



Blick von Nordwesten auf die Gegend zwischen heutigem Stremannplatz (links), und Flößbastraße mit dem zwischen 1909 und 1912 errichteten Gebäudekomplex Heinrichskirche, Hardenberg-Gymnasium und Frauenschule. Links davon ist der erste Bauvereinsblock aus den Jahren 1899–1920 zu erkennen, rechts die Kasernenanlagen. Die Erschließung der Südstadt ging von einzelnen »Bebauungsinseln« aus, zwischen denen bis weit ins 20. Jahrhundert hinein Brachflächen, Felder und vor allem zahlreiche Kleingärten lagen. Fotografie 1920er Jahre.

rechts: Die Karolinenstraße 1–11 zwischen Schwabacher und Dambacher Straße, Fotografie 2017.





# »Im zukunftsreichsten Stadterweiterungsgebiet«<sup>1</sup>

## Die Entwicklung der Fürther Südstadt

**Text:** Helga Zahlaus

### In Wald und Feld

Als im Jahr 1887 der erste Fürther Stadtarzt, Dr. Johann Emil Friedrich Stark (1862-1939), seinen Dienst antrat, bildete »im Süden«, wie er 1932 in seinen Erinnerungen festhielt, »eigentlich die Bahnlinie die Grenze der Stadt; jenseits der Bahn dehnten sich viele Gärten und Felder.«<sup>2</sup> Bebauung war noch wenig vorhanden, der Mediziner zählt mehrere Häuser westlich der heutigen Schwabacher Straße auf sowie ein Gebäude an der Amalienstraße, »weit draußen, zwischen Äckern und Feldern«<sup>3</sup>. Noch ein gutes Stück weiter, im Südosten, »zeigten sich die ersten Anfänge der Leyher- u. Waldstraße mit der vor kurzem in Betrieb genommenen Wiederer-Fabrik«<sup>4</sup>.

Zwar reichten die Kiefernwälder nicht mehr »fast bis an die letzten Häuser des Stadtkerns heran«<sup>5</sup>, wie es in ei-



**Salzstraße, Ecke Schwabacher Straße: Die Metzgerei Georg Kupfer und ihr elektrobetriebenes Lieferfahrzeug. Im 2. Stock wohnte Hermann Glockner mit seinen Eltern, Fotografie um 1915.**

ner anderen Beschreibung über die Anfänge der Südstadt heißt, doch änderte dies nichts an dem in jener Zeit noch weitgehend ländlichen Charakter der Gegend, die die Fürther als beliebtes Ausflugsziel und Erholungsort schätzten, in der Kleingärten das Bild bestimmten und die Bauern von Weikershof und Höfen noch lange ihre Acker und Felder bestellten.<sup>6</sup>

### Mit Dampf in den Süden

Einige tausend Menschen waren um 1890 bereits auf dem Gebiet südlich der Bahn ansässig,<sup>7</sup> das wenige Jahre zuvor in manchen Plänen der Stadt Fürth noch gar nicht eingezeichnet war. Vor dem Ersten Weltkrieg sollte sich dann die Einwohnerzahl auf über 20.000 mehr als verdreifacht haben und fast jeder dritte Fürther ein Südstädter sein.<sup>8</sup>



**Blick von der Alten Veste über den Rednitzgrund auf die Südstadt. Links ist der Turm der Heinrichskirche zu erkennen. Die vielen Schornsteine zeugen von der reichen industriellen Vergangenheit der Südstadt. Postkarte 1930er Jahre.**

Dies entspricht dem rasanten Bevölkerungsanstieg, den Fürth insgesamt zu verzeichnen hatte. Waren 1871 gerade einmal knapp 25.000 Menschen in der Kleeblattstadt beheimatet, so war ihre Zahl im Jahr 1910 auf 66.500, also mehr als das Zweieinhalbfache, gestiegen.<sup>9</sup> Zurückzuführen war dieser imposante Anstieg auf den erheblich gewachsenen Bedarf an Arbeitskräften im Zusammenhang mit der Industrialisierung. Diese hatte mit der Erfindung der Dampfmaschine im 18. Jahrhundert in England ihren Anfang genommen und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts den deutschsprachigen Raum erreicht. Die mit ihr einhergehende au-

ßerordentliche Steigerung von Produktionsvolumen und -geschwindigkeit war wiederum nur durch ein Mehrfaches an menschlicher Arbeitskraft zu bewältigen. Der wirtschaftliche Aufschwung, der in der Zeit nach der Reichsgründung 1871 einen Höhepunkt erreichte, führte zu Raumknappheit in den Produktionsstätten vieler Fürther Betriebe. Die Vergrößerungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe der Altstadt waren bald ausgeschöpft. Ausreichend Platz boten dagegen die weitgehend unbebauten Flächen in dem Dreieck zwischen Flusslauf der Rednitz, Bahnlinie und Stadtgrenze zu Nürnberg. Die benötigten Arbeitskräfte stammten über-

wiegend von auswärts, hauptsächlich aus dem ländlichen Umland der Stadt, gefolgt von der Oberpfalz und Unterfranken.<sup>10</sup> In der Altstadt war es, trotz Bebauung noch freier Flächen, bald nicht mehr möglich, Wohnraum für die Vielzahl an Menschen zu schaffen, denen aus Mangel an öffentlichen Verkehrsmitteln außerdem daran lag, in möglichst großer Nähe zu ihren Arbeitsstätten zu leben. Zum Teil hatte auch die Verlagerung einer Produktionsstätte auf das Areal südlich der Bahn einen Umzug der Belegschaft dorthin bewirkt.

Eine in mehrfacher Hinsicht wichtige Rolle bei diesen Prozessen spielte



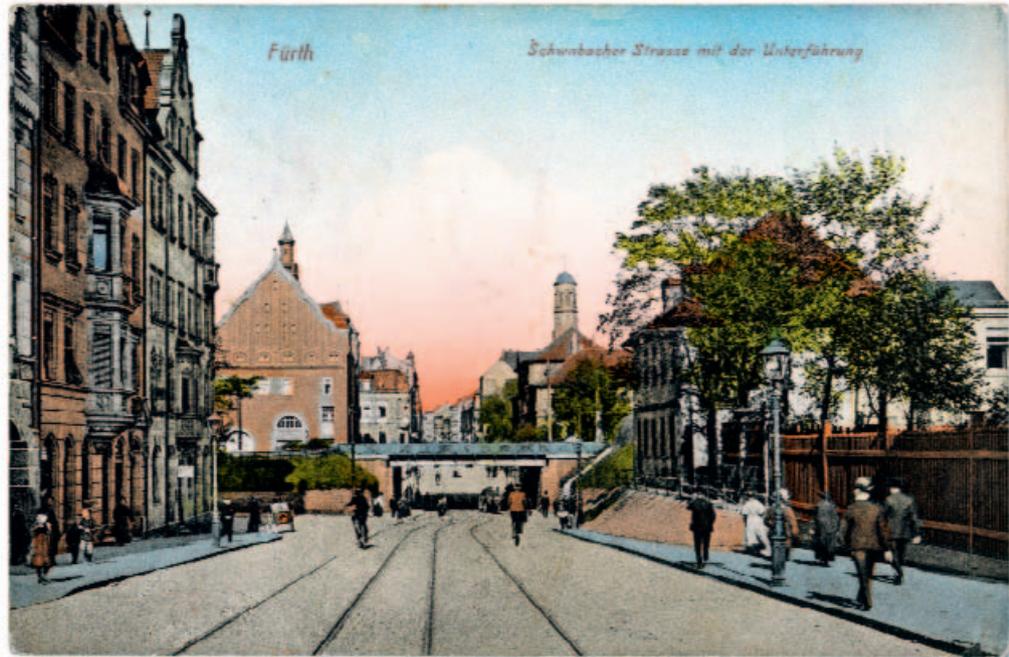
Auf der Karte von 1883 besteht die spätere Südstadt noch aus Feldern. Außer der parallel zu den Bahngleisen verlaufenden Karolinenstraße zeichnet sich nur die Fortsetzung der Schwabacher Straße südlich des alten Krankenhauses ab. Ganz im Süden war dort die Fallmeisterei gelegen, zuständig für Beseitigung und Verwertung von Tierkadavern. Im heutigen Straßenbild nicht mehr zu finden ist der Höfener Weg.

