

# Von der Prag zum RosensteinViertel

## Zum Thema der Ausstellung

Die Ausstellung spürt dem *Genius loci*, dem Geist des Ortes auf »der Prag« nach: Sie widmet sich den städtebaulich-architektonischen Qualitäten dieses lebenswerten, jedoch weniger bekannten Stadtteils im Stuttgarter Norden. Denn mit den anstehenden Planungen zum RosensteinViertel, dem städtebaulichen Teil des Großprojekts Stuttgart 21, rückt »die Prag« in den Fokus der stadtweiten Aufmerksamkeit.

Im Vorfeld der Neuplanung des RosensteinViertels bereitet die Landeshauptstadt Stuttgart eine Bürgerbeteiligung vor. Als bürgerschaftliches Sprachrohr der »PrägerInnen« wird sich auch der Info-Laden Stuttgart 21 »Auf der Prag« e. V. einbringen: mit Themen, die das gelingende Zusammenwachsen der Neubaugebiete mit der bestehenden »Prag« hin zum RosensteinViertel fördern können.

Eines dieser Themen ist die Diskussion über die Zukunft des Gleisbogens, seiner Kulturdenkmale und Landschaft an der städtebaulich-landschaftlichen Schnittstelle zwischen altem und neuem Quartier.

Ein anderes Thema richtet den Blick auf das Ziel der Landeshauptstadt Stuttgart, städtebauliche Weichen dahingehend zu stellen, dass sich das RosensteinViertel um die »Prag« herum zu einem lebenswerten urbanen Stadtteil weiterentwickelt.

Nun liegt die Frage nahe, ob und was *wir*-engagierte BürgerInnen, PolitikerInnen, PlanerInnen – aus dem lebenswerten Quartier »Auf der Prag« für das RosensteinViertel lernen können. Denn die »Prag« ist unbestritten ein lebenswertes Quartier. Was macht diesen Lebenswert aus? Welche städtebaulichen und architektonischen Qualitäten tragen zu diesem Lebenswert bei?

Mit zahlreichen Abbildungen und in einfacher Sprache gibt die Ausstellung einen Überblick über die Entwicklung »der Prag«, zeigt prägende städtebaulich-architektonische Merkmale auf und stellt öffentliche Orte vor – herkömmliche und informelle Orte.



1. Oben  
Das Herz »der Prag« an der Ecke Nordbahnhof-/Mittnachstraße



2. Links  
Graffiti an einem LKW-Anhänger im Inneren Nordbahnhof



# Die Prag heute

## Wie sieht die Prag heute aus?

Der Stadtteil »auf der Prag« gehört zum Stadtbezirk Stuttgart-Nord. Die »Prag« ist umgeben von den Stadtteilen Nordbahnhof, Am Rosensteinpark, Am Pragfriedhof und Heilbronner Straße. Historisch betrachtet besteht die Prag aus der »Vorderen Prag« (heute Stadtteil am Pragfriedhof), dem zentralen Bereich »Auf der Prag« und der »Hinteren Prag« (heute ein Bereich des Stadtteils Nordbahnhof).

Seit 1956 gehört »die Prag« zusammen mit zehn anderen Stadtteilen zum Stadtbezirk Stuttgart-Nord. »Die Prag« selbst besteht aus drei Bereichen: »der Vorderen Prag« im Süden (zwischen Heilbronner Straße, Wolfram-, Nordbahnhofs- und Friedhofstraße) mit den drei Eisenbahner-Hochhäusern von Helmut Conradi und einem Wohnbau von Richard Döcker; »der Hinteren Prag« am Nordbahnhof (zwischen Heilbronner Straße, Nordbahnhof- und Pragstraße) mit Gründerzeitstraßenzügen, Bürogebäuden und Bauten der IGA 1993; und dem Gebiet »Auf der Prag« – zwischen Heilbronner Straße und Gleisbogen.

Die Nordbahnhofstraße als Nord-Süd-Achse bildet das stadträumliche Rückgrat

»der Prag«; daran schließen an: im Nordwesten der Äußere Nordbahnhof mit der heutigen S21-Logistikfläche; im Westen der Pragfriedhof und die »unfertige Stadt« am Nordbahnhof mit dem Kulturbetrieb der Wagenhallen, dem *Urban Gardening*, der alternativen »Wagenburg«, den provisorischen S21-Wohncontainern und der Gedenkstätte »Zeichen der Erinnerung«; im Nordosten der Rosensteinpark mit dem Museum am Löwentor; im Osten das »Eisenbahnerdörfle«; im Südosten das ehemalige Milchhofareal mit einem gemischt genutzten Gebiet (Wohnbauten, Agentur für Arbeit, UFA-Palast-Kino, Kolping-Werk); im Südwesten hin zum Pragfriedhof entsteht ein neues Wohngebiet. Östlich vom Gleisbogen liegt der Bahnbetriebshof mit dem Lokschuppen

und dem ehemaligen Postgebäude am Rosensteinpark und Unterem Schlossgarten.

Das »Eisenbahnerdörfle« bildet den städtebaulich-architektonischen Kern »der Prag«: neun Wohnblöcke mit Gründerzeit-Charakter, einem weitgehend orthogonalen Straßennetz, im Nord- und Südosten an den Gleisbogen angepasst.

Der Pragfriedhof spannt sich auf zwischen der katholischen St. Georgskirche im Westen, der evangelischen Martinskirche im Osten, dem Krematorium im Norden und der Kapelle am Südeingang.

Im Nordwesten verbindet der Brünner Steg die Prag fußläufig mit dem »Grünen U« und dem Killesberg.



»Die Prag« zwischen Pragfriedhof, Gleisbogen, Unterem Schlossgarten und Rosensteinpark

**1** Äußerer Nordbahnhof, S21-Betriebsfläche, Zentrales Logistikfeld

**2** »Grünes U« mit Brünner Steg

**3** Wohngebäude der IGA 1993, Mecanoo Architekten, NL

**4** »Hexenhäuschen« unter dem Gäubahnviadukt, Rosensteinstraße

**5** Wohnbau am Gleisbogen, Rosensteinstraße

**6** Ehemalige Posthalle an der Platanenallee (links im Bild) und an der S-Bahnstrecke nach Bad Cannstatt

**7** Rosensteinschule

**8** Das städtebaulich-öffentliche Rückgrat »der Prag«, die Nordbahnhofstraße

**9** Neue Wohnbebauung mit öffentlichem Freiraum nördlich vom Arbeitsamt, Nordbahnhofstraße

**10** Die »Conradi-Hochhäuser« an der Vorderen Prag

**11** Innerer Nordbahnhof, Gedenkstätte »Zeichen der Erinnerung«

**12** Grabskulptur, Pragfriedhof

**13** Evangelische Martinskirche mit Vorplatz, »Der-gute-Hirte-Brunnen« und (noch) mit dem Info-Laden im Seitenflügel

**14** Katholische Kirche St. Georg, Heilbronner Straße

**15** Innerer Nordbahnhof, Kunstinstallation

**16** Innerer Nordbahnhof, Wagenhallen, Zustand 2004

**17** Innerer Nordbahnhof, S21-Wohncontainer

# Eine kurze Geschichte der Prag

## Zur städtebaulichen Entwicklung »der Prag« (I)

Außerhalb der Stadtmauern der Residenz gelegen, war »die Prag« jahrhundertlang ein Grenz- und Ackerland zwischen Stuttgart und Bad Cannstatt. Durch die Prag führte aber auch die wichtige Ludwigsburger Straße, die nordwestliche »Nabelschnur« Stuttgarts (die heutige Nordbahnhofstraße ist davon noch übrig).

Jahrhundertlang war die Prag ein Grenzland zwischen Stuttgart und Bad Cannstatt. Die Herkunft und Bedeutung des Flurnamens »Prag« sind ungeklärt. Möglicherweise stammt er von der landwirtschaftlichen Bedeutung von »Brach« ab. Tatsächlich war »die Prag«, eine mit einer fruchtbaren Lehmschicht bedeckte terrassierte Senkebene, zuerst ein Ackerland. Ein Großteil der Äcker gehörte dem Spital auf »der Prag«. Denkbar ist auch, dass »Prag« auf den Begriff »bracken«/»bracket« – mit einer harten Kruste versehen – zurückgeht, im Hinblick auf die römische und mittelalterliche Schotterstraße, die am Pragpass

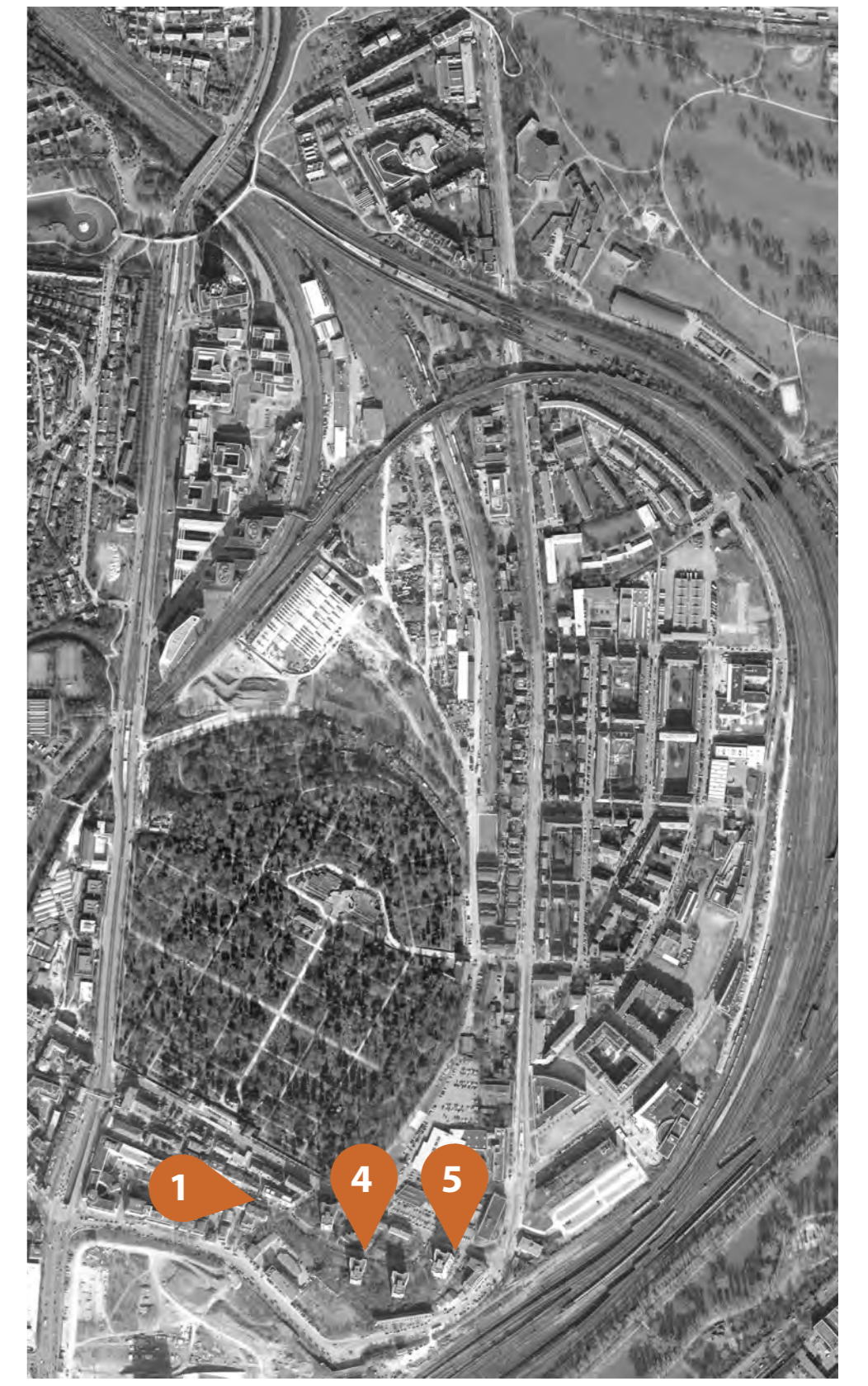
(Pragsattel) zwischen »Wartberg« und »Kaltm Berg« von Westen nach Nordwesten führte.

