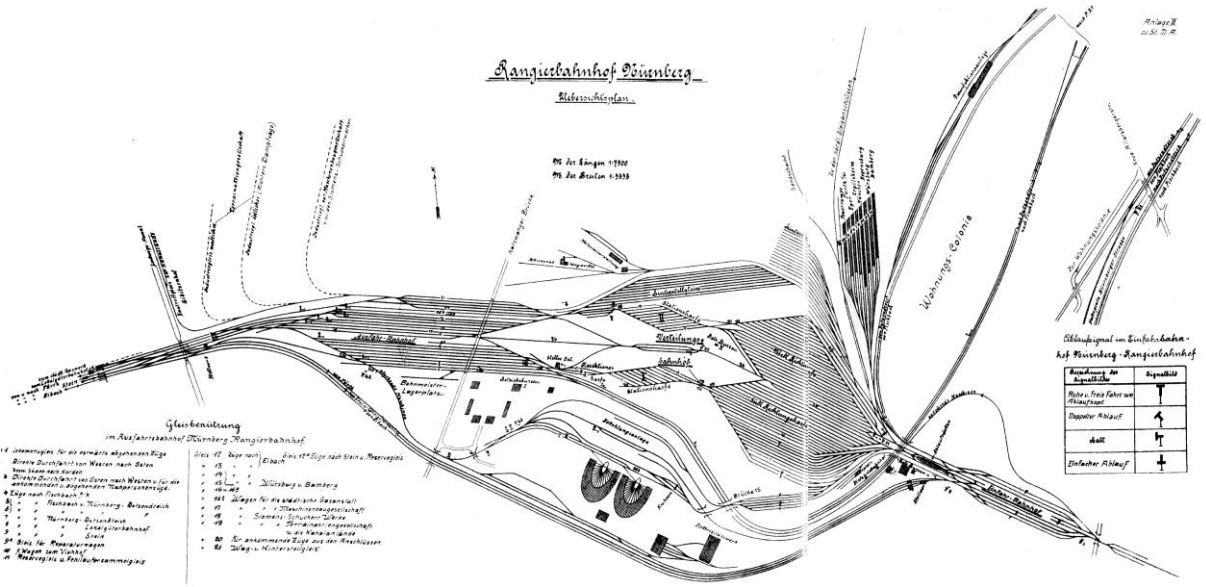
Die Güterumschlaghallen am Nürnberger Südbahnhof

Fotos: Wolf Hergert

Das „Umladepodium“



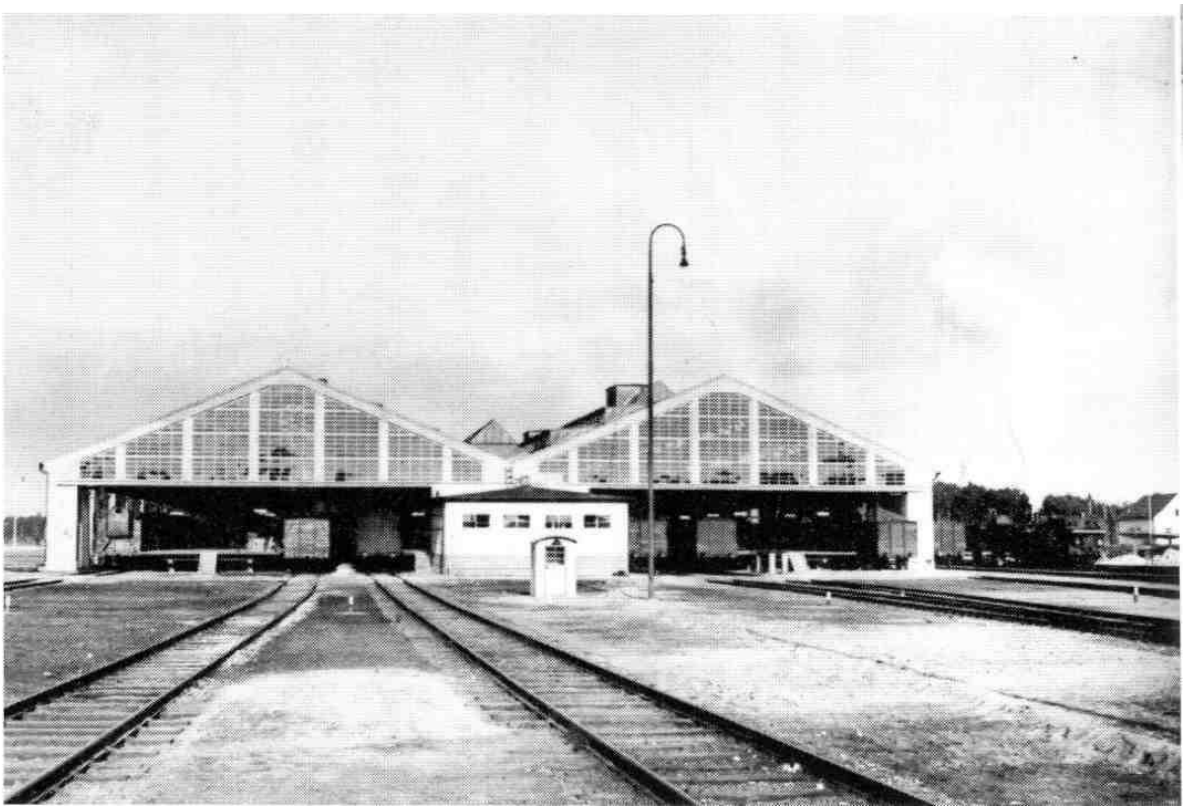
Plan des Rangierbahnhofs 1903. Das „Umladepodium“ findet sich rechts von der Mitte als Kopfbahnhofanlage. [Schieber / Windsheimer (2003) S. 8f]