die Eisenbahn. Einerseits bis heute die Trennlinie zur übrigen Stadt, mit dieser nur durch wenige Straßen und Unterführungen verbunden, profitierte der Stadtteil andererseits mit der 1865 eröffneten Bahnstrecke Würzburg-Nürnberg, gefolgt von der Nord-Süd-Trasse, die seit 1879 über Fürth verlief, zugleich in besonderem Maß von den Vorteilen, die der nahe Gleisanschluss vor allem den aufstrebenden Industriebetrieben bot.

**»Bessere Gegend« und  
»Glasscherbenviertel«**

Die Ausdehnung der Stadt über die Bahngleise hinweg vollzog sich keineswegs gleichmäßig, sondern ging vielmehr von unterschiedlichen Siedlungsschwerpunkten aus.

In einer ersten Phase entstand seit den 1870er Jahren eine brückenkopffartige Stadterweiterung im Bereich der Schwabacher-, Karolinen-, Johannis-, Amalien- sowie Dambacher Straße unmittelbar südlich der Bahn. Wegen der Nähe zu Rednitzgrund und Stadtzentrum galt das Gebiet als »bessere Gegend«, wo sich vorwiegend Beamte und Angestellte, Fabrikantenwitwen, Privatis und Offiziere niederließen. Der Bereich der beiden Seiten der Ausfallstraßen im Anschluss an die Staatsbahn lehnte sich stilmäßig an die nördlich anschließende Innenstadt mit ihrer charakteristisch bebauten Doppelzeile an und lässt zudem die großstädtische Dimension erkennen, zu der sich die bauliche Entwicklung Fürths seit 1890 steigerte.<sup>11</sup> In der Karolinenstraße finden sich vornehme, fast ausnahmslos dreigeschossige Häuser mit kleinen Vorgärten an der Südseite, deren Architektur



**Blick in die Schwabacher Straße Richtung Bahnunterführung und Innenstadt. Rechts die sogenannte »Pechhütt«, die als das älteste Haus der Südstadt gilt. Das Gebäude wurde 1831 als Ausflugsstätte erbaut und war lange Zeit nur über einen Feldweg und eine kleine Brücke über den Leyher Landgraben, ein von Nürnberg kommendes Fließgewässer, zu erreichen. Postkarte um 1900.**



**Der Blick in die Amalienstraße zeigt ein gutbürgerliches Neubauviertel der Jahrhundertwende, Postkarte (Ausschnitt) um 1900.**



Blick entlang der dichtbebauten Schwabacher Straße stadteinwärts. Links an der Ecke Bachstraße der 1901/02 errichtete Erweiterungsbau des Schulhauses. Kolorierte Postkarte um 1905.

typisch für die Gründerzeit ist. Weiter westlich, zur Dambacher Straße hin, nehmen die nur zweigeschossigen Häuser sogar ausgesprochenen Villencharakter an. Als repräsentativstes Anwesen galt das des Brauereibesitzers Humbser in der Dambacher Straße.<sup>12</sup> Die landschaftlich bevorzugte Lage wählte auch die Fürther Freimaurerloge »Zur Wahrheit und Freundschaft« als Platz für ihr prächtig im Stil des späten Historismus ausgestattetes, 1890/91 erbautes Logengebäude.<sup>13</sup>

Bedingt durch die Eröffnung der Schule in der Schwabacher Straße 1892 und den Bau des königlichen Bezirksamtes 1900/01 in der Amalienstraße, Ecke Dambacher Straße siedelten sich nach der Jahrhundertwende weitere Beamte und Angestellte an; auch die Nähe zu Bahn, Post und anderen Behörden machte sich dabei bemerkbar.<sup>14</sup>

Im östlichen Bereich der entstehenden Südstadt, zwischen Karolinen-,

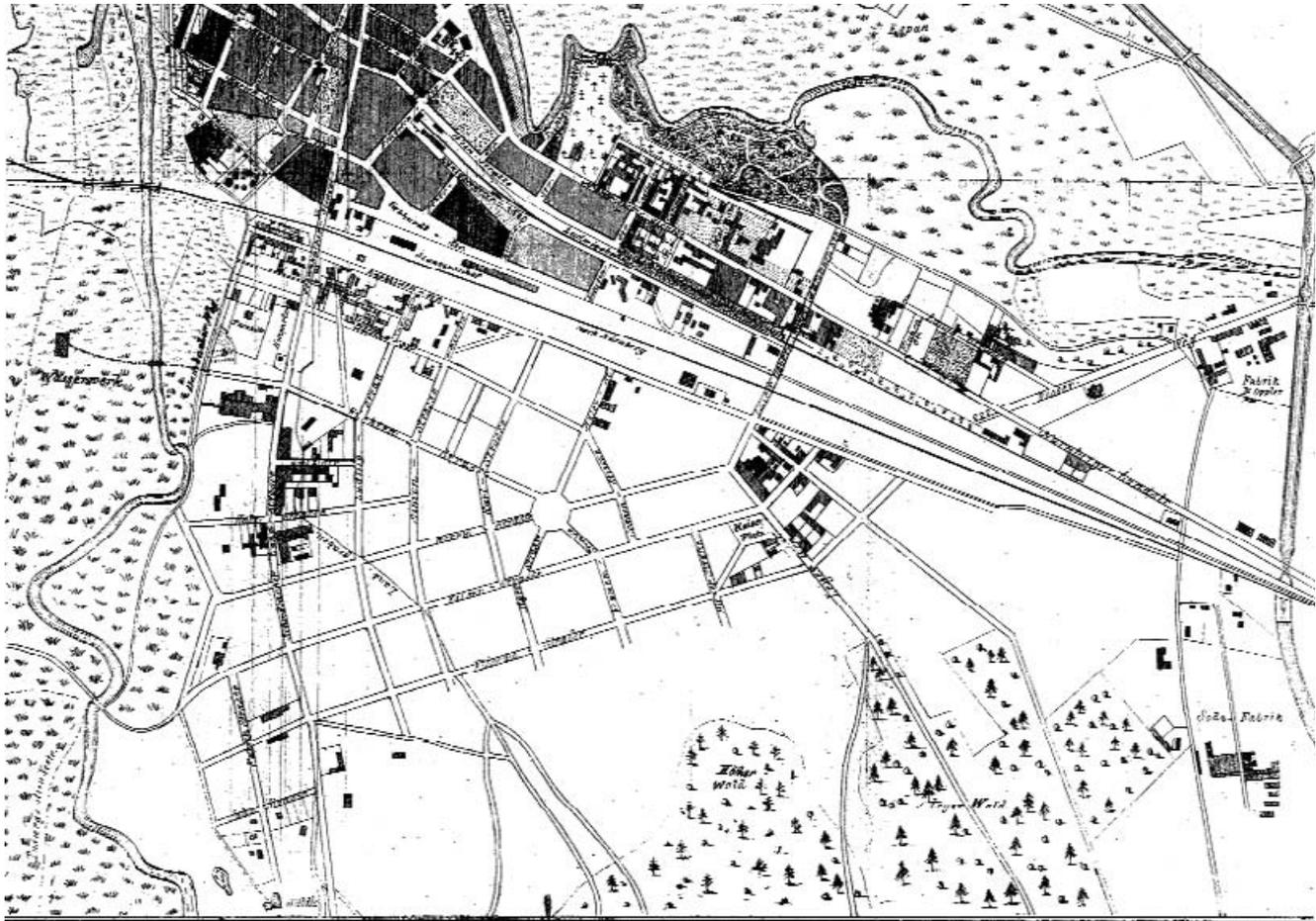
Leyher- und Waldstraße, wo sich mit Industrieansiedlungen ein Gewerbegebiet ausbreitete, dominierte hingegen die Arbeiterschaft mit Anteilen von über 85 Prozent der Bevölkerung, von denen wiederum die Beschäftigten im damals bedeutendsten Zweig der Fürther Wirtschaftslandschaft, der Spiegelglas- und Spiegelindustrie, ein Drittel ausmachten.<sup>15</sup> Bis in die jüngste Zeit hat sich daher für die Gegend die Bezeichnung »Glasscherbenviertel« gehalten.<sup>16</sup>

