs war das Wohnrecht auf eine Bahnwohnung an eine Beschäftigung bei der Bahn gebunden, inzwischen ist dies aufgehoben. Viele der ehemaligen Gastarbeiter die den sozialen Aufstieg geschafft hatten, zogen aus den einfach ausgestatteten Häusern aus. Die Nachzügler waren meist sozial Schwache, so blieb das Lohnniveau über Jahre konstant niedrig (vgl. Buchheit, F. o.J., S 27ff). Der Zusammenhalt der Bewohner ist weiterhin sehr groß. Oft wohnen mehrere Generationen einer Familie im Viertel wodurch es vielen schwerfällt wegzuziehen. Die Meisten haben auf der Insel im Norden, wie das Eisenbahnerdörfle wegen seiner Lage zwischen der Bahn und Friedhof beschrieben wird, eine zweite Heimat gefunden (vgl. Schäfer, I. 2012). Wegen der schlechten Infrastruktur und sozialen Spannungen, sowie dem Mangel an gemeinschaftlichen Freizeitangeboten, gerade für Jugendliche, bestand seit den 70er Jahren die Gefahr der Getto-Bildung und Kriminalisierung. Durch den Einsatz der Sozialarbeiter, Lehrer, Kirchenvertreter, und der Polizei konnte diese jedoch verhindert werden. Das Nordbahnhofviertel ist heute ein multikultureller Stadtteil (vgl. Kurz J. 2005, S. 99ff).

4. Öffentliche Einrichtungen

4.1 Pragschule

Die im Jahre 1900 vom Stadtbaumeister Albert Pantle (1859-1921) errichtete Pragschule, war die erste Schule auf der Prag. Sie befand sich westlich des Pragfriedhofs. Zuvor mussten die Kinder aus dem Eisenbahnerdörfle die weit entfernte Stöckachschule besuchen. Die Pragschule war aufgrund ihrer Nähe zu Friedhof und durch den Umstand, dass die meisten der Schüler Arbeiterkinder waren, unter den damaligen Lehrkräften nicht sonderlich beliebt. Aufgrund der kinderreichen Eisenbahner musste die Schule schon 1911 um ein zusätzliches Gebäude erweitert werden (sh. Abb. 08). Mit 1300 Schülern und 30 Klassen zählte sie zur größten Schule in Württemberg. Der Unterricht fand nach Geschlecht und Konfession getrennt statt. Die Schüler waren sehr verschieden. Neben den bereits erwähnten Arbeiterkindern gab es die Bürgerlichen, die von den hängen des Weißenhofs stammten und die unbeliebten Armenhäusler aus dem nahen Bürgerhospital. Schon damals setzten sich die Lehrer für die armen Kinder ein. Auf ihre Initiative nahmen die Kinder der besser Verdienenden die sozial Schwachen mit nach Hause. Dort konnten sie gemeinsam spielen und essen. Im II. Weltkrieg wurde die Schule fast vollständig zerstört. Die 1188 Schüler wurden in Behelfsbaracken in zwei Schichten unterrichtet, bis die Rosensteinschule gebaut wurde. Die Turnhalle ist als einziges Gebäude unbeschadet geblieben und steht noch heute (vgl. Kurz, J. 2005, S. 162ff).

Abb. 08 Pragschule



4.2 Haus 49

Um die zunehmenden Konflikte und das Entstehen von Parallelgesellschaften zu verhindern wurde im Jahre 1982 das „Haus 49“ von dem heutigen Bürgermeister für allgemeine Verwaltung und Krankenhäuser, Werner Wölfle, gegründet. Der Name Haus 49 stammt vom ursprünglichen Standort, der Nordbahnhofstraße 49. 1996 wurde der Neubau an der Mitternachtstraße 18 fertiggestellt (sh Abb. 09). Geleitet wird das Haus über die katholische Organisation Caritas. Das Gebäude verfügt über mehrere Räume, die bei Bedarf auch von im Quartier ansässigen Vereinen genutzt werden können. Das weiträumig gestaltete, verglaste Atrium, in dem sich die Erschließungen befinden, kann gleichzeitig als Versammlungsort bei Festen genutzt werden. Im Außenbereich gibt es einen Sportplatz. Seit Anfang des Jahres 2012 hat Korina Smrcek die Aufgabe der Leitung übernommen. Ihr langjähriger Vorgänger Gökay Sofuoğlu hatte die Verantwortung abgegeben um wieder mehr an der Basis arbeiten zu können. Angefangen hat die Arbeit des Hauses 49 mit Jugendsozialarbeit. Inzwischen hat sich das Haus zu einem internationalen Stadtteilzentrum entwickelt. Es gibt weit mehr Angebote als zu Beginn. Angefangen von Spielgruppen für Kleinkinder über Hausaufgabenbetreuung, klassischen Jugendbetreuung, Bewerbungstraining und zahlreiche Angebote für Erwachsene und Senioren (vgl. der Killesberger 2012).