Daran schloss die Ludwigsburger Straße an, lange Zeit Stuttgarts Lebensader nach Norden. Von ihr ist nur ein Abschnitt erhalten, der von der Innenstadt abgeschnitten ist: die Nordbahnhofstraße.

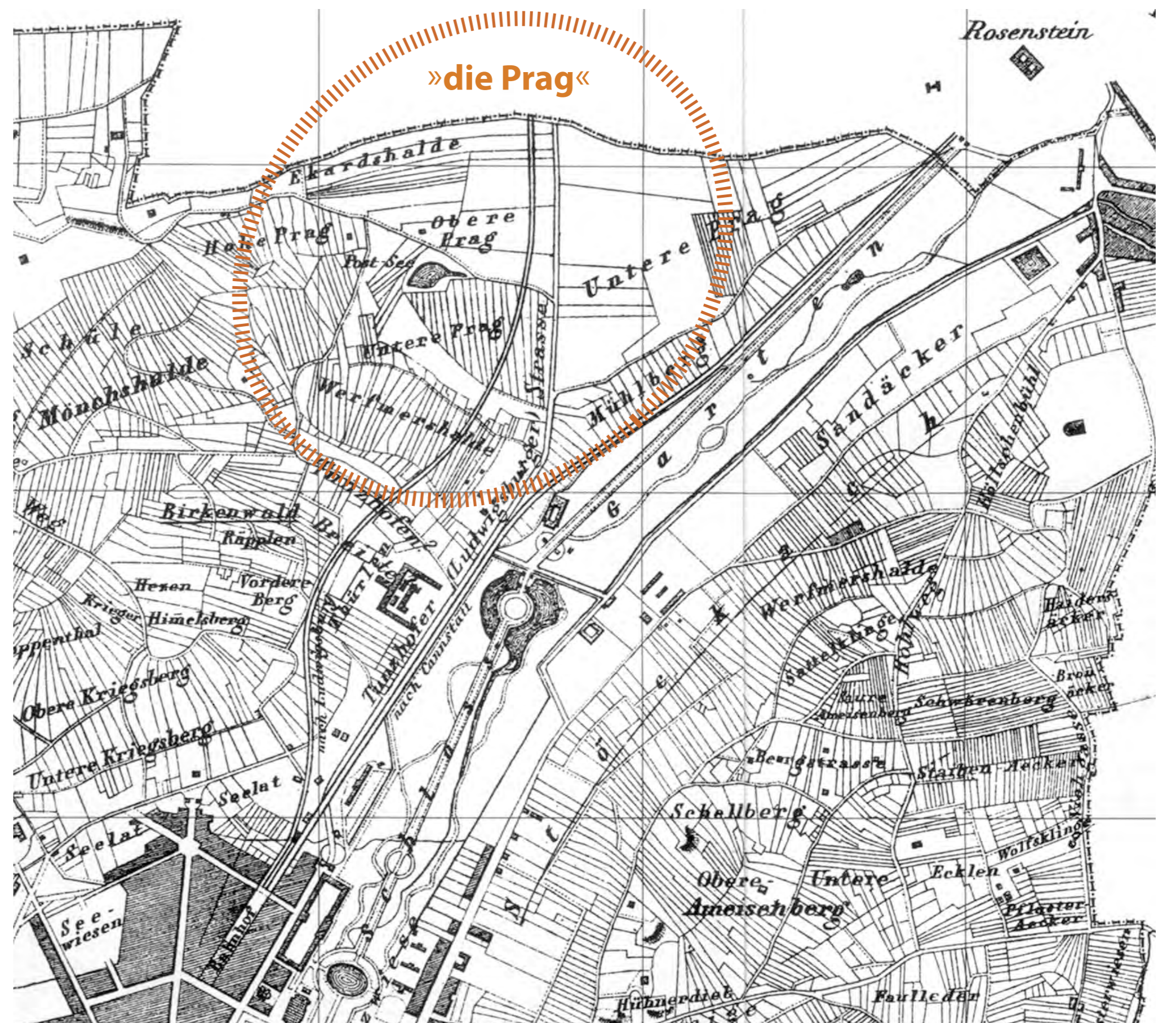
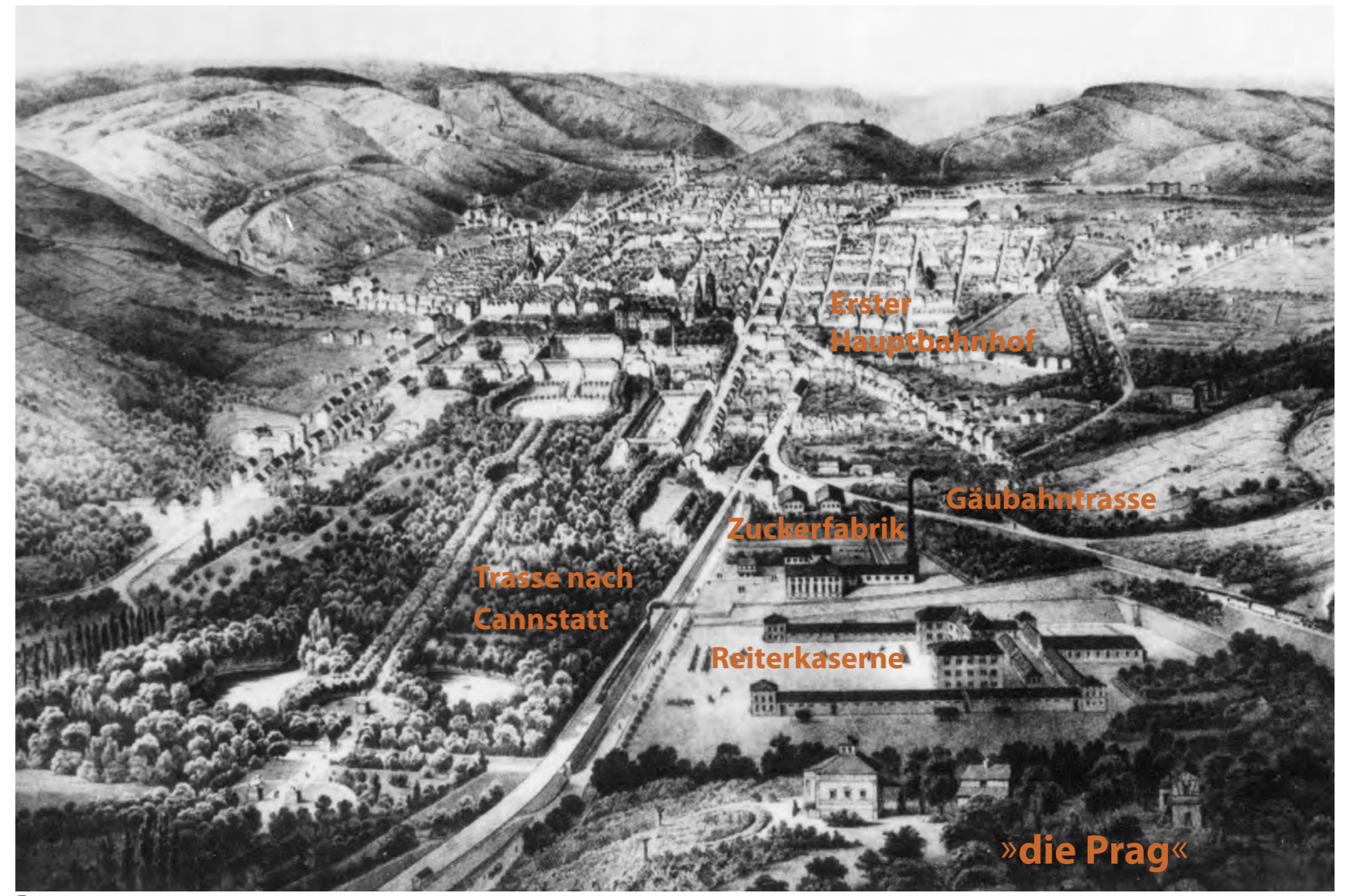
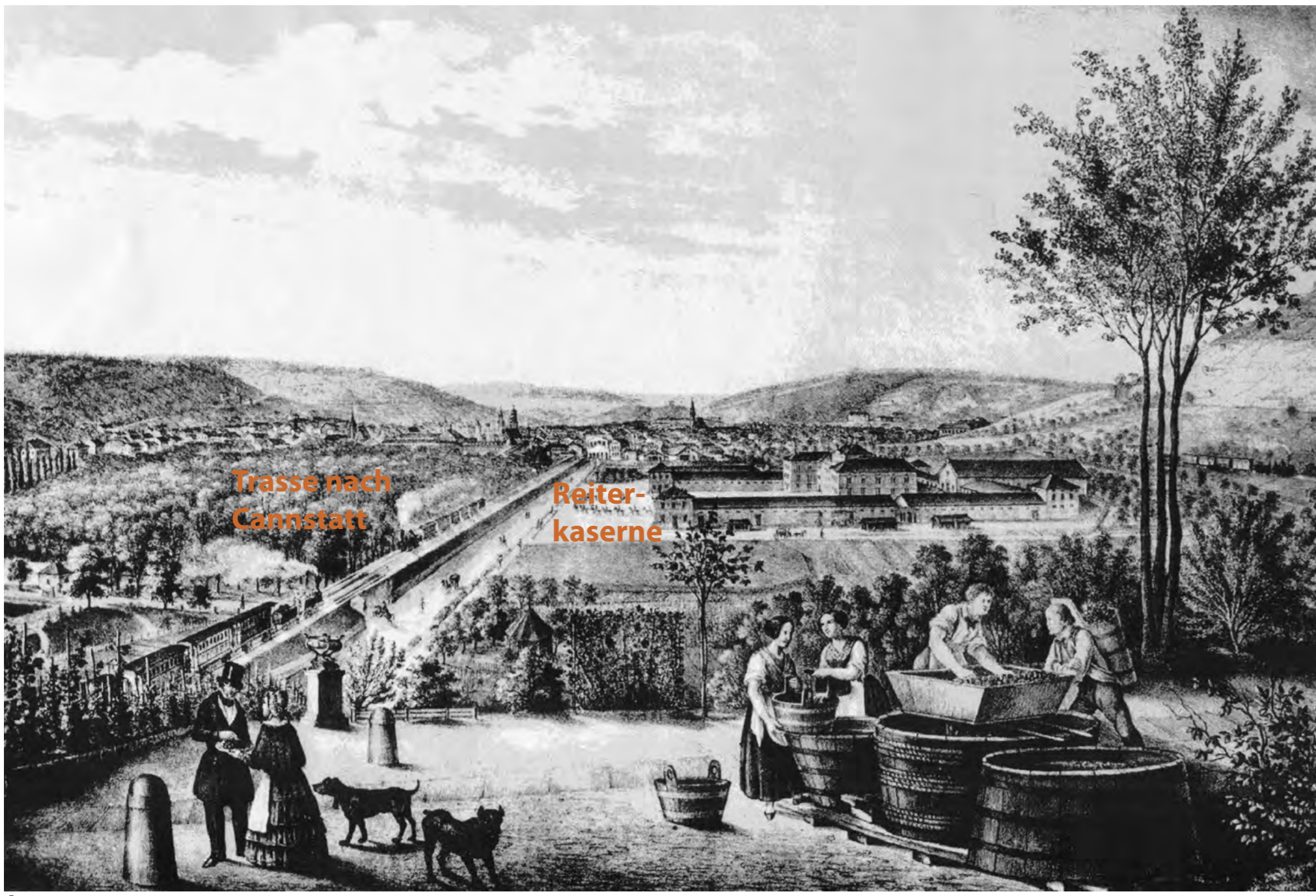
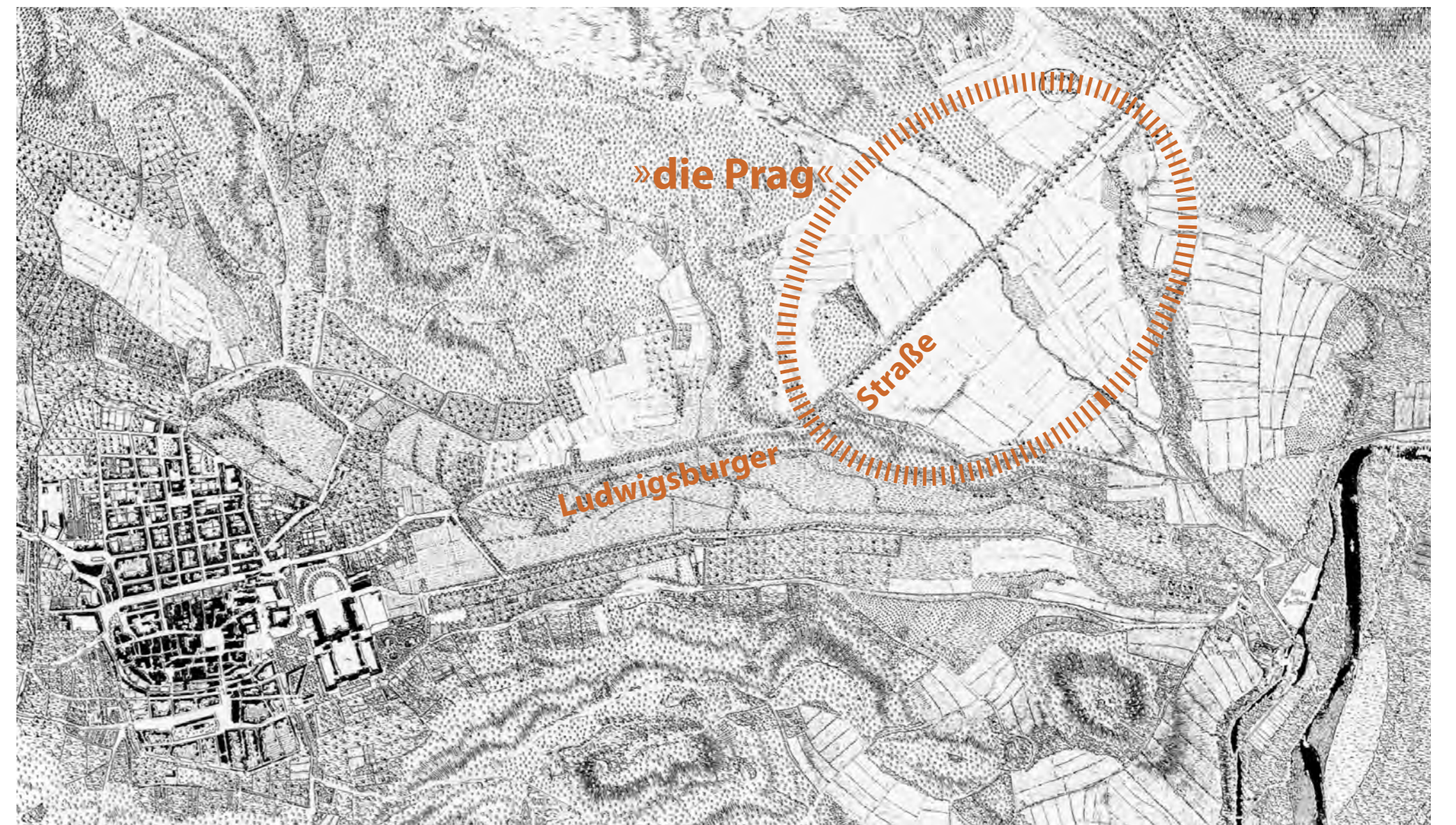
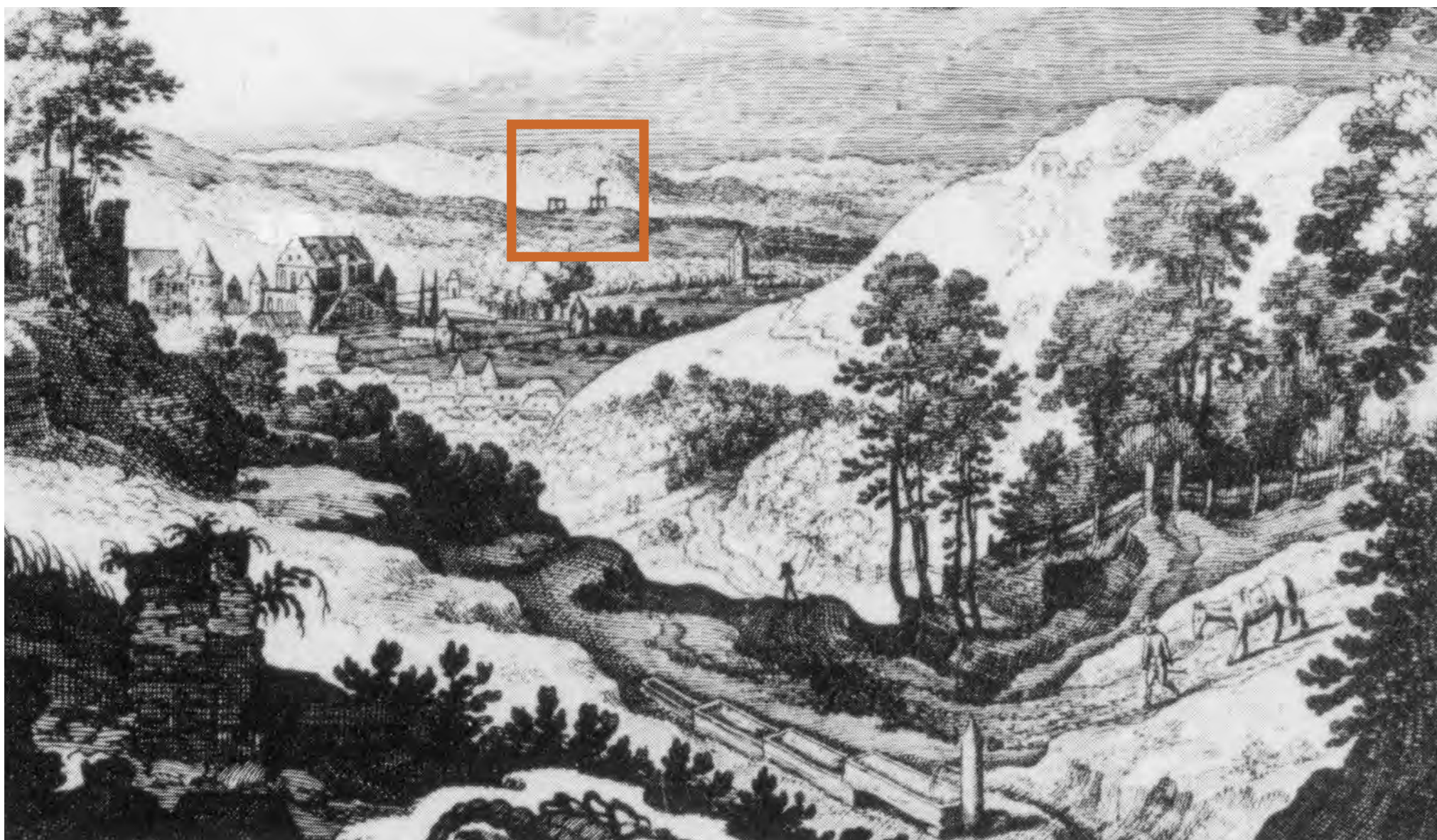
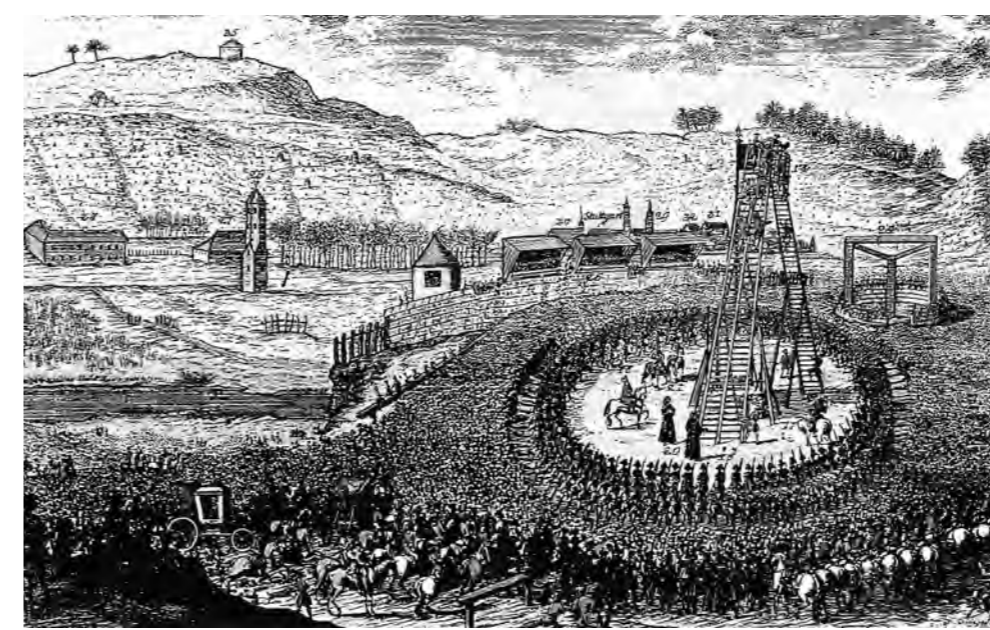
Mitte des 15. Jahrhunderts kam die Hinrichtungsstätte auf die Wolframshalde (die heute zur Vorderen Prag gehört), die daraufhin »Galgenberg« hieß.