#### Ein Stadtteil wird geplant

Das Areal zwischen diesen beiden Siedlungskernen wurde bis zum Ersten Weltkrieg nur teilweise bebaut.<sup>17</sup> Südlich der Flößaustraße entstanden seit dem letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts immer mehr militärische Einrichtungen und schlossen den sich formenden Stadtteil vorerst in diese Richtung ab.<sup>18</sup> Dies bestätigt auch ein Zeitzeugenbericht aus dem Jahr 1954: »Wie

sah es denn um den ersten Weltkrieg in der damaligen Südstadt aus? Da war sie eigentlich noch gar nicht da! Einzelne Häuser in der Fichten-, in der Ludwig- und in der Kornstraße und alles übrige von der Fichtenstraße bis zu den Kasernen der »21er« waren Gärten und Bauplätze. An eine Kaiserstraße war überhaupt noch nicht zu denken. Und hinter den Kasernen war Fürth »zu Ende«.<sup>19</sup>

Stadtplanerisch war die Gegend allerdings, wie die Karte aus den 1890er Jahren zeigt, bereits erschlossen. Das Konzept war großzügig nach einem Rasterystem angelegt, basierend auf breiten, mit Bäumen bepflanzten Straßenzügen.<sup>20</sup> Als Zentrum war ein weitläufiger runder Platz (der heutige Stresemannplatz) vorgesehen, auf den die umliegenden Straßen sternförmig zuliefen. Als dominierender Straßenzug in Ost-West-Richtung trat die Herrnstraße hervor, die von der Schwabacher Straße



Verlag von A. Schmittner & Buchhandlung, Fürth.

Lith. Fritz Oppel, Fürth.

Auf dem Stadtplan aus der Zeit um 1890 erkennt man nicht nur die drei Siedlungsschwerpunkte, sondern auch das rechteckige Straßenraster, das der Planung des Stadtteils zugrunde lag. Viele Straße liefen sternförmig auf den heutigen Stresemannplatz zu. Im Süden reichen der Leyher und Höfener Wald noch weit in das Gebiet der heutigen Südstadt.

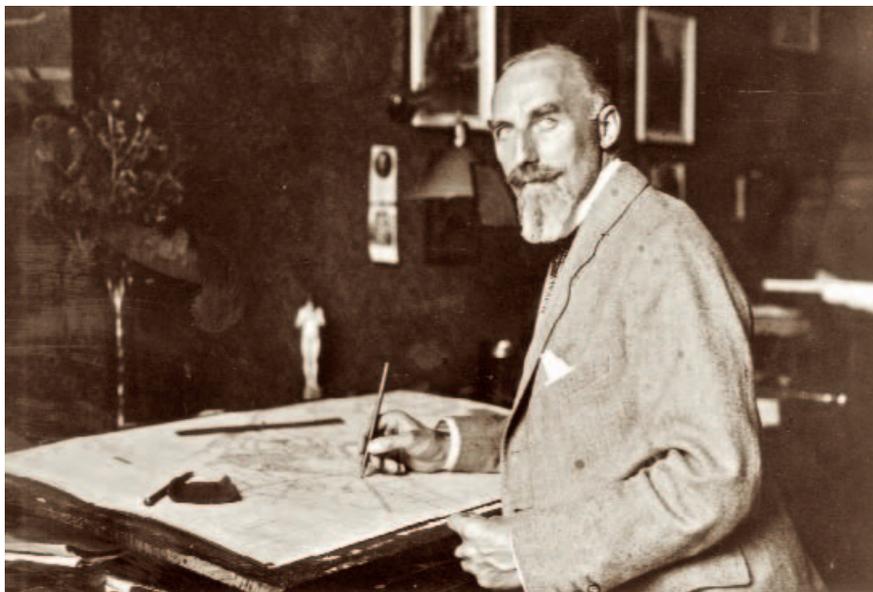
bis zur Gabelung der Jakobinen-, Ritter- und Waldstraße reicht.<sup>21</sup>

Bereits in der allgemeinen Bauordnung von 1864 war festgelegt worden, alle Straßenzüge möglichst geradlinig anzulegen; auch das erste Stadterweiterungsgebiet hinter dem Rathaus war auf diese Weise konzipiert worden.<sup>22</sup> Man folgte damit den allgemein vorherrschenden Richtlinien für Stadterweiterungspläne. Da die meisten Kommunen in Deutschland erst im 19. Jahrhundert in Folge der Industrialisierung über ihre mittelalterlichen Ortsgrenzen hinauszuwachsen begannen, dies aber, wie auch in Fürth zu beobachten, oftmals in

atemberaubender Geschwindigkeit, waren schnelle Lösungen gefragt, die an erster Stelle auf praktischen Erwägungen, weniger auf ästhetischen Gesichtspunkten beruhten. Die Bebauungspläne, für einzelne Straßenzüge »Fluchtlinienpläne« genannt, folgten beispielsweise den Ausfallstraßen und lehnten sich an die Streckenführungen der Eisenbahnen an. Nachdem der äußere Rahmen gegeben war, wurden die Pläne im Inneren hauptsächlich von zwei Planungsvarianten ausgefüllt, dem Rechteck- und dem Dreiecksystem, häufig ergänzt durch Radialstraßen.<sup>23</sup> Wie unschwer zu erkennen ist, wurde

auch bei den Planungen der Fürther Südstadt dieser geometrische Schematismus befolgt.