Schon beim Bau des Rangierbahnhofs 1902/03 war eine Stückgutumschlagstelle eingerichtet worden. Das sogenannte „Umladepodium“ war mit seinen acht Gleisen allerdings von Anfang an viel zu klein konzipiert worden und musste bereits 1904 verlängert werden. Es befand sich einige hundert Meter weiter südlich der jetzigen Hallen auf Höhe der Rangierbahnhof-Siedlung und war als Kopfbahnhof konzipiert. Ausbau- beziehungsweise Umbaupläne fielen immer wieder – unter anderem durch den Ersten Weltkrieg und die nachfolgende Wirtschaftskrise – finanzieller Not zum Opfer. Noch 1927 kritisierte die „Fränkische Tagespost“ die Situation:
„Wohl keine Dienststelle im Direktionsbereich Nürnberg wird die misslichen Verhältnisse aufzuweisen haben, wie die bei der Umladestelle Nürnberg-Rangierbahnhof bestehen.“ Die Halle war baufällig geworden, es gab zu wenige Büros, die Bahnsteige waren zu eng und die Aufenthalts- und Sanitärbereiche der Stelle wurden als „geradezu idealer Seuchenherd“ mit „Waschgelegenheiten in einer Art Rinne“ und „schauderhafte“ Toilettenanlagen beschrieben. Der Weg zur Arbeit über Drahtzüge, Weichen und Gleise war nur unter Lebensgefahr zu beschreiten und darüber hinaus war die Umladestelle noch nicht einmal elektrifiziert, so dass man sich Handlampen bedienen musste.[1]
Das Umladevolumen an diesem prekären Ort war gleichwohl bereits gewaltig: Im September des Jahres wurden 326 Wagen im Eingang und 379 Wagen im Ausgang gezählt.

Der Neubau der Umladehallen

Die Reichsbahndirektion Nürnberg plante bereits seit 1923 einen modernen Neubau an anderer Stelle. Vorgesehen war nun eine „Durchfahrtsvariante“ mit sieben Gleisen am jetzigen Standort, wo durch die Verlegung der alten Allersberger Straße (heute Brunecker Straße) nach Osten (heute Münchner Straße) Platz gewonnen worden war. Die Planungen waren Anfang 1929 abgeschlossen, die Pläne tragen das Datum 14. März 1929.
Die erneute Wirtschaftskrise verzögerte den Baubeginn erneut. Erst 1932 begann man mit den Arbeiten, Anfang September 1933 konnte die Reichsbahndirektion Richtfest feiern.[2]