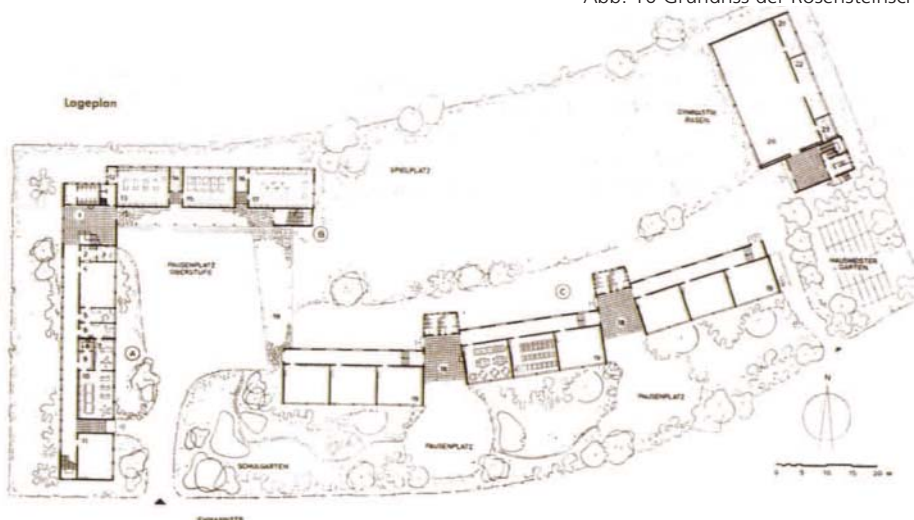
4.3 Kinder und Jugendhaus Nordside

In direkter Nachbarschaft zum Haus 49 befindet sich das Kinder und Jugendhaus Nordside ebenfalls im Jahre 1982 gegründet. Der Träger des Hauses ist die Stuttgarter Jugendhaus gGmbH. Schwerpunkt dieser Einrichtung sind Kinder und junge Erwachsene im Alter von 6 bis 27 Jahren. (vgl. Kinder und Jugendhaus Nordside o.J.). Seitdem sich die beiden Einrichtungen in direkter Nachbarschaft befinden regelt ein Kooperationsvertrag die Zusammenarbeit zwischen den beiden Institutionen (vgl. Kooperationsvertrag, Internet, o.J.).

4.4 Rosenstein Grund- und Hauptschule

Die Schule wurde im Jahre 1954 von Architekt Karl Elsässer geplant und gebaut. Das von ihm entwickelte Schulkonzept machte die Schule zur Bauzeit zur Vorzeigeschule. Zur damals stark befahrenen Nordbahnhofstraße hin schirmte das höhere Hauptgebäude den dahinter liegenden Pausenplatz und die eingeschossigen Pavillons von der Straße ab. Die Schule verfügte über Lehrgärten für Botanik, Zoologie und Vogelkunde. An der ruhigeren Ostseite wurde neben der Sporthalle ein Garten-Theater für 520 Besucher gebaut (sh. Abb. 10) (vgl. Kurz, J. 2005, S. 165ff). Die Zusammenarbeit mit dem Haus 49 war seit dessen Gründung bis heute fester Bestandteil der Schule. Zum Beispiel können die Eltern den Kindern auf Grund ihrer oft schlechten Deutschkenntnisse oder Berufstätigkeit nicht immer ausreichend helfen. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Sozialarbeiter die Kinder von Anfang an zu unterstützen (vgl. Buchheit, F. o.J., S 27ff). Die größte Herausforderung für Sozialarbeiter und Schulen besteht darin, den Jugendlichen aus dem Viertel bei der Suche nach einem Ausbildungsplatz zu helfen (vgl. Bauer, J.; Schelhorn, L. 2008). Der Anteil der Kinder aus Familien mit Migrationshintergrund steigt kontinuierlich. 1975 waren es noch unter 30 Prozent, 2008 stieg die Zahl auf über 90 Prozent. Die Schule reagiert darauf seit 1979 mit einer internationalen Vorbereitungsklasse. Später wird Unterricht in den Muttersprachen angeboten (vgl. Buchheit, F. o.J., S 27ff).

Abb. 10 Grundriss der Rosensteinschule



4.5 Steinbeisschule

Die ebenfalls an das Eisenbahnerdörfle angrenzende Steinbeisschule wurde 1931 eingeweiht. Sie liegt an der Steinbeisstraße und hat für das Quartier eine geringere Bedeutung, da die Schule seit Gründung eine Gewerbeschule ist und schon immer ein sehr großes Einzugsgebiet hatte. (vgl. Lehmkuhler, R., aus der Festschrift von Straub, K.-D. 1992)

4.6 Kindergärten

Das Gebiet ist gut abgedeckt mit Kindergärten. Der älteste ist der katholische Kindergarten St. Franziskus an der Kleinstraße neben der einstigen Badeanstalt. Nicht unweit entfernt befindet sich der evangelische Charlotten- Kindergarten an der Nordbahnhofstraße 58. Ein Weiterer, dessen Eigentümer die Stadt Stuttgart war, befand sich an der Rosenstaße in provisorischen Postbaracken. Im Jahr 2007 wurde hier die Kindertagesstätte Stuttgart-Nord auch „LIDL Kita“ auf dem Dach des LIDL Lebensmittel Discounters errichtet. Das Gebäude wurde von der Architektengemeinschaft Rosenstaße ARP, Architektenpartnerschaft Stuttgart und Schwarz Partner Stuttgart geplant. 2007 erhielt es von der Architektenkammer Baden-Württemberg die Auszeichnung für beispielhaftes Bauen. Die Begründung der Jury lautete:

„Die Topographie des Grundstücks wird für die ungewöhnliche bauliche Kombination einer Kindertagesstätte über einem Lebensmittelmarkt geschickt genutzt. Lobenswert ist, wie die Parkplätze in den Gebäudekomplex integriert sind und wie durch die Stapelung der Nutzung eine Raumkante ausgebildet wird und damit geschützte, begrünte Spielbereiche für die Kinder schafft. Die dazugehörenden Bauten sind durch die Kammstruktur gut gegliedert, mit ihrer Ziegelfassade zur Rümelinstraße korrespondieren sie mit der bestehenden Bebauung gegenüber. Ein beispielhaftes Projekt, das zur Belebung und Aufwertung des Quartiers beiträgt“ (Architektenkammer Baden-Württemberg, o.J.). Mit 15 Gruppen für bis zu 300 Kindern zählt die Kita zu einer der größten Stuttgarts (vgl. ebd. o.J.).

5. Kultur

5.1 Haus 49

Das Stadtteilzentrum Haus 49 trägt durch seine Unterstützung der Vereine und jährlich stattfindenden Events maßgeblich zum kulturellen Geschehen des Stadtteils bei. Die Feste haben auf Grund ihrer Teilnehmer meist einen multikulturellen Charakter (Der Killesberger 2012).