Gegen dieses schablonenhafte Verfahren und die damit einhergehende Eintönigkeit beim Städtebau opponierte schon 1899 Camillo Sitte (1843-1903), der Direktor der Wiener Staatsgewerbeschule, und forderte bei aller nötigen Rationalität der Bebauungsplanung, gewisse ästhetische Grundsätze gleichwohl nicht zu vernachlässigen. Er verlangte mehr Unregelmäßigkeiten und »Schwüngen« in den Planungsmustern, die Bodenunebenheiten oder Wasserläufe berücksichtigen und nicht ge-



Der Städteplaner Hermann Jansen (1869–1955) entwarf in den 1920er Jahren einen Generalbebauungsplan für Nürnberg und Fürth. Fotografie um 1930.

waltsam eine rechtwinklige Straßenstruktur herbeizuführen versuchen sollten.<sup>24</sup>

Unter dem Einfluss Sittes bemühte sich um die Jahrhundertwende auch die Fürther Stadtverwaltung, das Stadtbild südlich der Staatsbahn durch Grünanlagen, Spielplätze und gebogene Straßen etwas aufzulockern sowie die Straßen in Wohn- und Verkehrsstraßen zu unterteilen, was sich allerdings wegen der vormals einheitlich gesetzten Straßenbreiten von 17,5 Metern als nicht mehr durchführbar erwies. Wenigstens die als unschön geltenden und einer geschlossenen Wirkung von Plätzen entgegenstehenden spitzwinkligen Baublöcke konnten noch durch geeignete Eckausbildungen nachträglich ersetzt werden, was an der Abänderung der Baulinien am späteren Stresemannplatz gut abzulesen ist.<sup>25</sup>

Kritisiert wurde auch das Fehlen eines Gesamtkonzeptes, das Fragen wie die Verkehrsführung sowie die Aufschlüsselung in Gewerbe- und Wohnge-

biete und anderes mehr in einem größeren Zusammenhang regelte und das Gelände nicht einfach, wie bisher geschehen, immer nur bedarfs- und stückweise aufteilte. Nur schleppend wurde die Forderung nach einem Gesamtbebauungsplan für das Stadtgebiet umgesetzt, der erst 1916 vorlag und ohne verbindliche Wirkung blieb.<sup>26</sup> Noch länger ließ die Ausarbeitung und Aufstellung eines überregionalen Generalbebauungsplanes mit detaillierter Konzeption eines Verkehrsnetzes, der Bauflächenverteilung und Einbeziehung eines Grünflächensystems auf sich warten. Für die Städte Nürnberg und Fürth wurde 1921 damit der damals bekannteste deutsche Städtebauer, Professor Hermann Jansen (1869–1945) beauftragt.

Südlich der Militäranlagen sah der »Jansenplan« große Flächen für gewerbliche Ansiedlung sowie ein Hafengelände vor, was jedoch nie verwirklicht wurde.<sup>27</sup> Anders verhielt es sich mit den Vorhaben im östlichen Bereich der Südstadt, der als das vielversprechendste

Industrie- und Gewerbegebiet der gesamten Stadt angesehen wurde und dessen weitere Entwicklung man durch Reduzierung von dort verlaufenden Querstraßen vorantreiben wollte. Zu diesem Zweck wurden die Billing- und die Berlinstraße, beide zwischen Wald- und Leyher Straße verlaufend, aufgelassen.<sup>28</sup>

### Die Bedeutung wächst

Wie der Plan aus den 1890er Jahren mit seinem großräumig konzipierten Bauliniennetz deutlich werden lässt, stellte sich die Stadtverwaltung bereits zu diesem Zeitpunkt auf einen beträchtlichen Anstieg der Bevölkerungszahlen und eine entsprechende Ausweitung des Stadtgebiets ein. Auch in anderer Hinsicht wurde vorausschauend gehandelt und 1884/85 an der Schwabacher Straße 86 ein Bauwerk errichtet, das vorerst als Pfändneranstalt dienen sollte, tatsächlich aber als Schulhaus angelegt war. Rechtfertigten zu diesem Zeitpunkt die Einwohnerzahlen der Südstadt noch keine eigene Lehranstalt, so änderte sich dies binnen weniger Jahre, und im September 1892 konnte das Gebäude seiner ursprünglich zugeordneten Bestimmung übergeben werden.<sup>29</sup>

Obwohl großzügig dimensioniert, bestand nur 15 Jahre später »das dringliche Bedürfnis nach Beschaffung weiterer Schulräume«<sup>30</sup>, und es erging der Beschluss, an der zwischen Kaiser- und Flöschaustraße gelegenen Frauenstraße »ein größeres Schulhaus«<sup>31</sup> zu errichten, das 1909 bezogen werden konnte.

In einer Zeit, als mit Badezimmer ausgestattete Wohnungen noch Selten-



heitswert hatten, wurde zudem die Erbauung eines dritten städtischen Brause- und Wannenbades unter hygienischen Gesichtspunkten als unabdingbar erachtet, da der Stadtteil südlich der Bahn noch nicht über eine solche Einrichtung verfügte. Da dieses »Volksbad« zugleich die Funktion als Badeanstalt für Schulkinder erfüllen sollte, wurde es direkt neben dem neuen Schulgebäude in der Frauenstraße errichtet und auch eine Turnhalle darin untergebracht. 1911 konnte es der Öffentlichkeit übergeben werden und »erfreute sich sofort eines guten Besuchs, der auch angehalten hat.«<sup>32</sup>

Unweit des neuen Volksschulgebäudes entstand ab 1910/11 an der Kaiserstraße der Neubau der bisher in der Altstadt ansässigen, »ständig an Schülerzahl zunehmenden K[öniglichen] Realschule«, der seit 1849 eine Handelsabteilung angeschlossen war. Wie den städtischen Kollegien durchaus bewusst



von oben: Schulhaus Schwabacher Straße 86/88 (nördlicher Teil errichtet 1884/85, erweitert 1901/02), Schulhaus Frauenstraße 15 (erbaut 1909), Königliche Realschule (fertiggestellt 1912; heute Hardenberg-Gymnasium).

war, befand sich der Bauplatz »zwar vom Zentrum der Stadt etwas entfernt«, doch die Lage »im zukunftsreichsten Stadterweiterungsgebiet« schien das ausreichend zu rechtfertigen.<sup>33</sup> Im Jahr 1912 konnte dort der Unterricht aufgenommen werden, acht Jahre später wurde die Lehranstalt zur Oberrealschule erhoben, die seit 1966 den Namen »Hardenberg-Gymnasium« trägt.

Mit den beiden Unterrichtsgebäuden, dem Bad und der im selben Zeitraum in unmittelbarer Nachbarschaft errichteten katholischen Kirche St.

Heinrich und Kunigunde (Heinrichskirche) wurde in der Südstadt ein – auch architektonisch bemerkenswerter – städtebaulicher Schwerpunkt geschaffen, wobei diesmal auch ästhetische Überlegungen im Sinne Camillo Sittes ihren Niederschlag fanden. Es wurde Wert auf ein harmonisches Gesamtbild gelegt, bei welchem dem Gotteshaus »als monumentales Gebäude für den ganzen Stadtteil, insbesondere für den als Mittelpunkt dieses Stadtteils gedachten Platz«<sup>34</sup> erhebliche Bedeutung zugeachtet war.

Die Heinrichskirche, deren Bau den religiösen Bedürfnissen des infolge der beträchtlichen Zuwanderung stark gestiegenen katholischen Bevölkerungsanteils Rechnung tragen sollte, war nicht der erste Kirchenbau der Südstadt. Die dort ansässigen Protestanten hatten, nach mehrjährigen Planungen, bereits gut zehn Jahre zuvor ihr eigenes Gotteshaus St. Paul an der Amalienstraße, zwischen Simon- und Winklerstraße, erhalten. Beide Kirchen stellten Kristallisationspunkte der weiteren Besiedelung der Südstadt dar, zo-



Das Schulhaus Frauenstraße mit dem gleichzeitig erbauten III. Städtischen Wannen- und Brausebad (Bildmitte), in dessen Dachgeschoss die Schulturnhalle untergebracht war. Rechts die Kirche St. Heinrich. Blick von der späteren Sonnenstraße nach Westen.