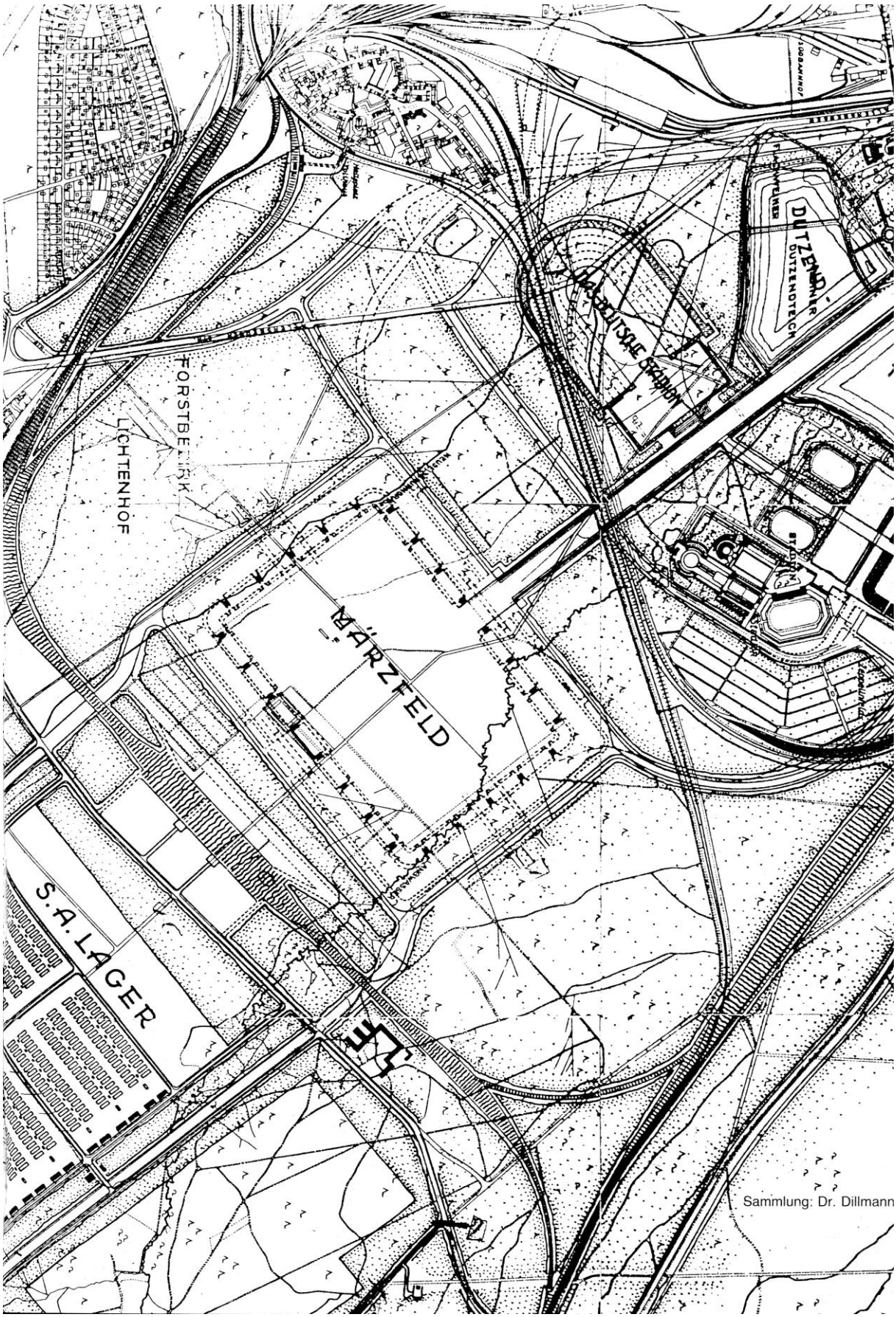
[1] Fränkische Tagespost vom 6. Dezember 1927, zit. n. Schieber / Windsheimer (2003), S. 35
[2] vgl. Schieber / Windsheimer (2003) a.a.O. S. 35f



Die Packhallen nach ihrer Fertigstellung 1935 [Schieber / Windsheimer (2003) S. 34]

Das als moderne Spannbetonkonstruktion entworfen Gebäude ist also **kein NS-Bau**. Es handelt sich um eine moderne, transparente und zweckmäßige Industriearchitektur, die aber dennoch ästhetischen Prinzipien folgt. Die Arbeiter waren unter den großen Hallendächern den Witterungseinflüssen nicht mehr ausgesetzt, trotzdem ermöglichten die Pfeilerkonstruktion und die auf Stelzen gebauten Bahnsteige leichten Zugang von allen Seiten. Die Beschäftigten erhielten komfortable Aufenthaltsbereiche. Der Architekt ist mir (bisher) nicht bekannt.