5.2 Szene-Viertel auf dem alten Bahngelände

Auf den inzwischen brachliegenden Gleisen und den von der Bahn verlassenen Gebäuden des ehemaligen Güterbahnhofs sowie in den verlassenen Industriegebäuden haben sich zahlreiche Künstler angesiedelt. Zentrum der Szene sind die ehemaligen Lokomotivremisen, die in Stuttgart heute unter dem Namen „Wagenhallen“ bekannt sind. In dem aufblühenden Kulturzentrum finden fast täglich Veranstaltungen statt (vgl. Wagenhallen.de o.J.). In direkter Nachbarschaft zum Eisenbahnerdörfle an der Nordbahnhofstraße 45 befinden sich auf dem ehemaligen Gelände des chemisch-pharmazeutischen Betriebs der Firma Haidle & Maier KG, Ateliers. Seit der Stilllegung des Industriekonzerns im Jahre 1992 haben sich hier Künstler niedergelassen. Einer davon ist Wolfgang Seitz. Er fertigt hier Stahl-Skulpturen und Designermöbel (vgl. Skrentny, W. 2005, S. 393).

5.3 Die Gedenkstätte „Zeichen der Erinnerung“

Der Innerer Nordbahnhof war während des II. Weltkrieges ein Ort des Grauens. Ab 1942 wurden tausende württembergische und badische Juden sowie Sinti und Roma hier vor den Augen ihrer tatenlos zusehenden Mitbürger in Züge verladen und in Konzentrationslager deportiert. Erst über 60 Jahre später im Jahr 2006 wurde hier die Gedenkstätte errichtet. Die Idee den deportierten Juden ein Denkmal zu errichten entstand im Juni 2001. Damals veröffentlichte die Stuttgarter Stiftung Geißstraße 7 ein Denkblatt, welches an die deportierten Bürger vom Inneren Nordbahnhof in Stuttgart vor 60 Jahren erinnerte. Dies wurde zum Ausgangspunkt für das Projekt „Zeichen der Erinnerung“. Das Zeichen sollte die Gedenkstätte am Inneren Nordbahnhof werden. Eigentlich hätte dieser geschichtsträchtige Ort im Zuge von Stuttgart 21 überbaut werden sollen. Um dies zu verhindern lud die Stiftung Geißstraße 7 und der Infoladen S21 Ende 2001 zu einem fünftägigen internationalen Workshop ein, an dem sich etwa 60 Architekturstudenten aus Italien, der Schweiz und Deutschland beteiligten. Die Studenten sammelten in dieser Zeit Informationen

Abb. 11 Gedenkstätte



und fertigten erste Entwürfe an, die im Anschluss an ihrer Hochschule ausgearbeitet wurden. Im Mai 2002 wurden im Stuttgarter Rathaus von einer Jury die Sieger bekannt gegeben. Es gewannen zwei Entwürfe. Der Entwurf der Berliner Anne-Christin Saß und Ole Saß wurde 2006 jedoch umgesetzt (sh. Abb. 11)

Die noch bestehenden, inzwischen brach liegenden Gleise des Inneren Nordbahnhofs wurden stehen gelassen. Das dort gewachsene Gestrüpp wurde entfernt und das gesamte Gebiet mit Eisenbahn-Schotter aufgefüllt. Ein Betonweg umrahmt das Denkmal und lässt den Besucher die leeren Gleise mit ihren Prellböcken von allen Seiten aus betrachten. An den Mauern wurden die Namen der Deportierten und die Geschichte der Deportation eingeschrieben (vgl. Zeichen der Erinnerung o.J.).

6.Kriminalität

Auf Grund der isolieren Lage entwickelte sich im Stadtteil auf der Prag eine eigene Jugendszene. Die Gegend wurde auf Grund der vielen Migranten und Arbeitslosen häufig als Nordbronx bezeichnet. Viele Plätze werden von bestimmten Jugendlichen-Cliquen beansprucht und verteidigt, wodurch es immer wieder zu Auseinandersetzungen kam. In den letzten Jahren hat die Gewaltbereitschaft und der Drogenhandel nachgelassen. Die Sozialarbeit und Polizei kann erste Erfolge verzeichnen. Eine klares Urteil lässt sich dennoch nicht fällen da die Statistik für den gesamten

Stuttgarter Norden gilt und dazu ebenfalls die Gegend um den Killesberg zählt. Viele Jugendlichen fallen meist außerhalb des Viertels auf und werden daher nicht von der Statistik erfasst (vgl. Buchheit, F. o.J., S 33ff und Bauer, J.; Schelhorn, L. 2008).

7. Infrastruktur

7.1 Einkaufsmöglichkeiten und Versorgung

Früher gab es im Quartier einzelne, kleine italienische und türkische Läden, die Obst und Gemüse verkauften. Oft waren die Läden auch Treffpunkte verschiedener Gruppen. Inzwischen sind diese leider verschwunden. An der Nordbahnhofstraße gibt es nun einen Norma, eine Dönerbude, Friseursalons, Bäcker und Gaststätten. An der Rosensteinstraße gibt es seit 2007 einen Lidl (vgl. Bauer, J.; Schelhorn, L. 2008).

7.2 ÖPNV

Seit Dezember 2007 verbindet die U-Bahn Linie U 15 das Eisenbahnerdörfle mit der Stuttgarter Innenstadt. Zuvor verkehrte hier die letzte Stuttgarter Straßenbahn ebenfalls Linie 15. Die Bahnen fahren heute von vier Uhr morgens bis ein Uhr nachts.

Seit Bestehen des Quartiers existiert der Personenbahnhof Nordbahnhof, der anfangs den Namen Prag trug. Wegen Verwechslung mit der tschechischen Hauptstadt, wurde er zum Nordbahnhof umbenannt (Bauer, J.; Schelhorn, L. 2008). Personenzüge halten heute nicht mehr planmäßig am Nordbahnhof dafür die S-Bahn Linien S4 S5 und S6.