1903 wurde ein eiserner Steg über die Bahngleise gebaut. Die Fotografie um 1914 zeigt die Verabschiedung der in den Krieg ziehenden Fürther Soldaten.  
Rechts eine Fotografie des Bahnhofstegs nach dem Einsturz 1922.



Die 1896 für den Verkehr freigegebene Bahnunterführung Schwabacher Straße mit dem alten Zirndorfer Lokalbahnhof, von dem aus man bis 1938 über Zirndorf nach Cadolzburg gelangte. Postkarte um 1900.



Blick über die Bahngleise nach Süden in die Schwabacher Straße, im Hintergrund das Rednitztal und die Alte Veste. In der Bildmitte gut zu erkennen ist das Mitte der 1950er Jahre erbaute sogenannte Letra-Haus. Hier befand sich der Sitz der 1950 gegründeten Firma Lederwaren Trautner, ein Hersteller qualitativ hochwertiger Lederwaren. Fotografie 2017.

gen also wiederum Wohnbebauung nach sich.<sup>55</sup>

Die stetig wachsende Bevölkerungszahl in der Südstadt erforderte dringend bessere Verkehrsverbindungen an das nördlich der Bahn gelegene Stadtzentrum. Bis 1896 bestanden lediglich zwei schienengleiche Übergänge zwischen beiden Teilen der Stadt, an der Schwabacher Straße sowie bei der Jakobinen-/Karolinenstraße, was sich, selbst in einer Zeit noch ohne Autoverkehr, als äußerst hinderlich erwies. Schon 1875 verlangten daher die Bewohner südlich der Staatsbahn den Bau einer Unterführung, der allerdings erst 20 Jahre später zur Ausführung kam. 1894 wurde das

aufwändige Projekt in Angriff genommen, das eine Niveauabsenkung der Schwabacher Straße erforderte, wodurch einige Häuser an den betroffenen Straßen nun weit höher über dem bisherigen Straßenniveau lagen, was zusätzliche Baumaßnahmen nach sich zog. Die »Unterführungsanlage« konnte im März 1896 »für den Fuhrwerksverkehr freigegeben« werden und erwies sich »in allen Teilen als wohlgelungenes und zweckentsprechendes Werk [...], das sowohl der Gesamtbürgerschaft wie auch für den jenseits der Bahn liegenden aufblühenden Stadtteil insbesondere von großem Nutzen geworden ist.«<sup>56</sup>

Die Pläne für die Unterführung an der Jakobinenstraße wurden bereits zwei Jahre nach Fertigstellung der ersten Unterführung eingereicht. Da die königliche Staatsbahnverwaltung sie mehrfachen Umarbeitungen unterzog, verzögerte sich der Baubeginn jedoch um mehr als zehn Jahre, bis 1907.<sup>57</sup> Dann jedoch wurde das Projekt als unaufschiebbar angesehen, da die Verkehrsbehinderungen durch die Eisenbahn »unerträglich geworden« seien, denn »der Schrankenschluss dauerte nicht selten lange Zeit und Fußgänger und Wagen stauten sich an den Schranken.«<sup>58</sup> Ausschlaggebend war letztlich, dass vor allem die Garnison eine bessere Anbindung an die Innenstadt wünschte.

Der neue Verkehrsweg wurde mit einer Breite von 18 Metern großzügiger als ursprünglich vorgesehen, ausgeführt. Als Begründung hieß es: »[...] wenn die Südstadt in höherem Maß ausgebaut sein wird [...], wird die Wichtigkeit dieser Unterführung eine immer größere sein – wohl eine noch größere als jene der Schwabacher Unterführung, deren Breite von 12 m heute schon als ungenügend erkannt wird.«<sup>39</sup>

Der weite Abstand zwischen diesen beiden Übergängen wurde schon frühzeitig als problematisch erachtet und Abhilfe geschaffen: »Bei der großen, über 1 km betragenden Entfernung der beiden Bahnübergänge an der Schwabacher und Leyher Straße und der zunehmenden Bebauung der Südstadt erwies sich die Schaffung eines weiteren Verkehrsweges, wenigstens für Fußgänger [...] als notwendig.«<sup>40</sup> 1903 wurde ein eiserner Fußgängersteg, der die Bahngleise vom Bahnhofplatz bis zur Karolinenstraße überspannte, dem Verkehr übergeben, der allerdings 20 Jahre später, nach dem Aufprall eines nicht hinreichend gesicherten Kranwagens, einstürzte. Man entschied sich gegen einen Wiederaufbau und stattdessen für eine Fußgängerunterführung an derselben Stelle.

»Die rasche Entwicklung der Südstadt« sowie insbesondere die Errichtung des neuen Realschulgebäudes »zeitigte das Bedürfnis, zwischen der Unterführung der Leyher Straße und dem Bahnhofsteg einen Fußgängerweg zur Verbindung der nördlich und südlich der Staatsbahn gelegenen Stadtteile herzustellen«, wie es 1910 hieß.<sup>41</sup> Da die Bahn aus betriebstechnischen Gründen



**Das Finanzamt Fürth am Stresemannplatz 15 mit einem Erweiterungsbau aus dem Jahr 2013 (links). Fotografie 2016**

eine weitere Stegverbindung ablehnte, kam nur eine Unterführung in Betracht, die auf Höhe der Luisenstraße den Nordteil der Stadt mit der Karolinen-/Benditstraße im Süden verbinden würde; sie wurde 1913 für den Verkehr freigegeben.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm der Stellenwert des Stadtteils weiter zu. Die Gegend rund um den Stresemannplatz wurde geradezu zu einem »Behördenviertel« aufgewertet. Hier fand 1959 der notwendige Neubau des Finanzamtes ebenso seinen Platz wie der des Arbeitsamtes;<sup>42</sup> 1966 zog das Landratsamt von der Amalienstraße an diesen Standort, wo sich auch nach der Verlagerung des Hauptsitzes der Dienststelle nach Zirndorf 2003 noch eine Zweigstelle befindet. Zum Teil mussten für die Neubauten bis dahin noch bestehende Kleingartenanlagen weichen. Der Stresemannplatz erfuhr damit eine grundlegende Umgestaltung und erhielt ein modernes Gesicht. Eine bislang letzte Erneuerung der Platzanlage erfolgte 2007.

### **Die Baugenossenschaften – das Gesicht der Südstadt**

Den stärksten Bevölkerungsanstieg hatte Fürth um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert zu verzeichnen. Die Kleeblattstadt zählte in jenen Jahren zu den am schnellsten wachsenden Gemeinden Bayerns.<sup>43</sup>

Der private Wohnungsbau vermochte den durch den starken Zuzug von außen entstehenden Mangel an bezahlbaren Kleinwohnungen für Arbeiterfamilien bald nicht mehr auszugleichen. Im Gegensatz zur Versorgung mit Gas und Elektrizität oder dem Ausbau der Kanalisation galt der Wohnungsbau nicht als öffentliche Aufgabe, sondern fiel, insbesondere der Kleinwohnungsbau für die »minderbemittelten« Bevölkerungsschichten, in das Feld der Armenfürsorge und somit in den privaten Bereich. Private Bauträger investierten aber nur selten in den Bau von Arbeiterwohnungen, da ihnen die Rentabilität zu gering erschien. Weder von privater noch von kommunaler Seite war



»Baugenossenschaft Volkswohl erbaut 1951« und »Spar- und Bauverein Fürth«: Stolz verweisen die Fürther Baugenossenschaften mit ihren Beschriftungen auf die von ihnen errichteten Wohnhäuser. Fotografien 2016/17.

nennenswerte Hilfe bei der Beschaffung von Wohnraum, insbesondere für die wachsende Zahl der Industriearbeiter, zu erwarten.