Doch erst mit der Industrialisierung und dem Bau des ersten Bahnhofs 1846 rückte »die Prag« näher an die Stadt. Den städtebaulichen Entwicklungskorridor »der Prag« entlang der Ludwigsburger Straße

bestimmten nun die Gäubahntrasse (im Westen), die Bahntrasse nach Cannstatt (im Osten) und der Rosensteinpark (im Norden). Zwischen der Innenstadt und »der Prag« entstanden die Zuckerfabrik, die Reiterkaserne, das Hauptzollamt und der Güterbahnhof mit Lagerhaus und Speditionen.



1. Darstellung der politisch motivierten Hinrichtung des Finanzrats Josef Süß Oppenheimer, 1738
2. Stuttgart, vom Bopser aus gesehen. Im Hintergrund ist die Galgenstätte auf »der Prag« zu sehen, Sebastian Merian, 1624
3. Stadtplan von Stuttgart bis zum Neckarknie und Cannstatt, vor dem Ausbau der Schlossgärten, Friedrich Roth, 1794
4. Weinlese auf »der Prag« Mitte des 19. Jahrhunderts. Blick von der Unteren Prag auf Stuttgart
5. Stuttgart aus der Vogelschau, Standpunkt über der Unteren Prag, Wagner 1852
6. Stuttgart und die Region am mittleren Neckar vor der Industrialisierung, 1834
7. Markung von Stuttgart, Ausschnitt mit »der Prag« als Grenzland zu Bad Cannstatt, 1849. Lithografie, 1932



# Eine kurze Geschichte der Prag

## Zur städtebaulichen Entwicklung »der Prag« (II)

Als Stuttgart ab Mitte des 19. Jahrhundert sich von einer Residenzstadt zu einer Industriestadt entwickelte, wuchs die Stadt an und die Bevölkerung nahm stark zu. Dies war der Startschuss für die Entwicklung »der Prag«: Eisenbahn, Industrie und Gewerbe siedelten sich an, die Stadt richtete den Pragfriedhof ein und schloss die Prag an das städtische Straßenbahnnetz an.

**M**it der Industrialisierung und der Anbindung an das überregionale Eisenbahnnetz begann Stuttgart stark zu wachsen: auch die Wohnungsnot nahm zu. Die Stadt handelte.

Nördlich der Gäubahn entstand die Bahnhofstraße (heute Heilbronner Straße) mit dem »Postdörfle«, der ersten Arbeitersiedlung Stuttgarts (1866-72), und dem Bürgerhospital.