8. Veränderungen durch Stuttgart 21

8.1 Auswirkungen auf das Eisenbahnerdörfle

Ziel des Großprojekts Stuttgart 21 ist es, die zentrumsnahen freiwerdenden Restflächen, die einst vom Bahnbetrieb genutzt wurden, für die wachsende Stadtbevölkerung nutzbar zu machen. Die Flächen befinden sich nur wenige Autominuten vom Stadtzentrum entfernt, dennoch waren sie nach der Stilllegung ein Niemandsland und wären es auch heute noch hätten sich nicht einige Künstler in den leeren Behausungen niedergelassen. Durch den Bau der Heilbronner Straße und die Verlegung der Bahntrassen vom Pragfriedhof nach Norden, wurde das Niemandsland endgültig von der restlichen Stadt abgetrennt, wodurch die heutige Insel entstand (sh. Abb. 12). Die Stadt entwickelte sich westlich entlang der Heilbronner Straße. Das Nordbahnhofviertel wurde seit dem vernachlässigt. Die Hänge am Killesberg wurden zur beliebten Wohnlage. Eine ausreichende Verbindung zur Eisenbahnsiedlung gab es aber nicht. Im Zuge des Projekts Stuttgart 21 wird es möglich, die bisherigen Grenzen aufzulösen, da die Schienen unter der Erde verschwinden. Das Eisenbahnerdörfle kann an das Stadtgeflecht angeschlossen werden. Dennoch ist zu beachten, dass die Eigenständigkeit des Gebiets gewahrt wird und dass das Gebiet als Eisenbahner-Viertel authentisch bleibt. (vgl. Staatsministerium Baden-Württemberg 1987, S. 91ff)

Der Siegerentwurf der Architekten Trojan und Trojan unterstützt die Eigenständigkeit des Gebiets städtebaulich (sh. Abb.14). An den ehemaligen Schienen verlaufenden Grünzüge. Sie grenzen das Quartier von den übrigen neu entstehenden Stadtvierteln ab. Die Eigenständigkeit bleibt so städtebaulich gewahrt und einstige Grenzen werden zu überwindbaren Grünzonen, die das Quartier aufwerten statt ausgrenzen. Die alte Verbindung zur Innenstadt, die einst über die Ludwigsburger Straße, heute Nordbahnhofstraße bestand, wird wieder hergestellt (Stadt Stuttgart 1997, S. 4ff).

Abb. 12 Lage vor (rechts) und nach (links) der Gleisverlegung und Bau der Heilbronnerstraße

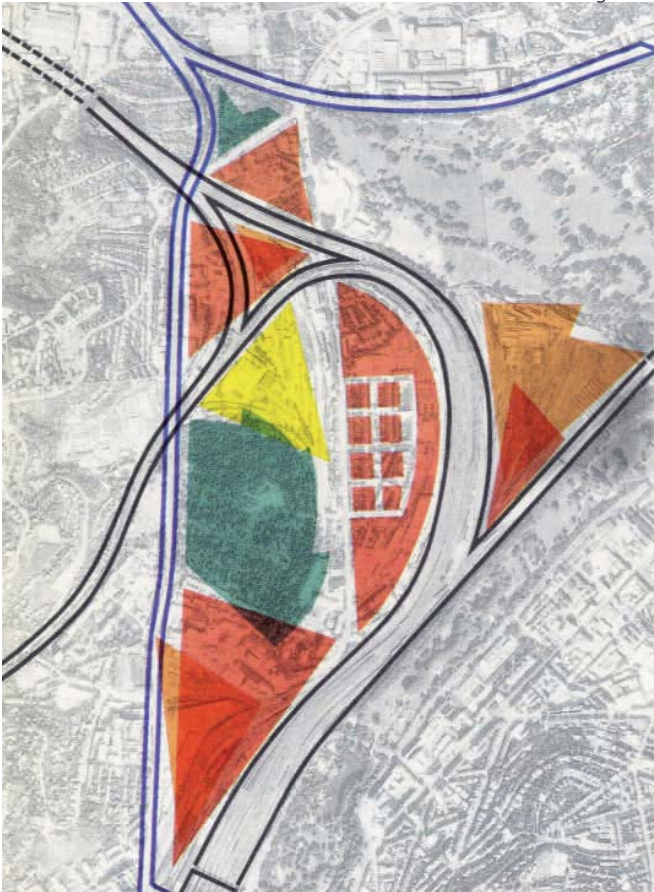
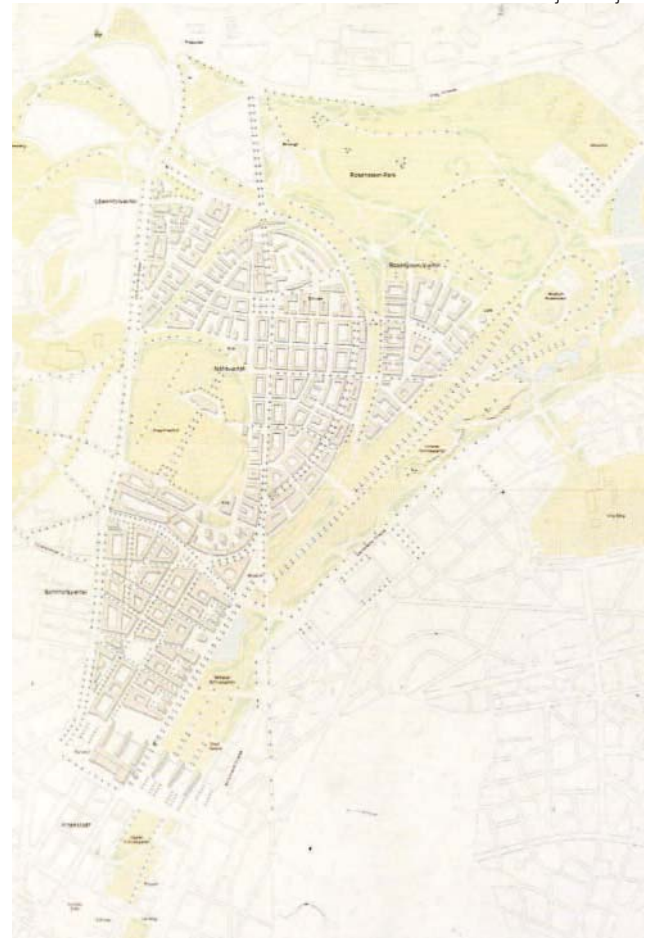