Es war die Eigeninitiative der Betroffenen gefragt, die in Form des Genossenschaftswesens schon über eine lange

Tradition verfügte. Die Bestrebungen, den Lebensstandard der Arbeiter zu verbessern, reichen bis in die Zeit der Frühindustrialisierung zurück. Der Grundgedanke dabei war, die Güter, die ihnen im kapitalistischen System versagt blieben, durch wirtschaftliche Selbsthilfe zugäng-

lich zu machen, indem man sich das Warengut selbst organisierte und gemeinschaftlich verwaltete.

Besonders vorteilhaft konnten diese Idee schon seit der Mitte des 19. Jahrhunderts die Konsum- und Sparvereine verwirklichen. Auch die Überlegung, bei der Arbeiterwohnungsfrage mittels genossenschaftlicher Zusammenschlüsse zu einer Lösung zu kommen, war nicht neu. Erste Baugenossenschaften entstanden schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts auf Anregung von Pionieren der Bewegung wie Victor Aimé Huber (1800-1869) und Hermann Schulze-Delitzsch (1808-1883), denen allerdings, vor allem aufgrund von Finanzierungsproblemen, zunächst noch kein längerfristiger Erfolg beschieden war.

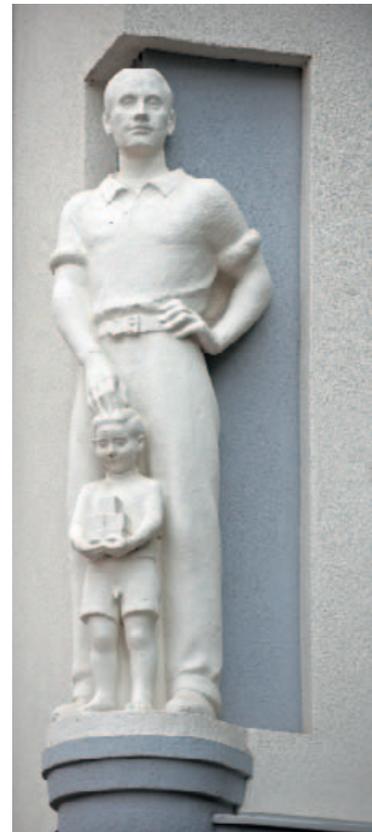
Erst ein neues Reichsgenossenschaftsgesetz sowie vorteilhafte Finan-



Menschenfreundliche Architektur für die Genossenschaftsmitglieder: Ein Wohnblock des Bauvereins in der Flößbastraße 63–75, Fotografie 1920er Jahre.

zierungsmöglichkeiten boten 1889 der Bewegung wieder entscheidende Anreize. Zusammen mit der Aufhebung der Sozialistengesetze und dem Beginn einer günstigeren Wirtschaftsentwicklung führte dies zu einem Aufblühen der Baugenossenschaftsbewegung, die bis zum Ersten Weltkrieg anhielt.<sup>44</sup>

In Fürth ergriffen im Jahr 1898 Wohnungssuchende, zumeist aus dem kleinbürgerlichen Milieu, die Initiative und gründeten die erste Baugenossenschaft, die – zunächst unter dem Namen »Mieter- und Hausbauverein Fürth« – ein Jahr später mit 321 Mitgliedern ins Genossenschaftsregister eingetragen wurde.<sup>45</sup> Es überrascht wenig, dass das erste Vorhaben der neugegründeten Baugenossenschaft die Südstadt ins Auge gefasst hatte. Hier war nicht nur der Bedarf an bezahlbaren Kleinwohnungen besonders hoch, auch stand hier genügend freier Baugrund zur Verfügung. Als erster Bauplatz wurde 1899 ein Areal zwischen späterem Stresemannplatz, Dr.-Beeg-, Frauen- und Kaiserstraße erworben, ein zu dieser Zeit noch in keiner Weise erschlossenes und ausgebautes Gelände. Ein Jahr später war das erste Wohnhaus an der Kaiserstraße (Hausnummer 101) mit 16 Wohnungen fertiggestellt, deren Zahl sich in den nächsten zehn Jahren auf über 100 erhöhte. 1920 war die Bebauung des Areals abgeschlossen. In 16 Häusern waren insgesamt beinahe zweihundert Wohnungen geschaffen, in denen fast ausschließlich Arbeiterfamilien lebten. Einige dieser Wohneinheiten waren ausgesprochen modern, unter anderem mit Spülklosetts, ausgestattet.<sup>46</sup> Noch im selben Jahr begann die



**Lebensgroße Skulpturen an den Eckhäusern 9 und 10 der Buschingstraße/Ecke Flößbastraße. Die Buschingstraße entstand 1949 beim Bau der ersten Häuser der ARGE als Verbindung zwischen Kaiser- und Flößbastraße. Die Figuren sollen ein Gefühl der Geborgenheit und des Zuhause-seins vermitteln. Fotografien 2016.**

Bebauung eines weiteren Grundstückes zwischen Ludwig-, Kaiser-, Sedan- und Erhard-Segitz-Straße. 1910 wurde der Mieter- und Hausbauverein um eine Spareinrichtung ergänzt und änderte seinen Namen in »Spar- und Bauverein«.<sup>47</sup>

Zwar bedeutete der Erste Weltkrieg zunächst eine Unterbrechung der regen Bautätigkeit, doch dank der umsichtigen Vorkehrungen des Vorstands noch während des Krieges konnten Neubauvorhaben nach Kriegsende bald verwirklicht werden, was umso dringlicher war, da sich der Wohnungsmangel in der Zwischenzeit zur Wohnungsnot gesteigert hatte.<sup>48</sup> Während des Krieges

war der Wohnungsbau praktisch zum Erliegen gekommen, nun aber drängten heimkehrende Soldaten und Flüchtlinge aus den abzutretenden Gebieten auf den Wohnungsmarkt; die Zahl der Haushaltsneugründungen nahm überdurchschnittlich zu. Einige wenige Zahlen verdeutlichen, wie groß das Wohnungselend gewesen sein muss: Für 18 im Jahr 1921 vom Spar- und Bauverein fertiggestellte Wohnungen – alle in der Südstadt – gingen allein aus dem Kreis der Genossenschaftsmitglieder 200 Bewerbungen ein.<sup>49</sup>

Trotz der wirtschaftlich angespannten Lage der Nachkriegsjahre mit ihrem Höhepunkt im Hyperinflationjahr



Blick von der Kaiserstraße in die Ludwigstraße stadtauswärts auf einen Bauvereins-Wohnblock. Fotografie um 1935.