An der Ludwigsburger Straße – an der Engstelle zwischen dem ersten Gleisbogen der Gäubahntrasse und der Bahntrasse nach Cannstatt – gründete der Wirt Georg Munz 1866 den »Englischen Garten«, die größte Brauerei der Stadt

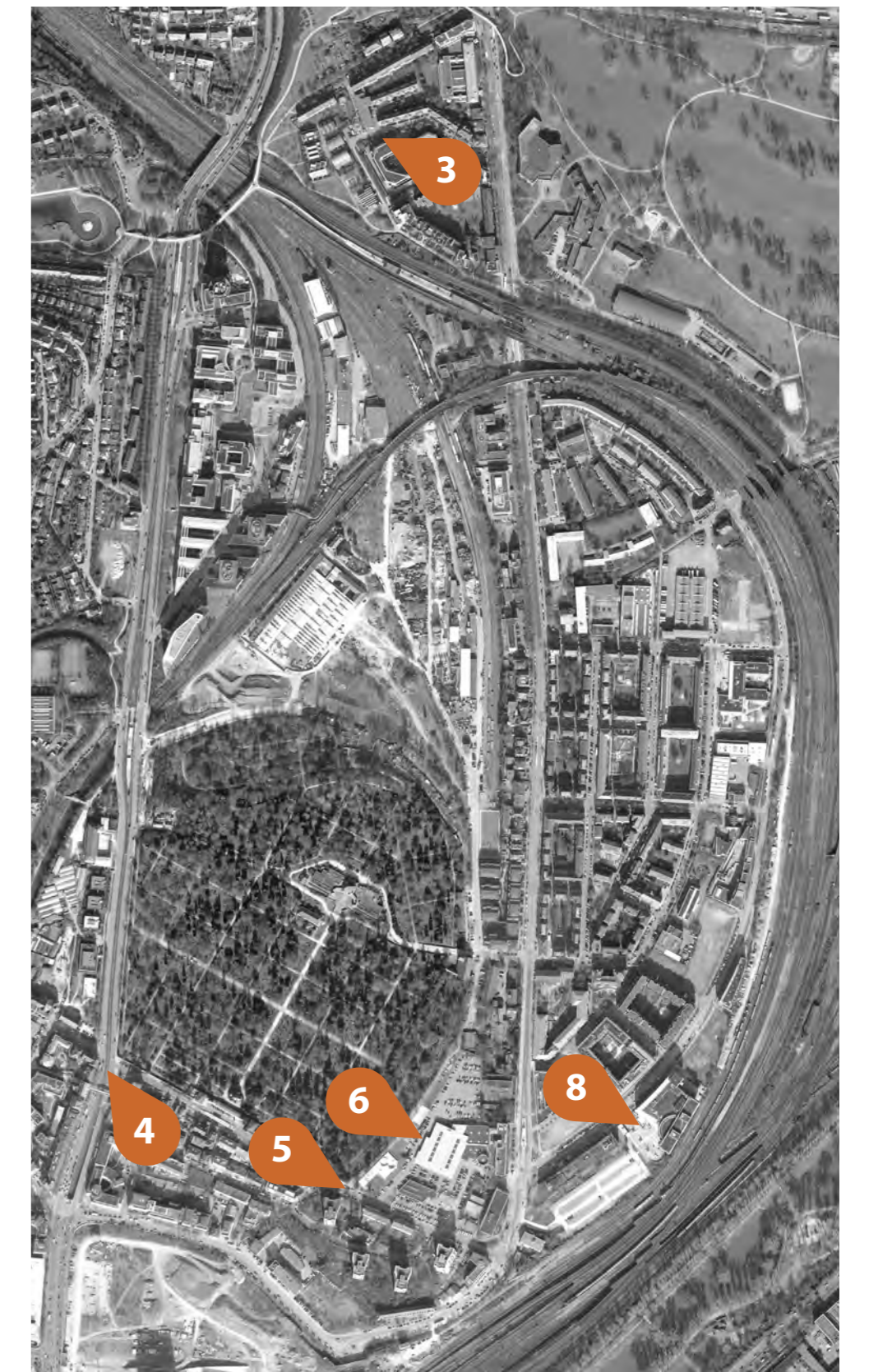
und bedeutendste Gaststätte auf »der Prag«. Ihre imposanten Backsteinbauten beherbergten ab den 1920er Jahren den Milchhof und, vor dem überhasteten Abriss in den 1990er Jahren, das beliebte alternative Kulturzentrum »Zapata«.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts benötigte Stuttgart dringend auch einen neuen Zentralfriedhof, den sie schließlich 1873 innerhalb des Gleisbogens der Gäubahntrasse auf »der Prag« anlegte und 1877 um den Israelitischen Friedhof erweiterte. Zwischen der Mönchstraße und der Friedhofstraße, die die Bahnhofstraße mit der Ludwigsburger Straße verband, entwickelte sich die Vordere Prag. Das ideelle Zentrum von

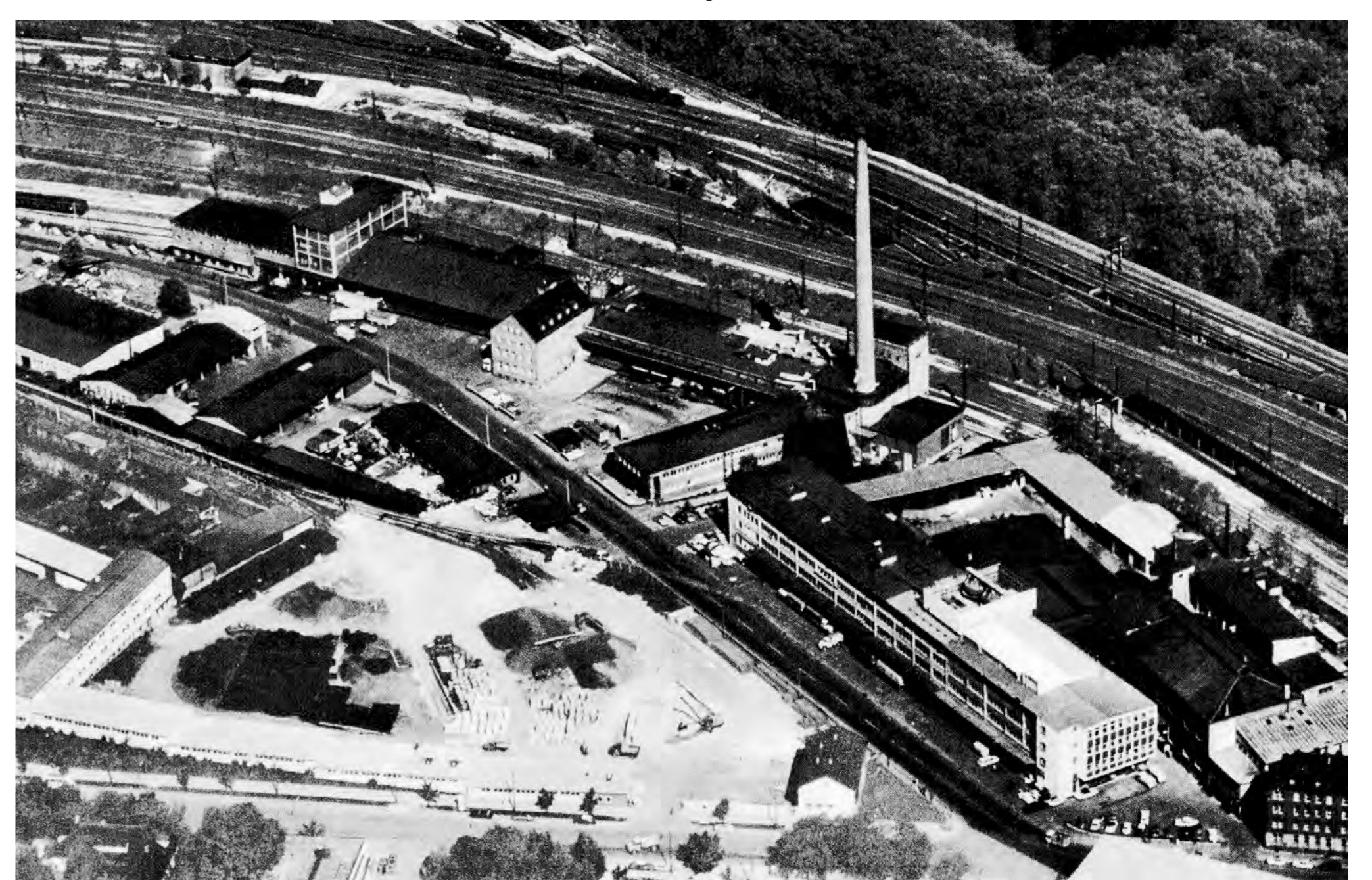
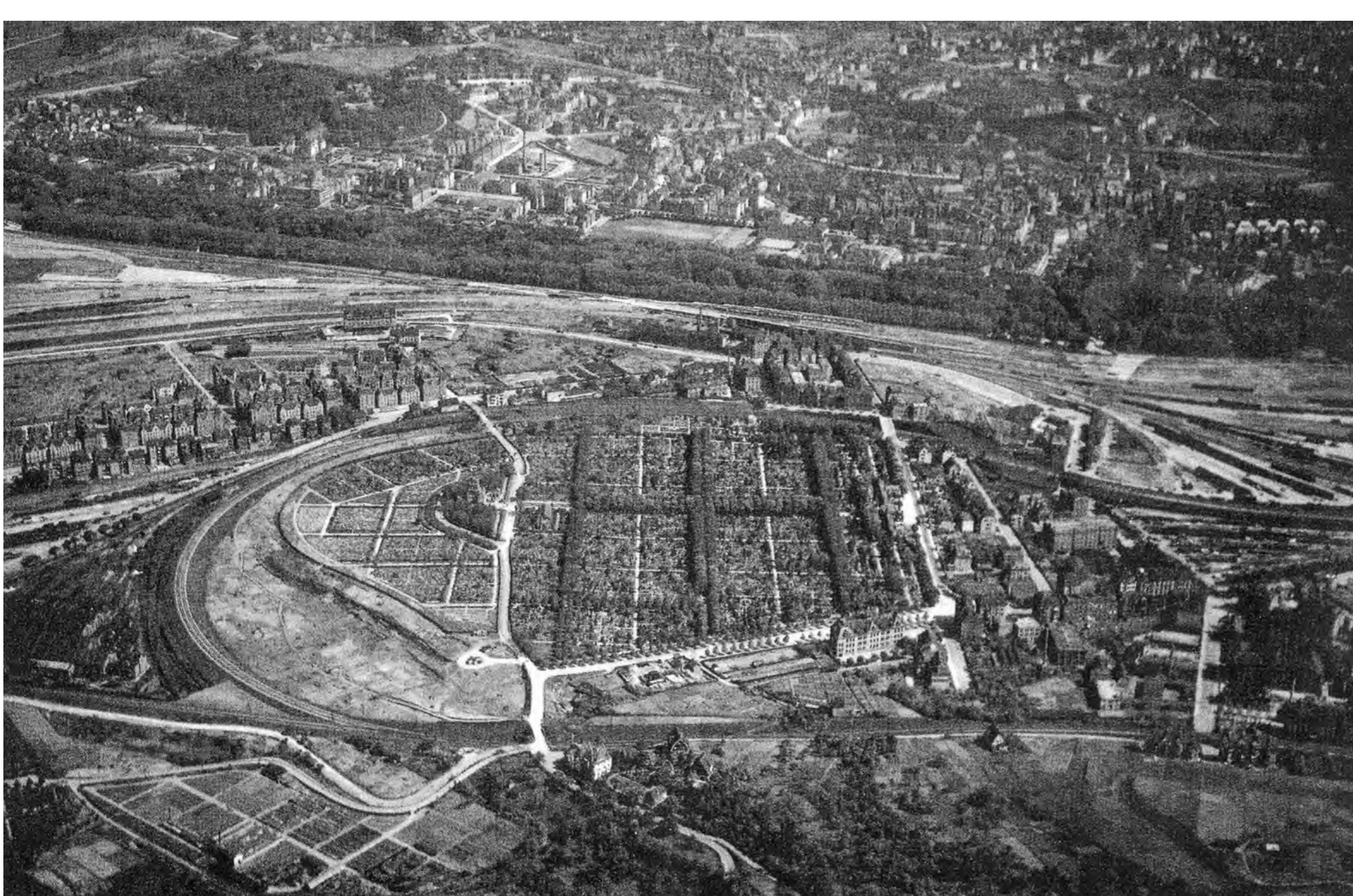
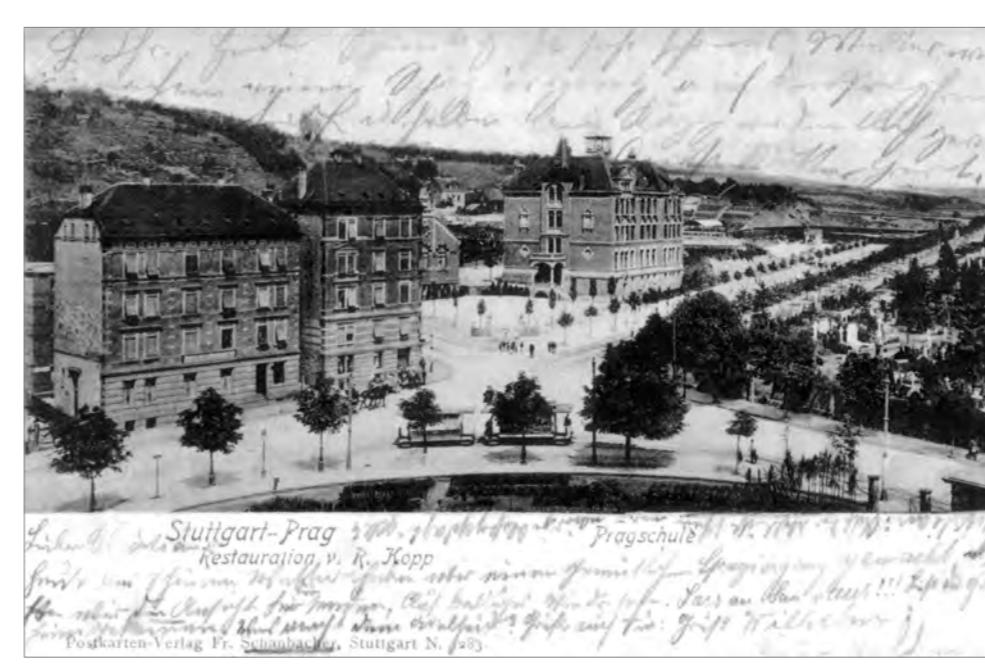
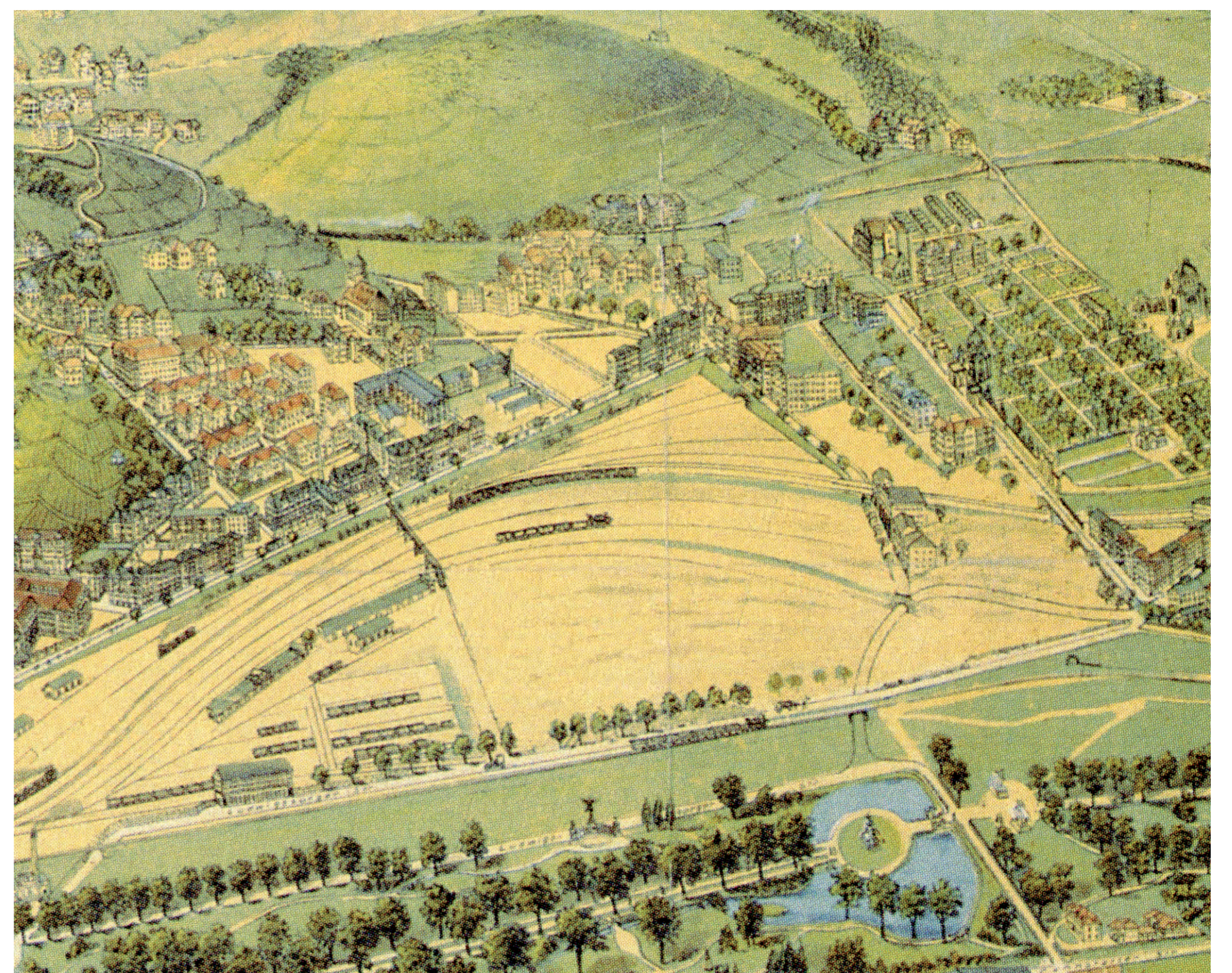
»Nordheim«, wie das Quartier auch hieß, war die evangelische Martinsgemeinde mit ihrer Kapelle, gestiftet vom Fabrikanten Paul Lechler.