Abb. 13 Rahmenplan S21



Abb. 14 Entwurf von Trojan Trojan



8.2 Auswirkungen auf das Eisenbahnerdörfle während der Bauzeit

Während der Bauzeit wird es vermutlich zu erheblichen Beeinträchtigungen der Bewohner kommen. Ein Großteil des entstehenden Bauschutts, welcher beim Tunnelbau anfällt, wird über die am Quartiersrand vorbeiführende Rosensteinstraße transportiert werden. Mit bis zu 2400 LKW pro Tag rechnen die Bewohner. Ein ausreichender Lärmschutz wie er am UFA-Palst Kino angebracht wird, wird es im Gebiet bis zu jetzigen Standpunkt nicht geben. Die Bewohner fühlen sich hintergangen, in Bürgerversammlungen wächst die Wut über das Projekt, obwohl es ihre Lage eigentlich verbessern sollte. Viele Bewohner die einst selbst Eisenbahner waren verstehen nicht, warum die Bahn nicht das Schienennetz zum Abtransport nutzt. Zwar soll eine Logistikstraße errichtet werden, bis diese aber besteht werden 2 LKWs pro Minute durch das Gebiet fahren. Hinzu kommt eine weitere Baustelle an der Nordbahnhofstraße. Die erst seit 2007 erstellte Straßenbahnhaltestelle soll ab Juli 2013 umgebaut werden, damit die neue Linie U 12 verkehren kann. Erste Veränderungen machen sich bereits jetzt schon bemerkbar. Das einstige Szeneviertel droht zu zerbröckeln. Immer mehr „Pseudointellektuelle“ lassen sich im Gebiet nieder. Sie wollen teilhaben an dem multikulturellen Stadtleben. Ohne es zu ahnen treiben sie jedoch die Mieten hoch, da sie meist mit den einfach ausgestatteten Altbauwohnungen nicht zufrieden sind und diese meist aufwendig luxussanieren. Viele Wohnungen werden nur noch mit befristeten Mietverträgen vergeben. Der Kauf von Wohnungen ist fast nicht mehr möglich. Auch durch die verbesserte Anbindung an die Stadt befürchten die Bewohner Mietpreiserhöhungen. Viele Bewohner leben jedoch heute schon am Existenzminimum eine Erhöhung würde sie zwingen aus dem Quartier fortzuziehen. Durch die Baumaßnahmen wird das Atelier Eigen=Art an der Nordbahnhofstraße 45 abgerissen. Hier entstehen neue Wohnungen. Immerhin 20 Prozent dieser sollen Sozialwohnungen sein. Ein Teil Stadtgeschichte geht jedoch damit verloren (vgl. Informationsgespräch 2012).

9. Verkauf der LBBW Wohnungen

Zu einer weiteren Bedrohung der Existenz der Bewohner führt der Verkauf der LBBW- Immobilien an die börsenorientierte Immobilien-Gesellschaft Patrizia AG in Augsburg. Die LBBW war auf Grund der Finanzkrise 2008 gezwungen, 21000 ihrer Immobilien zu verkaufen. Über 2000 der LBBW Gebäude befanden sich im Stuttgarter Nordbahnhofviertel (vgl. Schäfer, I. 2013). Die Landesentwicklungsgesellschaft (LEG), seit 2007 LBBW Immobilien GmbH, hatte die Bauten 1998 von der Eisenbahnsiedlungsgesellschaft (ESG) erworben (vgl. IZ 1998).

Die LBBW hatte die Übernahme der Patrizia AG indirekt mitfinanziert, indem sie ihr einen Kredit in Höhe von 800 Millionen Euro gewährte. Ein von der Stadt Stuttgart und dem Land Baden-Württemberg gebildetes Konsortium versuchte den Verkauf an die börsenorientierte Patrizia AG zu verhindern. Es scheiterte jedoch am Geld, obwohl sie ebenfalls von der LBBW mit 800 Millionen unterstützt wurden. Der Gewinner des Verkaufs ist jedoch LBBW sie hat mit ihrem Verkauf doppelt profitiert. Zum einen hat sie weniger Schulden und zum andern zahlt die Patrizia für den Kredit (vgl. Gregor, A. 2012). Vor dem Verkauf wurde eine Sozialcharta ausgehandelt die 5 Jahre gelten wird. Mietpreiserhöhungen bleiben aber auch mit der Sozialcharta, wenn auch nur in kleinem Maße nicht ausgeschlossen. Ebenso nicht ausgeschlossen war der Verkauf von Wohnungen (vgl. SPD Fraktion Stuttgart-Nord 2012).

Aus Unzufriedenheit über die Sozialcharta riefen die Bewohner zu Protesten auf. Mittlerweile hat sich dieser ausgezahlt. Der Bezirksbeirat Stuttgart Nord hat im Januar 2013 eine Erhaltungssatzung nach § 172 des Baugesetzbuches für das Gebiet verabschiedet, die den Erhalt der günstigen Wohnungen für die nächsten 10 Jahre sichert. Die Satzung gilt im Vergleich zur Sozialcharta auch für Wohnungen die nicht der LBBW gehören. Sie schließt ebenfalls Sanierungen nicht aus. Diese sollen aber sozialverträglich sein und nicht über den zeitgemäßen Standard hinausreichen. Die soziale Verträglichkeit der Sanierungen wird eine Gratwanderung, da das Nettoeinkommen der Bewohner bereits jetzt schon 30 Prozent unter dem Stuttgarter Durchschnitt liegt, viele sind armutsgefährdet und arbeitslos.

Die Satzung ist somit ein erster Schritt zum Milieuschutz im Nordbahnhofviertel. Des Weiteren wird überlegt das Stuttgarter Innenentwicklungsmodell (SIM) anzuwenden. Es beinhaltet ein differenziertes Angebot an Wohnungen für sämtliche Einkommensstrukturen (vgl. Schäfer, I. 2013).