Die Kantine der Umladestelle nach 1935 [Schieber / Windsheimer (2003) a.a.O. S. 35]



Der Plan verdeutlicht die ungeheuren Veränderungen, die der Bau des Reichsparteitagsgeländes mit sich brachte: Die alte Trassenführung, die die Rangierbahnhofsiedlung beidseitig umschloss, wäre durch das „Deutsche Stadion“ gelaufen, für das auch die „neue“ Allersberger Straße (heute Münchner Straße) verlegt werden musste. Die neue Trasse deutet bereits die Bahnhöfe Märzfeld und Zollhaus an. Oben am Rand die Umladestelle. Plan von ca. 1935 [Bräunlein (1985) S. 53]

Die „Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen“

Kaum waren die neuen Umladehallen 1935 fertiggestellt, als sie von der Reichsbahn als Ausstellungshallen für die Leistungsschau „100 Jahre deutsche Eisenbahnen“ benutzt wurden. Die Ausstellung wurde am 14. Juli 1935 durch den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn Julius Heinrich Dorpmüller in Anwesenheit des Reichsverkehrsminister Paul von Eltz-Rübenach und des fränkischen Gauleiters Julius Streicher eröffnet. Die Hallen konnten in idealer Weise mit historischen und modernen Fahrzeugen bestückt und diese von den Bahnsteigen aus besichtigt werden. Ein großes Freigelände schloss sich westlich und südlich der Hallen an. Gezeigt wurden unter anderem die neuesten Schnellzuglokomotiven, komfortable Reisewagen, der „Fliegende Hamburger“ und seine Fortentwicklung, Panoramawagen und die Fahrzeuge des Rheingold-Zuges. Außerdem wurden Weichen-Transportwagen, ein Gleisbauzug sowie Fahrzeuge des Schwerlast- und Fernverkehrs auf Schiene, aber auch Straße präsentiert. Neben den Hallen wurde auf der Westseite auch ein Sonderpersonenbahnsteig mit eigenem Empfangsgebäude errichtet, wo unter anderem der 1935 fertiggestellte Nachbau des Adlers abfuhr und ankam. Die Ausstellung schloss am 13. Oktober und hatte angeblich eine halbe Million Besucher angezogen. Daneben gab es noch eine Ausstellung “Kunst und Eisenbahn“ in der Norishalle. Auch im Verkehrsmuseum waren die Sammlungen angesichts des Jubiläums neu gestaltet worden. Nach Schluss der Ausstellung verblieben die Fahrzeuge noch einige Wochen in der Umladehalle, um für die große Fahrzeugparade im Dezember zur Verfügung zu stehen.

Westlich der Katzwanger Straße nahm am 8. Dezember 1935, also einen Tag nach dem hundertjährigen Jubiläum der ersten deutschen Eisenbahnfahrt, Adolf Hitler zusammen mit Dorpmüller und geladener Prominenz aus dem In- und Ausland eine große Fahrzeugparade ab, womit das Jubiläumsjahr seinen Abschluss fand.[3]

Screenshots aus „Die Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen“ (1936); oben links: Julius Dorpmüller eröffnet die Ausstellung, oben rechts der „Stromlinienzug“ in der Umladehalle

[3] alle Informationen hierzu auch aus einem von der Reichsbahn produzieren Film „Die Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen“ von 1936; https://www.youtube.com/watch?v=le2zu94P96k

Links: Kinder in Biedermeierkostümen strömen von der Ausstellungshalle dem Nachbau des „Adlers“ zu; rechts: Julius Streicher und Paul von Eltz-Rübenach begutachten den „Adler“-Nachbau.

Weitere Bilder aus dem o.g. Film: oben links und rechts: Der „Adler“ auf dem Freigelände; unten links: Adolf Hitler und Julius Dorpmüller nehmen die Parade des „Bahnschutzes“ vor dem Nürnberger Hauptbahnhof am 8. Dezember 1935 ab; unten rechts: Fahrzeugparade, hier Kraftwagen der Reichsbahn am Rangierbahnhof, westlich der Katzwanger Brücke, wo man eine hölzerne Ehrentribüne errichtet hatte und wo angeblich 30000 Menschen der Fahrzeugparade beiwohnten.