An der Ecke Bahnhof-/Friedhofstraße entstand 1900 die Pragschule. Nördlich vom Pragfriedhof lagen die Ziegelei, der Lokomotivschuppen (die heutigen Wagenhallen) und die Haltestelle Nordbahnhof. Dort siedelte sich 1899 die Fassfabrik Diener & Roth an (im Bereich der heutigen Störzbachstraße in der Hinteren Prag).

Seit 1896 ist »die Prag« an das städtische Straßenbahnnetz angeschlossen, mit der Linie U12 (früher U15) als öffentliche Lebensader.



1. Historischer Stadtplan von Stuttgart, V. A. Malte-Brun. Aus: *Allemagne Illustré*, Paris 1882, Blatt 89, Detail
2. Stuttgart aus der Vogelschau, Rudolf Hagmann, 1912, Detail
3. Werbekarte der Fassfabrik Diener & Roth, historische Ansichtskarte
4. Ecke Heilbronner Straße (früher Bahnhofstraße)/Friedhofstraße mit der Prag-Gaststätte, der Pragschule und dem Pragfriedhof, historische Ansichtskarte
5. Blick nach Osten entlang der Friedhofstraße, vom Standpunkt der heutigen Skateranlage aus, historische Ansichtskarte, 1907
6. Die frühere Martinskapelle, historische Aufnahme, 1907
7. »Die Prag« von oben, historische Luftaufnahme, 1918
8. Der frühere Milchhof am Gleisbogen, Luftaufnahme, 1970



# Eine kurze Geschichte der Prag

## Zur städtebaulichen Entwicklung »der Prag« (III)

»Für diese Haupt[verkehrs]linien sind fast immer alte, sehr praktisch angelegte Wege und Landstraßen [wie die Nordbahnhofstraße] als Grundlagen vorhanden, die gewissermaßen zu verfolgen sind. Damit ist das Gerippe schon gegeben. Die übrig bleibenden Gebiete werden mit Wohnstraßen aufgeteilt, aber beileibe nicht schematisch, sondern immer jeglichen örtlichen Anhalt zu verschiedenartigen Lösungen benützend.«

Theodor Fischer\*

Im Jahr 1892 lobte die königliche Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen einen Wettbewerb für ein Wohnviertel auf »der Prag« aus. Letztlich übernahm die Bauabteilung der Eisenbahnverwaltung die Planung und Ausführung des »Eisenbahndörfles«, das gemäß dem Stadterweiterungsplan von 1896/97 (1) die Keimzelle eines neuen Stadtteils bilden sollte – mit der Rümelinstraße als Hauptachse der achsialsymmetrischen dreieckigen Komposition. Auf diese Planung geht der Verlauf der Knollstraße zurück, die an der Mittnachstraße parallel zur Rümelinstraße nach Südwesten abknickt. Als die Entscheidung für den

Bau des neuen Hauptbahnhofs fiel, legte die Eisenbahnverwaltung zwei Entwürfe für einen größeren Gleisbogen und die daran angepasste »Prag« vor: der erste Entwurf nimmt gewissermaßen den Gedanken des Rosensteinviertels vorweg (2); zum Zuge kam aber der zweite Entwurf mit dem großen Gleisbogen (3).

Vollendet wurde das »Eisenbahndörfle« 1930; im Zweiten Weltkrieg wurde allerdings über die Hälfte »der Prag« zerstört (11), die Vordere Prag beinahe völlig. Manche Gebäude wurden in der schlichten Art der 1950er Jahre neu gebaut (7), Schul- und Wohnbauten kamen hinzu, darunter die vier Eisenbahner-Hochhäuser auf der Vorderen Prag (12).