10.Fazit

Das Gebiet hat seit seiner Gründung, weit außerhalb der Stadtgrenzen, mit der Ausgrenzung zu kämpfen. Die damals neu entstandene Klasse der Arbeiter, hatte in der Stadt keinen Platz. Der einzige, noch zur Verfügung stehende Raum, war meist überfüllt und unzureichend ausgestattet. Es war sicher in guter Absicht von Menschen, wie dem sozial engagierten Bankier Eduard Pfeiffer, den Arbeitern ein neues, besser ausgestattetes Zuhause zu schaffen. Dass diese neue Heimat auf den Feldern entstand, hatte neben der Nähe zur Beschäftigung sicherlich auch damit zu tun, dass die eher rustikalen Landleute und verarmten Städter bei den feinen bürgerlichen Stadtbewohnern nicht sehr angesehen waren. Aus diesem Grund schob man sie in die Vororte ab. Vor allem die Unterbeamten der Eisenbahner galten im 19. Jahrhundert als besonders minderwertig. Hier arbeitete laut Volksmund nur derjenige, der zu nichts anderem fähig war: „wer nix isch und wer nix ko goht zur Post ond Eisenbah“. Die Segregation der Eisenbahner war somit durchaus nicht unbeabsichtigt. Dennoch profitieren im Falle des Eisenbahnerdörfles auch die Arbeiter, da die neuen Wohnungen mehr Komfort boten. Die Arbeitersiedlungen waren somit aber nicht nur eine Verbesserung für die Arbeiter, auch die urbanen Standbewohner profitierten. Das „Gesindel“ wurde geordnet und aus der feinen Stadt heraus geschafft. Neben den Arbeitern wollte man die damals oft dreckige Industrie nicht in der Stadt haben und so wurde sie meist direkt neben den Arbeitern angesiedelt. Die Ausgrenzung hatte aber auch Vorteile. Die neu entstehende Klasse konnte sich, trotz der Torturen durch die schwere Arbeit, weitgehend ungestört entwickeln und wurde so immer selbstbewusster. Dies zeigt sich in der Gründung der Vereine und Gewerkschaften.

Als sich die Stadt Stuttgart in der Nachkriegszeit ausbreitete wurde durch den Bau der Heilbronner Straße und der Verlegung der Gleise eine Grenze gezogen. Die Stadt entwickelte sich an den Hängen des Killesbergs. Die unbeliebten Eisenbahner und Gastarbeiter wurden bei der Stadtentwicklung ignoriert. Die Industrie verlagerte sich weiter Stadtauswärts. Das Gebiet verarmte zusehends. Jeder dem es möglich war, zog fort. Es drohte zu einem Getto zu werden.

Doch dies konnte verhindert werden, denn die Bewohner erkannten ihre Besonderheit. Wenn auch mit Unterstützung von Sozialarbeitern konnte sich das Viertel zu einem selbstbewussten multikulturellen Stadtviertel entwickeln. Die aktuellen ersten Anzeichen einer drohenden Gentrifizierung sind jedoch nicht zu übersehen. Die kleinen Läden, die das Viertel einst ausmachten, sind bereits verschwunden und die Mietpreise sind gestiegen. Es bleibt zu hoffen, dass die erlassene Erhaltungssatzung ihren Zweck erfüllt und die eigene „Milieustruktur“ auch nach der Vollendung von Stuttgart 21 erhalten bleibt. Der Zusammenhalt der Bewohner muss jedoch standhalten, denn auch die Erhaltungssatzung gilt nicht ewig.

Abb.14 Nordbahnhofstraße



11. Literatur

- Abendroth, W. 1997: Einführung in die Geschichte der Arbeiterbewegung. Von den Anfängen bis 1933. Heilbronn, Distel Verlag
- Adam, S. 1983: Arbeiterwohnbauten im Stuttgarter Wohnbau 1850 bis heute
Fachgebiet Gebäudekunde und Entwerfen Chr. Stuttgart, Muschalek-W. Hans
- Architektenkammer Baden-Württemberg o.J.: http://www.akbw.de/architektur/beispielhaftes-bauen/praemierte-objekte/detailseite/objekt_datenbank/single/detail////lebensmittelmarkt-und-kindertagessttte-stuttgart-nord-613.html, 20.03.2012
- Bauer, J.; Schelhorn, L. 2008: Unsere kleine Stadt der Welten; http://content.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/1672041_0_9223_-unsere-kleine-stadt-der-welten.html ; 19.03. 2013
- Borst, O. 1973: Stuttgart - Geschichte der Stadt. Stuttgart, Konrad Theiss Verlag
- Buchheit, F. o.J.: Strukturen in der Kooperation von Jugendhilfe und Schule, Eine qualitative Studie über ein Kooperationsprojekt einer Einrichtung der Mobilen Jugendarbeit und einer Hauptschule in einem Stuttgarter Stadtviertel, Diplomarbeit in Erziehungswissenschaft an der Fakultät für Sozial- und Verhaltenswissenschaften, Eberhard-Karls-Universität Tübingen: <http://www.s-line.de/homepages/buchheit/read/diplom-f/>, 20.03. 2013
- Brunold, A. Sterra, B. 1994: Stuttgart von der Residenz zur Großstadt. Architektur und Städtebau im Wandel der Zeiten, Stuttgart Tübingen, Siberburg-Verlag
- Der Killesberger 2012: Korina Smrcek, Haus 49: da ist "Leben in der Bude"; <http://killesberger.wordpress.com/2012/07/24/korina-smrcek-haus-49-da-ist-leben-in-der-bude/>; 11.03.2013
- Dipper, C. 1980: Die Bauernbefreiung in Deutschland 1790-1850. Stuttgart, Verlag Kohlhammer
- Gregor, A. 2012: LBBW finanziert Übernahme mit; <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.patrizia-konsortium-lbbw-finanziert-uebernahme-mit.2ea6d909-16b5-4fe6-895b-59945315c425.html>; 11.03.2013
- Immobilien Zeitung (IZ) Ausg. 14, 1998 S. 20, LEG kauft Bahnwohnungen THK
- Informationsgespräch 2012: Gedächtnisprotokoll zum Informationsgespräch mit Gökay Sofuoglu am 1.12.2012 (sh. S. 22)
- Kil, W. 2003: Zeitmaschine Lausitz: Werksiedlungen-Wohnform des Industriezeitalters, Dresden, Verlag der Kunst,
- Kinder und Jugendhaus Nordside o. J.: <http://www.nordside.com/pages/home.html>, 20.03.2012
- Kirsch P. 1982: Tübinger Geographische Studien Heft 84: Arbeiterwohnsiedlungen im Königreich Württemberg in der Zeit vom 19. Jahrhundert bis zum Ende des Ersten Weltkrieges Selbstverlag des Geographischen Instituts der Universität Tübingen Tübingen
- Kooperationsvertrag, Internet, o.J.: http://www.s-line.de/homepages/buchheit/read/h49-jh_ns/h49-jh_ns.htm, 20.03. 2013
- Kruse, W. 2012: Industrialisierung und moderne Gesellschaft.
In: <http://www.bpb.de/geschichte/deutsche-geschichte/kaiserreich/139649/industrialisierung-und-moderne-gesellschaft>, Zugriff am 22.03.2013
- Kurz J. 2005: Nordgeschichte(n), Vom Wohnen und Leben der Menschen im Stuttgarter Norden, Tübingen: Gulde-Druck