1923 gelang es dem Spar- und Bauverein, im Jahr seines 25-jährigen Bestehens die Zahl von 266 Wohnungen zu erreichen, die Wohnraum für weit über 1.000 Menschen boten.<sup>50</sup>

Wenn sich auch die enormen Steigerungsraten der Bevölkerungszahlen früherer Jahre zwischen 1918 und 1938 nicht fortsetzten, hielt die Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum unvermindert an. Während die private Bauwirtschaft in der Südstadt nach 1924 infolge der nach wie vor wirtschaftlich angespannten Situation praktisch völlig zum Erliegen kam, entfaltete sich die Tätigkeit der Baugenossenschaften umso lebhafter, wenn auch, wirtschaftlichen Zwängen geschuldet, in kleinerem Rahmen als oftmals erwünscht, und prägte das architektonische Bild der Südstadt nachhaltig. Auf diese

Weise entwickelte sie sich in den 1920er Jahren zur am dichtesten besiedelten Wohngegend Fürth's.<sup>51</sup> Wie begehrt die Wohnungen nach wie vor waren, lassen die langen Wartezeiten von zwei Jahren für eine Zweizimmerwohnung und drei Jahre für eine Wohnung mit drei Zimmern erahnen.<sup>52</sup>

Allen Einschränkungen zum Trotz wies der Spar- und Bauverein im Jahr 1932 einen Bestand von 589 Wohnungen auf. Da das Angebot an Wohnungen auch in den Folgejahren stets deutlich hinter der Nachfrage zurückblieb, wurden auch weiterhin Grundstücke von beträchtlicher Größe in der Südstadt erworben, der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verhinderte jedoch die Umsetzung zahlreicher Bauvorhaben. Der Sparbetrieb wurde 1939 aufgegeben, der Name der Genossenschaft

lautete fortan »Bauverein Fürth e.G.m.b.H.«.<sup>53</sup>

Ein genossenschaftliches Anliegen war stets, mehr als reinen Wohnraum zu bieten. In diesem Sinne wurden beispielsweise die Höfe der einzelnen Baublöcke so gestaltet, dass mit Rasenflächen, Ruhebänken und Wäschetrocken- und Kinderspielplätzen ein angenehmes Wohnumfeld gegeben war. Eine Vielzahl der Wohnbauten bot Platz für Ladengeschäfte, in denen der Bedarf des täglichen Lebens gedeckt werden konnte.<sup>54</sup> Gastwirtschaften luden zum geselligen Beisammensein ein, beispielsweise das schlicht »Bauverein« benannte Lokal im 1905 errichteten Wohnblock der Genossenschaft in der Kaiserstraße 95, Ecke Dr.-Beeg-Straße<sup>55</sup> Einer der ersten Wirte, Gottfried Lang, betrieb auch eine Metzgerei.

Ebenfalls in der Südstadt ihren Anfang nahm die Baugenossenschaft »Volkswohl«, die 1920 gegründet wurde und bis 1940 über 400 Wohnungen hauptsächlich im Fürther Süden schuf. Die ersten entstanden in der Ludwigstraße 94 und 96, gefolgt von weiteren Bauten dort sowie an Kaiser-, Schwabacher-, Erhard-Segitz- und Steubenstraße.<sup>56</sup>

1941 kam es zum Zusammenschluss mit der »Baugenossenschaft des Bayerischen Bundes der Kriegsbeschädigten und Kriegshinterbliebenen, Ortsgruppe Fürth«, wodurch sich der Wohnungsbestand auf gut 600, verteilt auf insgesamt 95 Häuser, vergrößerte.<sup>57</sup> Eine weitere Fusion erfolgte 2010 mit der »Bau- und Siedlungsgenossenschaft Fürth e. G.« Unter dem Namen »Bau- und Siedlungsgenossenschaft Volkswohl eG« bewirtschaftet sie heute weit über 1.000 Wohneinheiten, die sich ausschließlich in Fürth befinden, der Großteil nach wie vor in der Südstadt.<sup>58</sup>

Zu den beiden großen Baugenossenschaften gesellten sich noch einige kleinere Unternehmen dieser Art, die sich die Schaffung von Wohnraum für spezielle Berufsgruppen zum Ziel setzten. In den 1920er Jahren entstanden beispielsweise in der Ludwigstraße Wohnungen für Angestellte und auf die Initiative der »Beamtenbaugenossenschaft Fürth e.G.m.b.H.« dürfte der Bau der Häuser Amalienstraße 68 sowie Winklerstraße 21 und 23 zurückgehen.<sup>59</sup> Diese Genossenschaft verschmolz 1941 mit der seit 1920 bestehenden »Wohnungsgenossenschaft Kriegerheimstätte«. Ein Jahr später erhielt die Vereinigung den Namen »Ge-

meinnützige Wohnungsgenossenschaft e.G.m.b.H. Fürth«. Seit dem Zusammenschluss mit der »Gemeinnützigen Wohnungsgenossenschaft eG Untererasbach« 2011 firmiert sie unter dem Namen »Wohnungsgenossenschaft Fürth Oberasbach eG«. Der überwiegenden Teil ihrer über 1.000 Wohneinheiten findet sich allerdings nicht in der Fürther Südstadt, sondern im Espan, im Ronhof und an der Alten Veste sowie selbstverständlich in Oberasbach. Die erwähnten Häuser in der Amalien- und Winklerstraße zählen jedoch nach wie vor zu ihrem Bestand und wurden 2013 umfangreichen Modernisierungs- und Renovierungsmaßnahmen unterzogen.<sup>60</sup>

Zu erwähnen sind außerdem Stiftungen wie die 1948 vom Erzbischof Bamberg gegründete Joseph-Stiftung, die auch in der Fürther Südstadt tätig wurde, wo sich Mehrfamilienhäuser in der Erhard-Segitz-Straße 42-46 (erbaut 1966) und in der Kaiserstraße 109 (erbaut 1972) in ihrem Besitz befinden. Zuständig ist sie zudem für die Verwaltung der 1986 errichteten Gebäude Simonstraße 20-24, wo sich auch das Hausverwalterbüro Fürth befindet, sowie der aus dem Jahr 1958 stammenden Wohnhäuser auf dem Grundstück zwischen Dr.-Beeg-, Zeppelin- und Flößaustraße.<sup>61</sup>

Nicht zu vergessen in diesem Zusammenhang ist die »König Ludwig III. und Königin Marie Therese Goldene Hochzeit-Stiftung in Fürth«, 1918 ins Leben gerufen von dem Fürther Wohltäter Alfred Nathan (1870-1922) in Verehrung für das bayerische Königspaar. In der Südstadt sind ihr in der Neumannstraße sechs Ein- bis Zweifami-



**Gedenktafel zur Erinnerung an die Gründung der ARGE an der zur Buschingstraße gelegenen Seite des Hauses Kaiserstraße 40.**

lienhäuser für Kriegsblinde mit Gärten, errichtet in den 1920er Jahren, zu verdanken.<sup>62</sup>

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm die Wohnungsnot in Fürth abermals besorgniserregende Ausmaße an. Tausende von Ausgebombten, viele davon aus der Nachbarstadt Nürnberg, sowie unzählige Flüchtlinge und Vertriebene suchten Zuflucht im weitgehend unzerstörten Fürth, obwohl auch der dort vorhandene Wohnraum bei weitem nicht ausreichte, um allen Hilfesuchenden, zu denen noch eine Vielzahl an Kriegsheimkehrern kam, eine Bleibe zu bieten. Ein großer Teil musste zunächst in Massenunterkünften in Schulen, Turnhallen und Sälen untergebracht werden. In der Südstadt dienten die Volksschulen in der Frauen- und Schwabacher Straße sowie die Landwirtschaftsschule an der Jahnstraße diesem Zweck.<sup>63</sup>



**Blick von Westen über die Südstadt. Deutlich zu sehen sind in der Bildmitte die von der ARGE 1949/50 errichteten Wohnblöcke zwischen Kaiser- und Flößbaustraße. Doch noch immer prägen Schrebergärten große Teile der Südstadt. Fotografie Anfang der 1950er Jahre.**