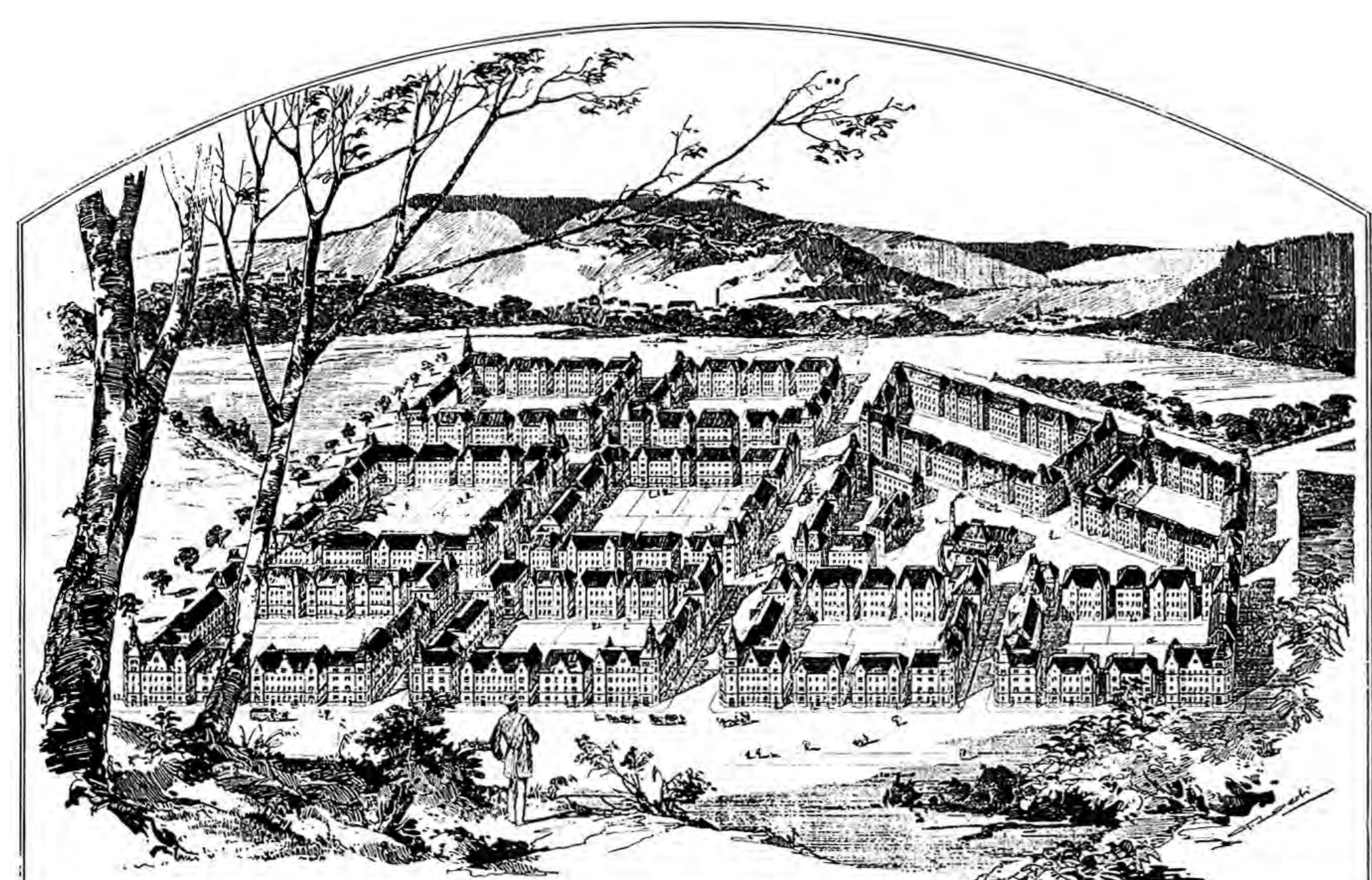
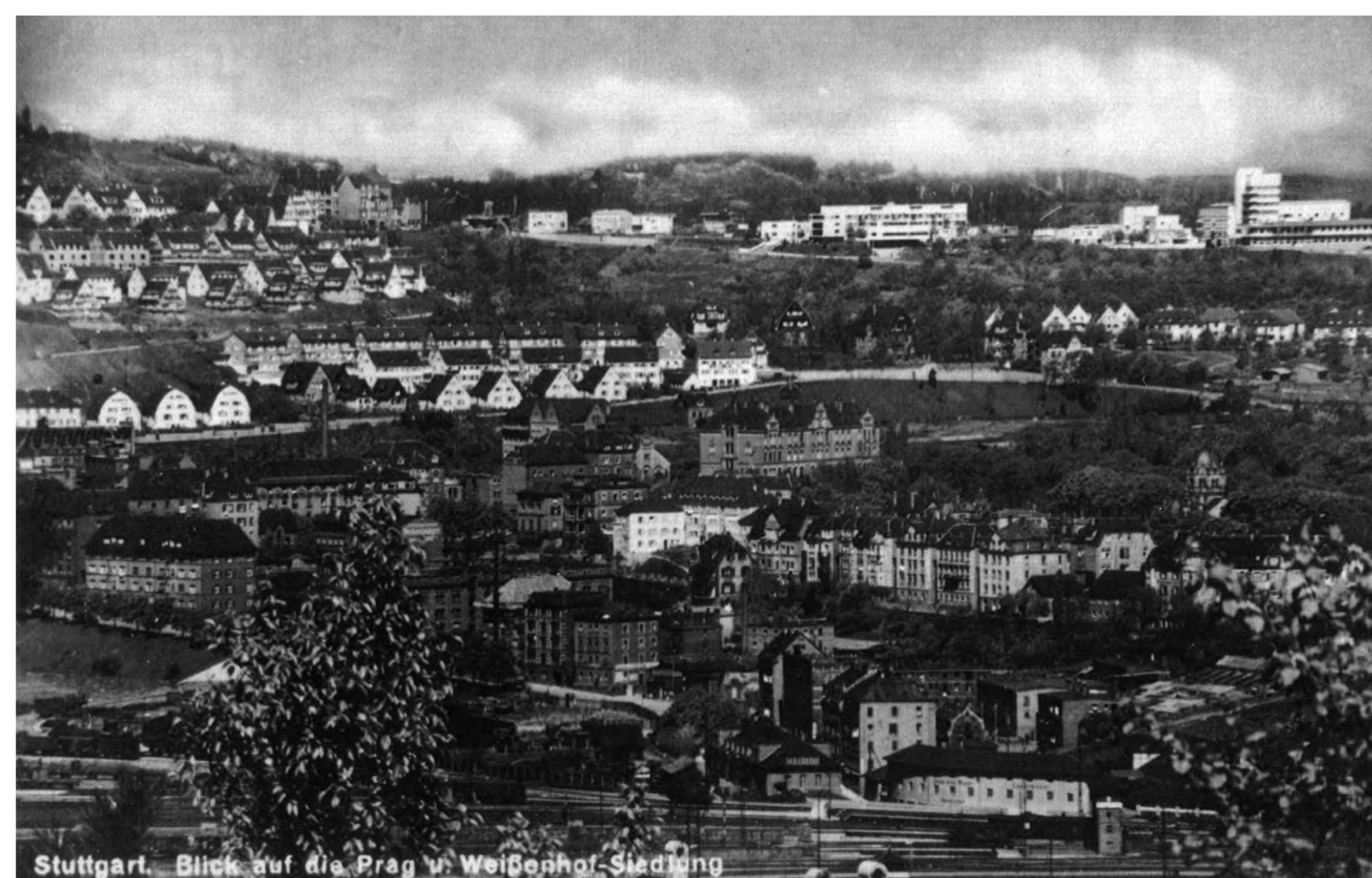
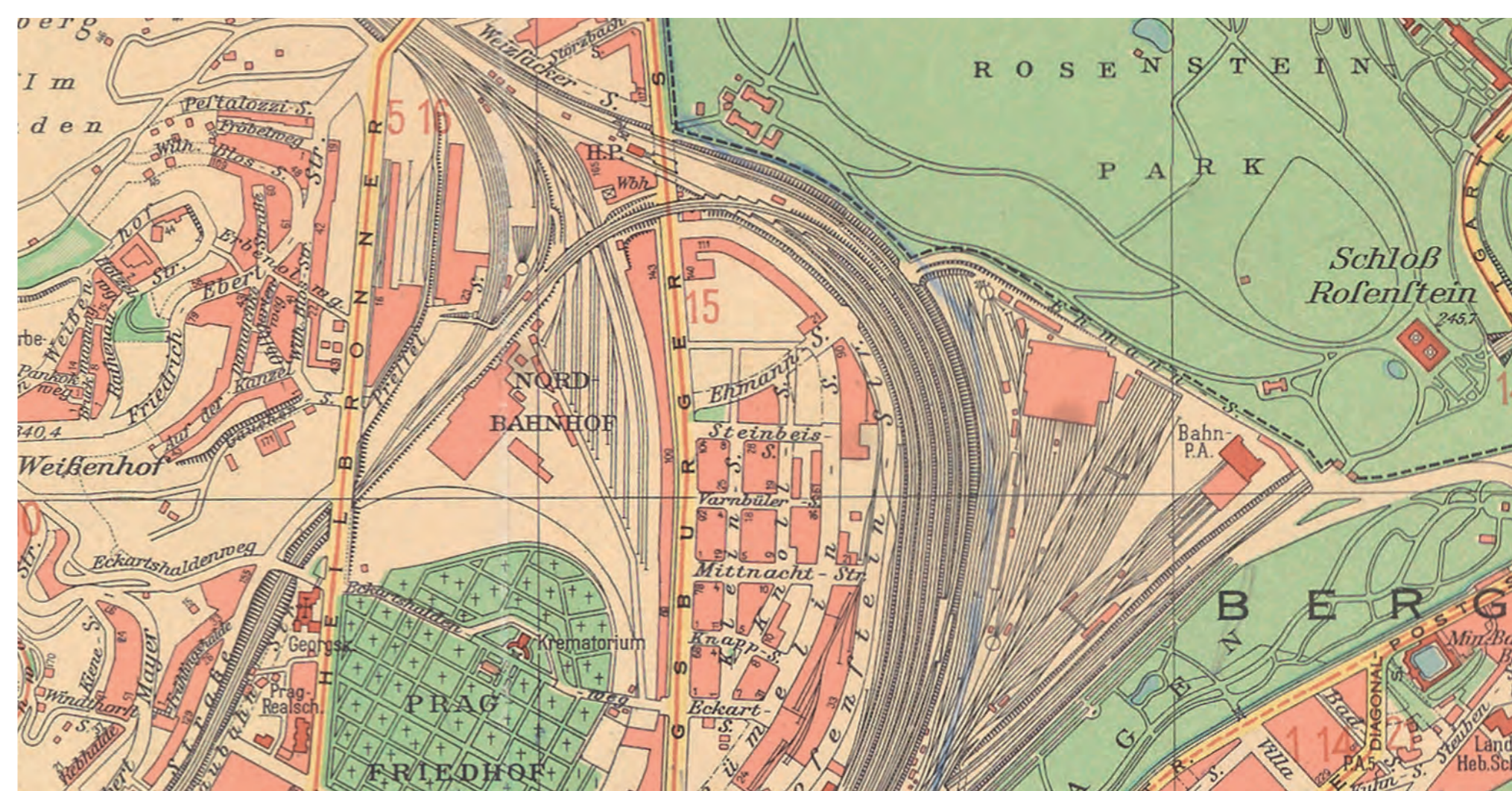
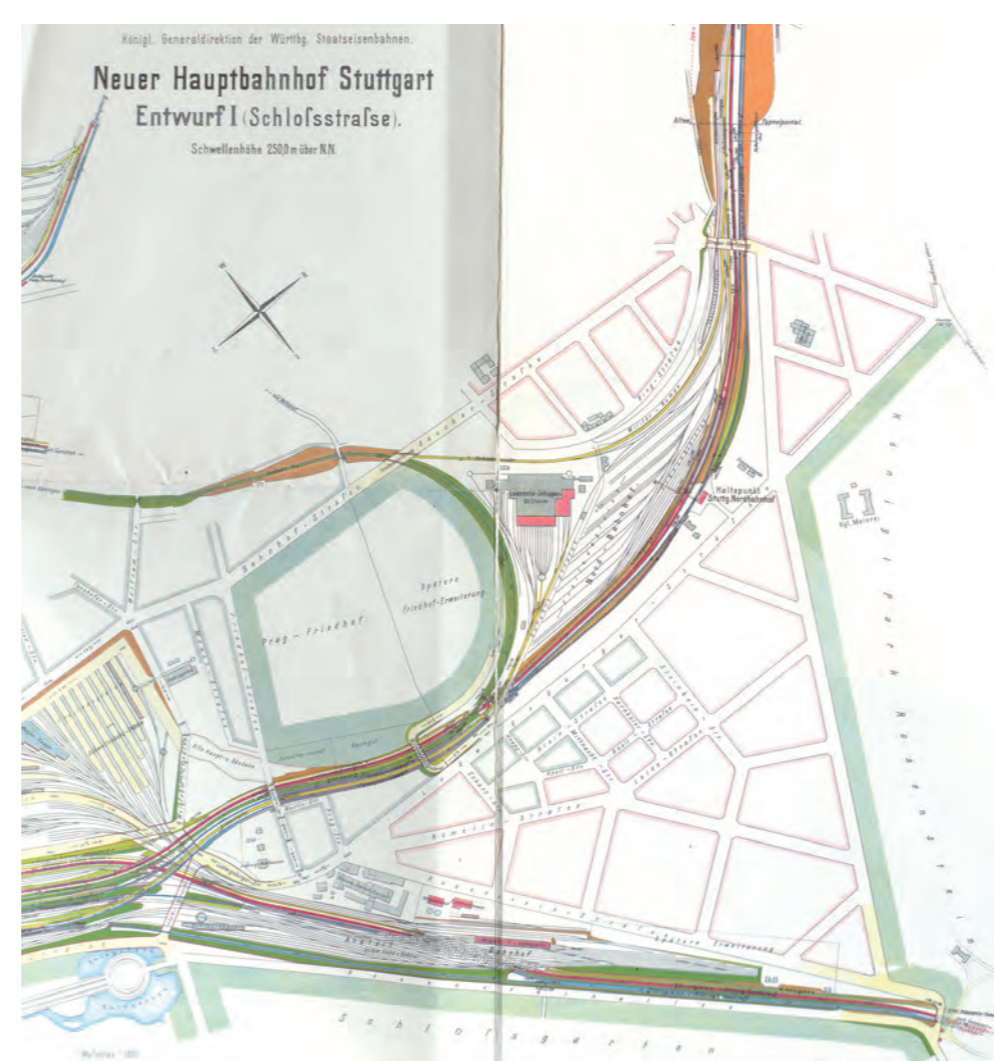
Ab den 1990er Jahren sind einige Bereiche neu entwickelt worden: darunter Teile der Hinteren Prag (IGA 1993); der Abschnitt zwischen Gleisbogen und Rosensteinstraße (Spedition, Supermarkt, Kolping-Werk, UFA-Palast-Kino) oder zwischen der Eckart-/Nordbahnhofstraße und dem früheren Milchhof (Autohaus, Wohnblocks, Kindergarten, Arbeitsamt). Zur Zeit entstehen dort neue Wohnbauten und ein Studentenwohnheim.