- Landesdenkmalamt Baden-Württemberg (Hg.), Koppisch (o. N.). 1975: Arbeiterwohnen, in Inventur-Stuttgarter Wohnbauten 1865–1915. Stuttgart, Dr. Cantz'sche Druckerei
- Lehmkühler, R., aus der Festschrift von Straub K.-D. 1992: <http://www.stb.s.bw.schule.de/info/geschichte.html>, 26.03.2013
- Lüdeke, C. 2010:http://www.planet-wissen.de/laender_leute/tschechien/prag/index.jsp; 18.03.2013
- Markelin, A. und Müller, R. 1985: Stadtbaugeschichte Stuttgart–Stuttgarter Beiträge, Stuttgart Karl Krämer Verlag
- Musikverein Flügelrad o.J.:<http://www.mv-fluegelrad.de/pc.html>; 18.03.2013
- Pietrus, E. 2002: Eisenbahnerdörfle. Stuttgart Nord. In: Simon, C; Hafner, T. 2002: Wohnorte. 50 Wohnquartiere in Stuttgart von 1890 bis 2002, Stuttgart: Karl Krämer Verlag
- Räntzsch, A. M.1987: Stuttgart und seine Eisenbahnen. die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Raum Stuttgart, Heidenheim, Uwe Siedentop
- Sawatzki, J. 2010: In Stuttgart-Blog, Beitrag Nr.8:<http://www.stuttgart-blog.net/prag-sattel>; 18.03. 2013
- Schäfer, I. 2012: Die Insel im Norden; <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.heimat-stuttgart-der-norden-die-insel-im-norden.0b17286e-e12b-462a-bc36-5094847c8dc7.html>; 11.03.2013
- Schäfer, I. 2013: Schutz für die Mieter am Nordbahnhof; <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.bezirksbeirat-schutz-fuer-die-mieter-am-nordbahnhof.140f73f6-2aeb-403d-aba2-79da514e9ac5.html?redirectToMobile=false>; 11.03.2013
- Schempp, M., Schleuning, H. (Hg)1985:Stuttgart-Handbuch, Wohnen in Stuttgart; Stuttgart: Konrad Theiss Verlag
- Skrentny, W.; Schwenker, R.; Weitz, S.; Weitz, U. 2005: Stuttgart zu Fuß. 20 Stadtteil-Streifzüge durch Geschichte und Gegenwart, Tübingen, Siberburg-Verlag; 2. Auflage
- Staatsministerium Baden-Württemberg 1987: Schnitt, „Lupen Zukunftsaufgaben und Lösungsansätze der städtebaulichen Erneuerung. Stuttgart: Staatsministerium Baden-Württemberg
- Stadt Stuttgart, 1997: Stuttgart 21, Städtebauliches Gutachten, Reihe Stuttgarter Beiträge, Stuttgart: Karl Krämer Verlag
- SPD Fraktion Stuttgart-Nord 2012: LBBW-Wohnungen; <http://stuttgart-nord.bawue.spd.de/index.php?docid=41&mid=23&ms1=2&ms2=5>; 11.03.2013
- Universität Greifswald, o.J.:<http://greif.uni-greifswald.de/geogreif/geogreif-content/upload/mtbl/7221Stuttgart1896Kopie.jpg>; 12:36
- Wagenhallen.de o.J.: <http://www.wagenhallen.de/programm.html>, 20.03.2012
- Zeichen der Erinnerung o.J.: <http://www.zeichen-der-erinnerung.org/n7.htm>, 20.03.2013

12. Abbildungen

Abb. 00, Kurz J. 2005: Nordgeschichte(n), Vom Wohnen und Leben der Menschen im Stuttgarter Norden, Tübingen: Gulde-Druck, S. 90

Abb. 01, Kurz J. 2005: Nordgeschichte(n), Vom Wohnen und Leben der Menschen im Stuttgarter Norden, Tübingen: Gulde-Druck, S. 91

Abb. 02, Kurz J. 2005: Nordgeschichte(n), Vom Wohnen und Leben der Menschen im Stuttgarter Norden, Tübingen: Gulde-Druck, S. 92

Abb. 03, Kurz J. 2005: Nordgeschichte(n), Vom Wohnen und Leben der Menschen im Stuttgarter Norden, Tübingen: Gulde-Druck, S. 92

Abb. 04, Pietrus, E. 2002: Eisenbahnerdörfle. Stuttgart Nord. In: Simon, C; Hafner, T. 2002: Wohnorte. 50 Wohnquartiere in Stuttgart von 1890 bis 2002, Stuttgart: Karl Krämer Verlag, S.60

Abb. 05, Zwegarth, A. 2013: <http://m.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.lbbw-wohnungen-in-stuttgart-gemeinderat-will-mieter-schuetzen.d9fbd6a1-3ef6-4f91-8963-0ee17df61a94.html>, 27.03.13

Abb. 06,, Kurz J. 2005: Nordgeschichte(n), Vom Wohnen und Leben der Menschen im Stuttgarter Norden, Tübingen: Gulde-Druck, S. 94