Binnen weniger Jahre überschritt die Stadt, die vor dem Krieg noch gut 82.000 Einwohner gezählt hatte, mit 100.000 Menschen im Jahr 1948 die Grenze zur Großstadt. Den Mangel an Wohnungen in möglichst kurzer Zeit zu beheben und die bedrückenden Wohnverhältnisse zu ändern, stellte sich daher als eine der vordringlichsten Aufga-

ben der Stadtverwaltung dar. In dieser schwierigen Situation entschloss sich der Stadtrat zu einer großzügigen Lösung: Um eine schnelle und rationelle Bauweise zu ermöglichen, stellte er vier ortsansässigen Baugenossenschaften ein großes Grundstück zwischen Kaiser-, Flößbau- und Schwabacher Straße zur gemeinsamen und raschen Bebau-



**Sanierter Baugenossenschafts-Wohnblock in der Kaiserstraße, Fotografie 2017.**

ung kostenlos zur Verfügung. Quantität genoss dabei absoluten Vorrang, während das Aussehen der Häuser und Wohnungen eine untergeordnete Rolle spielten. Auch die geringen finanziellen Mittel und der Mangel an Baumaterialien erzwangen eine einfache und schlichte Form. Zur Verwirklichung des Vorhabens riefen 1949 die vier Genossenschaften – der Bauverein Fürth, die Baugenossenschaft Volkswohl, die Gemeinnützige Wohnungsgenossenschaft Fürth sowie die Baugenossenschaft »Eigenes Heim« – die Arbeitsgemeinschaft Fürther Baugenossenschaften GmbH, kurz »ARGE«, ins Leben, ein Zusammenschluss, der sich bewähren sollte: Als einzige Vereinigung dieser Art in Deutschland arbeitet sie bis heute erfolgreich zusammen, die Geschäftsführung hat seit dem Beginn der Bauverein Fürth inne.<sup>64</sup>

Alle vier waren und sind auch in der Südstadt aktiv und trugen mit ihrer regen Bautätigkeit in der Nachkriegszeit in hohem Maße zur Linderung der

Wohnungsnot bei und prägten das Stadtbild südlich des Bahnhofs weiter. Neben den drei bereits beschriebenen Genossenschaften war es vor allem die Baugenossenschaft »Eigenes Heim eG«, deren Schwerpunkt vor dem Zweiten Weltkrieg im Fürther Nordwesten auf der Schwand gelegen hatte, die zwischen 1953 und 1960 mit der Errichtung von Mehrfamilienhäusern in der Leyher-, Schulze-Delitzsch- und Fronmüllerstraße Wohnraum für über 200 Familien schuf. Hier fanden in erster Linie Heimatvertriebene und Flüchtlinge, die zuvor jahrelang in Baracken und Lagern gelebt hatten, ein neues Zuhause.<sup>65</sup>

Als der Baugrund in der Südstadt gegen Ende der 1950er Jahre allmählich aufgebraucht war, verlagerte sich der Tätigkeitsschwerpunkt der Genossenschaften, was Neubauten betraf, auf andere Stadtteile.<sup>66</sup> Eine bedeutende Ausnahme stellt der Neubau der Wohnungsgenossenschaft Fürth Oberasbach eG in der Winklerstraße 27 mit 16 Mietwohnungen dar, der 2015 fertige-

stellt wurde,<sup>67</sup> womit eine der verbliebenen Baulücken in der Südstadt geschlossen wurde.

Bereits 1962 wurde als das letzte große Gebäude des Bauvereins in der Südstadt das neue Verwaltungsgebäude an der Herrnstraße eingeweiht, nachdem die bisherige Geschäftsstelle am Stresemannplatz wegen der ständig wachsenden Aufgaben räumlich an ihre Grenzen stieß.<sup>68</sup> Ansonsten nehmen in der Südstadt seither Modernisierungsmaßnahmen den meisten Raum ein. Der älteste Baublock des Bauvereins aus dem Jahr 1899 zwischen Kaiserstraße und Stresemannplatz musste in den 1970er Jahren abgerissen werden, da er wegen unzureichender sanitärer Einrichtungen und schlechter Lichtverhältnisse einem zeitgemäßen Wohnstandard nicht mehr entsprach. An seine Stelle trat ab 1979 das sogenannte Versuchs- und Vergleichsvorhaben. Mit behindertengerechten Wohnungen und vielfältigen Gemeinschaftseinrichtungen wurden dabei neue Leitgedanken des Wohnungsbaus umgesetzt, was 1982 mit einem Preis des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau belohnt wurde.<sup>69</sup> Breiten Raum nimmt bei den Modernisierungsmaßnahmen seit Jahren auch der Umweltschutz ein. Energieeinsparende Wärmedämmung, die Installation von Photovoltaikanlagen und die sorgfältige Erhaltung und Pflege der Grünanlagen sind hier als einige Beispiele zu nennen. Auch für dieses Engagement wurde dem Bauverein mit dem Umwelt- und Naturschutzpreis der Stadt Fürth 2005/06 eine Auszeichnung zuteil.<sup>70</sup>



**Der Blick vom Hochhaus der Sparkasse über die Südstadt: vorne die Karolinenstraße und die beiden Kirchtürme von St. Paul (vorne) und St. Heinrich. Zwischen den beiden Türmen ist das Dach des Hardenberg-Gymnasiums zu erkennen. Fotografie 2017.**

Ohne die Leistung der Baugenossenschaften wäre der sowohl flächenmäßig größte als auch mit heute etwa 26.000 Bewohnern bevölkerungsreichste Stadtbezirk der Kleeblattstadt nicht, was er heute darstellt, so darf man ohne Übertreibung festhalten. Erst durch sie, die ganze Straßenzüge erschlossen und mit Wohnungen versehen haben, erhielt der »Stadtteil südlich des Staatsbahnhofs«<sup>71</sup> sein Gesicht.

Und dieses Gesicht wandelt sich weiter. Heute sind es weniger die Genossenschaften, die dem Stadtteil einen neuen architektonischen Stempel aufdrücken, sondern zahlreiche private Bauträger. Sie nennen ihre Objekte wohlklingend »Klassikgärten«, »Park-

Carrée«, »Herrnhöfe« oder »Logengärten«. Die noch zahlreich vorhandenen Baulücken werden zu Spekulationsobjekten. Und doch ist es sinnvoll, zunächst solche Grundstücke zu erschließen und damit die weitere Versiegelung unserer Kulturlandschaft zu verhindern.

Der Bauboom ist auch optisch an den zahlreichen Kränen zu erkennen, die überall in den Himmel ragen. Fast wird man an die Gründerzeit erinnert, als die Südstadt schon einmal eine einzige Baustelle war. Man mag diesem Wandel und seinen Folgen für die Infrastruktur kritisch gegenüberstehen, doch aufzuhalten ist er wohl nicht.

Dort, wo neuer Wohnraum entsteht, ziehen auch neue Geschäfte, teils in alte

Gemäuer, ein und zeigen, dass Denkmalschutz und Moderne sehr gut harmonieren können. Die »Malzböden« auf dem ehemaligen Brauereigelände an der Schwabacher Straße sind dafür ein gelungenes Beispiel. Und die vielen Menschen, die nun in die Südstadt ziehen, werden dem Stadtteil wieder ein anderes Gesicht geben. Von »Gentrifizierung« sprechen die Soziologen. Eine Entwicklung, der »alte« Südstädter manchmal mit Argwohn begegnen. Eine Entwicklung aber auch, die viele Chancen birgt: Chancen, neue Formen des Zusammenlebens auszuprobieren, in neuen Lokalen und Läden, mit neuem Charme.