Die 1928 nach Norden verlängerte Bahnhofstraße (heute Heilbronner Straße) war ursprünglich ein Stück Stadtboulevard (4). Nach 1945 zu einer Art Stadtautobahn ausgebaut, trennt sie »die Prag« vom Killesberggebiet weitgehend ab (5).



1. Stadterweiterungsplan von Stuttgart, K.F. Kölle, 1896/97, Ausschnitt
2. Neuordnung der Gleisflächen im Zuge des Baus des neuen Hauptbahnhofs von Paul Bonatz, Entwurf I, Eisenbahnverwaltung, 1906
3. Stadtplan von Stuttgart, 1932, Ausschnitt
4. Ecke Heilbronner Straße/Wolframstraße, historische Ansichtskarte
5. Ecke Heilbronner Straße/Wolframstraße, Aufnahme 2015
6. Ecke Nordbahnhofstraße/Eckartstraße, historische Ansichtskarte
7. Ecke Nordbahnhofstraße/Eckartstraße, Aufnahme 2015
8. Die Prag vom Killesberg aus gesehen, historische Ansichtskarte
9. Die Prag von Osten aus gesehen, historische Luftaufnahme
10. Das »Eisenbahndörfle«, historische Vogelschau, um 1900
11. Kriegszerstörung auf »der Prag«, 1944/45
12. Eisenbahner-Hochhaus, Arch. Helmut Conradi, Aufnahme 1958

\* Theodor Fischer, *Städtebau*. In: Stadtschultheissenamt Stuttgart (Hrsg.), *Die Stuttgarter Stadterweiterungen*. Stuttgart 1901, S. 240



# Zur Stadtgestalt der Prag

## Orientierung und Identifikation

»Klarheit der Struktur und Vitalität des Charakters sind die ersten Schritte zur Entwicklung starker Symbole. Sobald die Stadt zu einem wirklich unverwechselbaren und wohlverwobenen Ort wird, kann sie auch zum Nährboden für die Kristallisation von Bedeutungen und Assoziationen werden. Diese Atmosphäre eines Ortes genügt bereits, um einen günstigen Einfluss auf alle örtlichen Aktivitäten auszuüben und die Bildung von ortsgebundenen Erinnerungen zu fördern.«

Kevin Lynch\*

**D**ie »Stadtgestalt« ist die Grundlage für unsere Orientierung: die Art und Weise, wie Stadträume im Zusammenspiel mit Bauten gefasst, angeordnet und baulich akzentuiert sind.

Sichtachsen etwa lenken den Blick in die Ferne. In der Nordbahnhofstraße ruht der Blick nach Süden auf dem bewaldeten Talkessel und richtet sich an der ikonischen Silhouette des Fernsehturms auf (2); nach Norden geht der Blick über die Brücken der Gäubahn und des Nordbahnhofs auf die Weinberge am Pragsattel (3)

»Die Prag« verfügt zudem über ein weitgehend orthogonales Straßennetz, das hier und da »belebt« wird: ab der Mitnachtstraße knicken die Knoll- und Rümelinstraße nach Süden ab, die Knapppstraße führt an der Kleinstraße

nach Südosten und auf die Hauptfassade der ehemaligen »Badanstalt« zu (4).

Auf die Straßenecken weisen Eckbauten hin, die ein Geschoss höher sind und auffälligere Dächer haben als die Bauten entlang der Straßen. Besonders eindrucksvoll gestaltet ist die Kreuzung Mitnacht-/Knollstraße (5): Der turmartige Bau an der südwestlichen Ecke der Kreuzung schiebt sich regelrecht in den Stadtraum und bietet sich dem Blick dar, wenn man aus der nördlichen Knollstraße nach Süden schaut. Am Ende von Straßenzügen können Bauten den Blick auffangen, wie im Fall der Varnbühlerstraße. Ihrerseits lenken die Mitnacht- und die Steinbeisstraße den Blick auf den Gleisbogen im Osten.

Der Gleisbogen mit seiner Trasse ist ein Beispiel für Bauten, die, maßge-

schneidert für ihren Ort, den Weg in das öffentliche Bewusstsein gefunden haben – Bauten, die nicht allein Bewohner des Quartiers mit »der Prag« in Verbindung bringen. Die an den Gleisbogen sich anschmiegende Rosensteinstraße mit den Mietshauszeilen und der majestätischen Platanenallee (6) gehört ebenso dazu wie die Gäubahnbrücke über der Nordbahnhofstraße (7).



1. Die drei »Hexenhäuschen« unter den Bögen des Gäubahnviadukts an der Rosensteinstraße, Blick nach Süden
2. Standpunkt: Nordbahnhofstraße auf der Höhe der Steinbeisstraße, Blick nach Süden
3. Standpunkt: Nordbahnhofstraße auf der Höhe der Steinbeisschule, Blick nach Norden
4. Standpunkt: nördlicher Beginn der Knollstraße, Blick nach Süden
5. Standpunkt: westlicher Beginn der Knapppstraße, Blick nach Osten
6. Blick entlang der Rosensteinstraße nach Nordosten
7. Die Gäubahnbrücke über der Nordbahnhofstraße, Blick nach Norden



\* Kevin Lynch, *Das Bild der Stadt*. Braunschweig 1989, S. 141



# Der Stadtgrundriss der Prag

## Öffentlichkeit und Privatheit / Innenhöfe

»Die Begriffe *öffentlich* und *privat* kann man sozusagen als eine Reihe sich graduell voneinander unterscheidender räumlicher Eigenschaften betrachten, die die Zugänglichkeit, die Verantwortlichkeit und die Beziehung zwischen dem Privateigentum und der Beaufsichtigung bestimmter Raumeinheiten betreffen.«

Herman Hertzberger\*

**D**ie Baublöcke des Eisenbahnerdörfles folgen dem Typus der offenen Blockrandbebauung, die für die Stuttgarter Stadterweiterungen der Gründerzeit charakteristisch ist: einzelne Geschosswohnungsbauten in der jeweiligen Straßenflucht, getrennt vom »Bauwich«. Dank des Bauwichts sind die Blockinnenhöfe auch von den Straßen aus zugänglich, weil der Bauwich aber schmal ist, bleibt der halböffentliche, eher private Charakter der Innenhöfe erhalten.

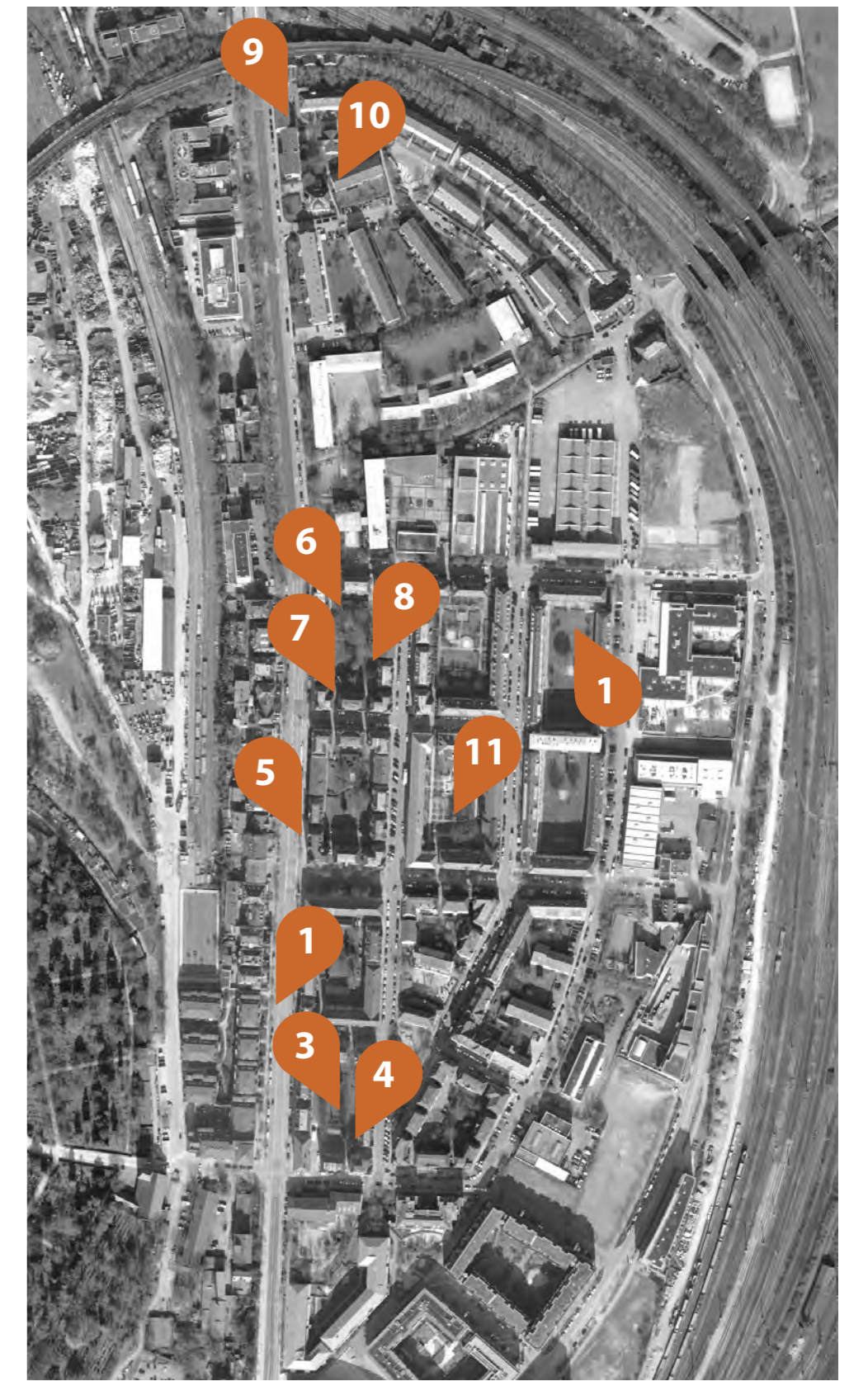
Doch der Bauwich hat weitere Qualitäten: er erhöht den Brandschutz der einzelnen Gebäude; sorgt dafür, dass Frischluft in die Innenhöfe gelangt (was für die Stuttgarter Kessellage besonders wichtig

ist); erleichtert es den Bewohnern, sich mit »ihrem« Gebäude, das ja einzeln steht, zu identifizieren; verschafft den Menschen auf der Straße ein abwechslungsreicheres ästhetisches Erlebnis, indem er die Straßenfronten auflockert, rhythmisiert und Blickbeziehungen zwischen Straßen und Innenhöfen schafft.