Abb. 07,, Kurz J. 2005: Nordgeschichte(n), Vom Wohnen und Leben der Menschen im Stuttgarter Norden, Tübingen: Gulde-Druck, S. 96

Abb. 08 , Kurz J. 2005: Nordgeschichte(n), Vom Wohnen und Leben der Menschen im Stuttgarter Norden, Tübingen: Gulde-Druck, S. 162

Abb. 09, Kurz J. 2005: Nordgeschichte(n), Vom Wohnen und Leben der Menschen im Stuttgarter Norden, Tübingen: Gulde-Druck, S. 100

Abb. 10,, Kurz J. 2005: Nordgeschichte(n), Vom Wohnen und Leben der Menschen im Stuttgarter Norden, Tübingen: Gulde-Druck, S. 165

Abb. 11, Zeichen der Erinnerung, o.J.; <http://de.academic.ru/pictures/dewiki/83/Stuttgart-gedenkstaette-nordbahnhof1.jpg>, 25.03.2013

Abb. 12, Staatsministerium Baden-Württemberg 1987: Schnitt, „Lupen Zukunftsaufgaben und Lösungsansätze der städtebaulichen Erneuerung. Stuttgart: Staatsministerium Baden-Württemberg, S.92

Abb. 13, Stadt Stuttgart, 1997: Stuttgart 21, Städtebauliches Gutachten, Reihe Stuttgarter Beiträge, Stuttgart: Karl Krämer Verlag, S. 7

Abb. 14, Stadt Stuttgart, 1997: Stuttgart 21, Städtebauliches Gutachten, Reihe Stuttgarter Beiträge, Stuttgart: Karl Krämer Verlag, S. 13

Abb. 15, Nordbahnhofstraße, o.J.; <http://static.panoramio.com/photos/original/51953006.jpg>, 25.03. 2013

13. Informationsgespräch mit Gökay Sofuoglu

Gökay Sofuoglu ist 50 Jahre alt von Beruf ist er Sozialarbeiter. Bis 2012 übernahm er die Hausleitung des Haus 49. Des Weiteren ist er Landesvorsitzender der Türkischen Gemeinde in Baden-Württemberg, weitere Aktivitäten sind: Naturfreunde, AWO, Greenpeace, und die SPD-Fellbach für die er seit 2009 im Gemeinderat sitzt. Seine Schwerpunkte im Gemeinderat Fellbach sind, Bildung, Integration, Stadtentwicklung.

Gedächtnisprotokoll vom Samstag 01.12.2012

Ort: Haus 49

Mittnachtstaße 18

Stuttgart-Nord

Die Fragen stellten Max Dreher und David Weber.

Herr Sofuoglu, werden die in den Höfen befindlichen Waschküser auch noch als solche genutzt?

Nur noch wenige die meisten Bewohner haben heutzutage eine Waschmaschine in der Wohnung. Früher konnten die Bewohner die Waschschiene mit Münzen betreiben. Die Häuser werden häufig als Abstellräume oder Werkstätten umfunktioniert.

Wie war anfangs das Verhältnis zwischen den zugezogenen Gastarbeitern und den Deutschen?

Die Eisenbahner haben die Zugezogenen zwar akzeptiert, es war allerdings mehr ein nebeneinander leben als ein miteinander leben. Besonders die später eingewanderten, überwiegend muslimischen Gastarbeiter hatten es anfangs sehr schwer sich im Viertel zu etablieren. Inzwischen sind viele Freundschaften entstanden.

Welche Auswirkungen hat das Bauprojekt S21 auf das Eisenbahnerdörfle?

Während der Bauzeit wird es vermutlich zu erheblichen Beeinträchtigungen der Bewohner kommen. Ein Großteil des entstehenden Bauschutts, welcher beim Tunnelbau anfällt, wird über die am Quartiersrand vorbeiführende Rosensteinstraße transportiert werden. Mit bis zu 2400 LKW pro Tag rechnen die Bewohner. Ein ausreichender Lärmschutz wie er am UFA-Palst Kino angebracht wird, wird es im Gebiet bis zu jetzigen Standpunkt nicht geben. Die Bewohner fühlen sich hintergangen, in Bürgerversammlungen wächst die Wut über das Projekt, obwohl es ihre Lage eigentlich verbessern sollte. Viele Bewohner die einst selbst Eisenbahner waren verstehen nicht, warum die Bahn nicht das Schienennetz zum Abtransport nutzt. Zwar soll eine Logistikstraße errichtet werden, bis diese aber besteht werden 2 LKWs pro Minute durch das Gebiet fahren. Hinzu kommt eine weitere Baustelle an der Nordbahnhofstraße. Die erst seit 2007 erstellte Straßenbahnhaltestelle soll ab Juli 2013 umgebaut werden, damit die neue Linie U 12 verkehren kann. Erste Veränderungen machen sich bereits jetzt schon bemerkbar. Das einstige Szeneviertel droht zu zerbröckeln. Immer mehr „Pseudointellektuelle“ lassen sich im Gebiet nieder. Sie wollen teilhaben an dem multikulturellen Stadtleben. Ohne es zu ahnen treiben sie jedoch die Mieten hoch, da sie meist mit den einfach ausgestatteten Altbauwohnungen nicht zufrieden sind und diese meist aufwendig luxussanieren. Viele Wohnungen werden nur noch mit befristeten Mietverträgen vergeben. Der Kauf von Wohnungen ist fast nicht mehr möglich. Auch durch die verbesserte Anbindung an die Stadt befürchten die Bewohner Mietpreiserhöhungen. Viele Bewohner leben jedoch heute schon am Existenzminimum eine Erhöhung würde sie zwingen aus dem Quartier fortzuziehen.

Durch die Baumaßnahmen wird das Atelier Eigen=Art an der Nordbahnhofstraße 45 abgerissen. Hier entstehen neue Wohnungen. Immerhin 20 Prozent dieser sollen Sozialwohnungen sein. Ein Teil Stadtgeschichte geht jedoch damit verloren.