Die historische Dampflokomotive „Pfalz“ zieht den Salonwagen Bismarcks, Punkt 3 der großen Fahrzeugparade vom 8. Dezember 1935. Im Hintergrund die alte Katzwanger Brücke und die dortigen Eisenbahnerhäuser. [Bräunlein (1985), S. 61

Obwohl die modere Architektur an keiner Stelle verhüllt wurde, erstaunt es wenig, dass sie in den offiziellen Darstellungen und Publikationen keine Erwähnung findet. Für die Reichsbahn war es wahrscheinlich am günstigsten, die Ausstellung in den betriebseigenen, großzügigen Hallen, die noch dazu an ein gut ausgestattetes Freigelände anschlossen, durchzuführen. Vom Hauptbahnhof Nürnberg wurden die Besucher mit der Straßenbahn bis fast unmittelbar vor das Ausstellungsgelände gebracht. Außerdem existierte die von den Bewohnern der Rangierbahnhofsiedlung „Rutschn“ getaufte Nahverkehrsverbindung vom Hauptbahnhof über den Bahnhof Dutzendteich, den noch unfertigen Bahnhof Märzfeld und den Vorgängerbahnhof der erst 1937 vollendeten Station Zollhaus zum Rangierbahnhof.

Die Umladestelle in Betrieb

Nach Beendigung der Ausstellung konnte die Umschlagstelle ohne größere Umbaumaßnahmen relativ schnell ihren Betrieb aufnehmen.

Der Güterumschlag in den 1930er Jahren nahm kontinuierlich zu, was allerdings auch auf die Hochrüstung und die angrenzenden Großbaustellen für das Reichsparteitaggelände zurückzuführen ist. Während der Rangierbahnhof Nürnberg durch die Luftangriffe auf Nürnberg während des Zweiten Weltkrieges schwer in Mitleidenschaft gezogen wurde, blieben die Hallen der Umladestelle Nürnberg Süd weitgehend unbeschädigt. Der Betrieb wurde nach dem Krieg sukzessive wieder aufgenommen und der Umschlag nahm wieder zu und erreichte im Jahr 1969 mit 469 000 Tonnen seinen Höhepunkt.[4] Eine weitere kleinere Hallen wurde westlich an die bestehenden angebaut, so dass nunmehr 11 Gleise zur Verfügung standen.

Noch 1985, zum 150jährigen Bahnjubiläum präsentierte man die Umladestelle als leistungsfähigen Betrieb mit 285 Standplätzen auf 11 Gleisen; zwei Brückenstraßen und elf Gleisklappbrücken. An den Gleisen 2, 5, 7 und 9 wurde entladen, auf den anderen Gleisen beladen. Weiter heißt es: „Die GA [= Güterabfertigung] Nürnberg-Süd ist heute die größte Verkehrsdienststelle der Bundesbahndirektion Nürnberg. und ein wesentlicher Stützpunkt des neuen Inter-Cargo-Systems, bei dem elf deutsche Wirtschaftsräume mit Schnellgüterzügen im Nachtsprung miteinander verbunden sind. […]

118 Ausgangsziele werden bedient, davon 23 im Ausland und eines in der DDR; Istanbul ist die weiteste Direktverbindung.“[5]

[4] vgl. Stößenreuther (1972) S. 116

[5] vgl. Bräunlein (1985) S. 164

In den 1990er Jahren änderte die Deutsche Bahn im Zusammenhang mit der geplanten Privatisierung ihr gesamtes Logistik-Konzept und schloss die Umladestelle Nürnberg-Süd im Januar 1998. Die Hallen wurden zum Teil als Lager vermietet und stehen inzwischen leer.

Die Umladehalle in Betrieb 1957
[Schieber / Windsheimer (2003) ebd. oben; Bräunlein (1985) S. 165 unten]

Literatur:

Manfred Bräunlein: 150 Jahre Eisenbahn in Nürnberg, München 1985
Martin Schieber / Bernd Windsheimer: 100 Jahre Rangierbahnhof Nürnberg, Nürnberg 2003
Hugo Stößenreuther: Nürnberger Eisenbahnverkehr seit 1835, in: Verkehrsentwicklung Nürnbergs im 19. und 20. Jahrhundert, Nürnberger Forschungen Bd. 17, hg. v. Verein für Geschichte der Stadt Nürnberg, Nürnberg 1972, S. 76 – 135

zusammengestellt von Wolf Hergert 04/2015