Bauwiche stehen einander nicht immer in einer Flucht, so dass der Blick auf einem gegenüberstehendem Gebäude ruht (3, 5, 8); in anderen Fällen sind Gebäude des dahinterliegenden Blocks dergestalt leicht versetzt, dass sie ihre Seitenflanke in der Flucht eines Bauwichts liegt (2, 4). Heute sind die Innenhöfe kleine grüne Oasen der Ruhe (7, 11) mit Spielplätzen, hier und da wird geparkt,

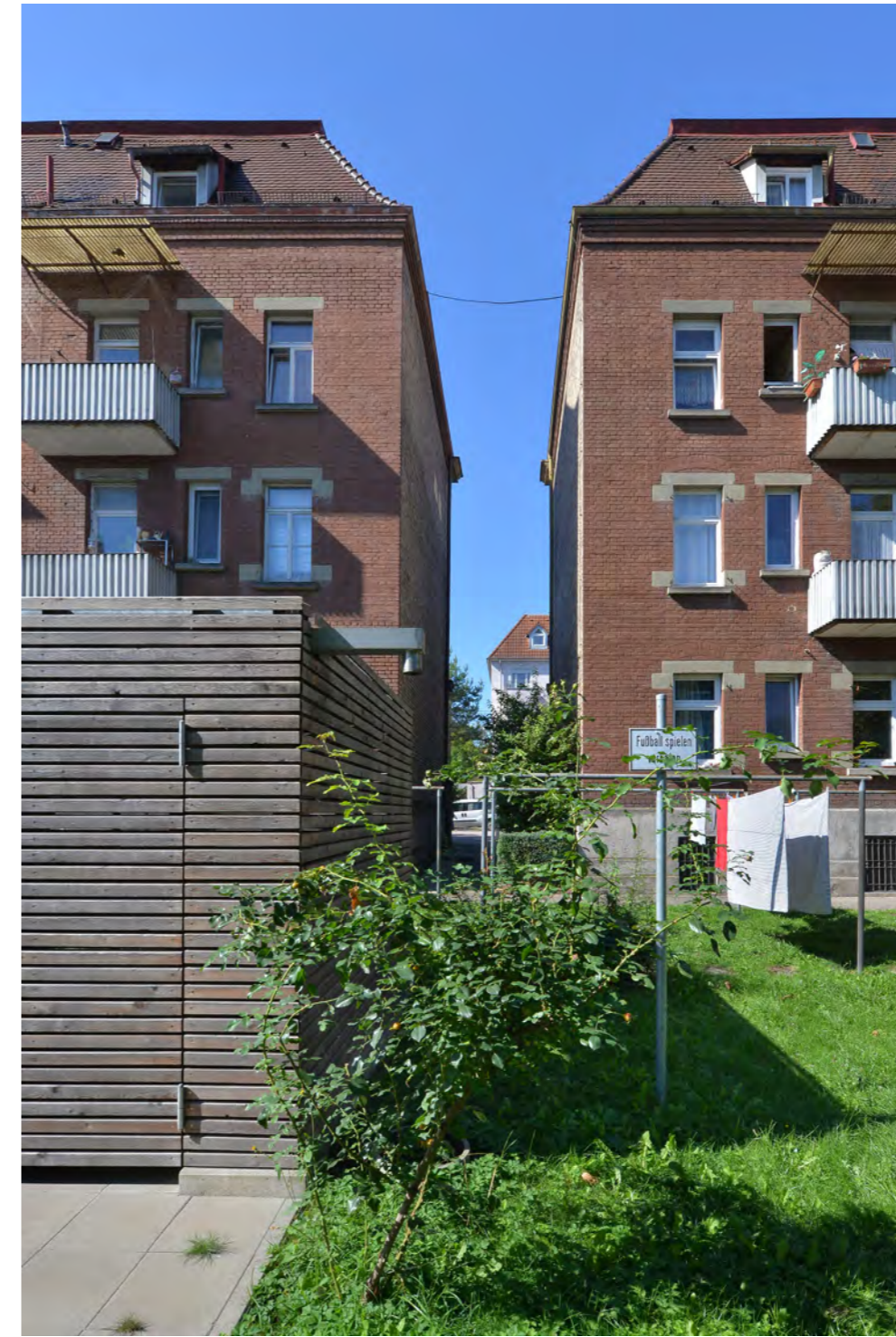
neue Holzpavillons nehmen Müllbehälter auf (4, 5). Von den Waschhäusern, die ursprünglich in den Höfen standen, sind nur noch wenige übrig (6).

Die gebogene Wohnzeile an der Rosensteinstraße hat im Erdgeschoss zum Hof hin private Gärten, die eine Hecke vom öffentlichen Fußweg trennt (9, 10).



1. Innenhof Steinbeis-/Rümelinstraße
2. Blick über die Nordbahnhofstraße nach Osten in der Flucht eines Bauwichts hin zur Kleinstraße
3. Blick zwischen zwei Wohnbauten an der Nordbahnhofstraße hin zur Ecke Knoll-/Knapfstraße
4. Holzpavillon, Innenhof Nordbahnhof-/Knapp-/Eckartstraße
5. Blockinnenhof Ecke Nordbahnhof-/nördliche Mitternachtstraße, holzverschalter gemeinschaftlicher Abstellraum in der Bauwischachse
6. Früheres Waschhaus im Hof Nordbahnhof-/Steinbeis-/Varnbühlerstraße
7. Innenhof Nordbahnhof-/Steinbeis-/Varnbühlerstraße
8. Gebäudezwischenraum, Innenhof Nordbahnhof-/Steinbeis-/Varnbühlerstraße, im Hintergrund der Wohnbau an der Kleinstraße
9. Das erste »Hexenhäuschchen«, gesehen vom Fußgängerweg, der zum Hof des Wohnbaubogens an der Rosensteinstraße führt
10. Wohnzeile an der Rosensteinstraße, Fußgängerweg im Hof
11. Innenhof Klein-/Steinbeis-/Knoll-/Varnbühlerstraße

\* Herman Hertzberger, *Vom Bauen*. München 1995, S. 11



# Der Stadtgrundriss der Prag

## Öffentlichkeit und soziale Momente (I)

»Die eine Wurzel [des Wortes *Stadt*] ist *urbs*, ein Wort, das die Steine der Stadt bezeichnet; die Steine einer Stadt werden aus praktischen Gründen wie Obdach, Handel und Schutz in Kriegszeiten aufgeschichtet. Die andere Wurzel für *Stadt* ist *civitas*; dieses Wort bezeichnet die Empfindungen, Rituale und Anschauungen, die in einer Stadt Gestalt annehmen.«

Richard Sennett\*

Eine Stadt wird auch dadurch erst zur Stadt, wenn das Erdgeschoss öffentlich zugänglich ist. Gewiss, das gilt vor allem für die belebteren Stadtbereichen, vor allem in der Stadtmitte und den zentralen Bereichen der Stadtteile. Für dieses Phänomen hat sich im Angelsächsischen der Begriff *High Street* etabliert.

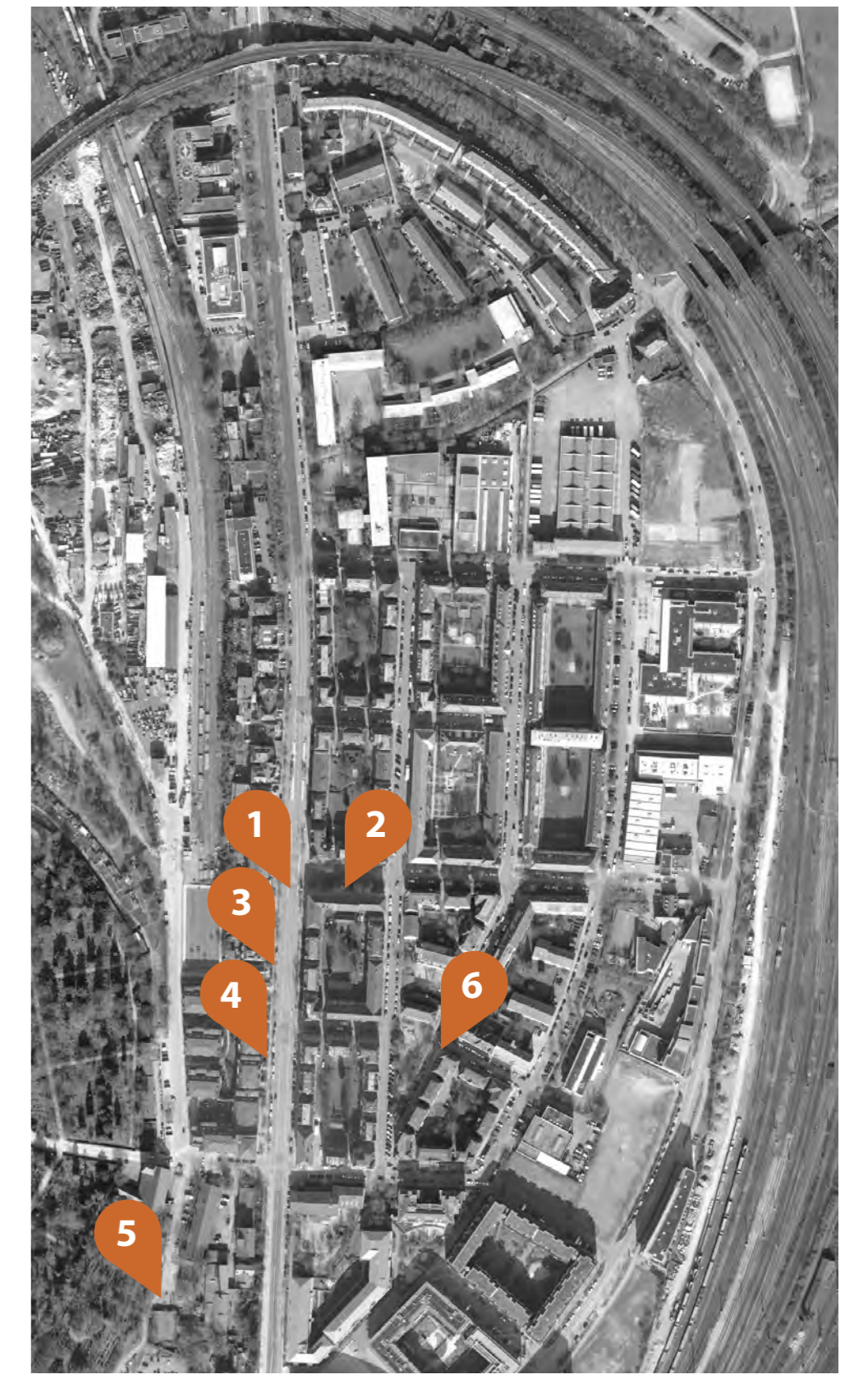
Auch »die Prag« hat ihre *High Street*: es ist die verkehrsberuhigte Nordbahnhofstraße. Und an der Ecke Nordbahnhof-/Mittnachtstraße schlägt das Herz »der Prag« (1), hier trifft man sich, hier sind die U-Bahn-Haltestelle, ein Bankautomat, ein Zeitungskiosk und andere Läden. Hier beginnt eine Spielstraße – der westliche Abschnitt der Mittnachtstraße bis zur Kleinstraße, im Grunde ein langgestreckter Quartiersplatz.

Mit ihrem großzügigen, wohlproportionierten Straßenprofil, zwei Baumreihen und Sitzbänken ist die Mittnachtstraße die schönste Straße auf »der Prag« (2), und, neben der prächtigen Johannesstraße im Westen, vielleicht eine der schönsten Straßen der Stadt. Allein, weil sie so kurz ist, »verspricht« die Mittnachtstraße erst, eine Allee zu sein.

Auf der westlichen Seite der Nordbahnhofstraße im Abschnitt zwischen der Eckart- und Steinbeisstraße reihen sich Einzelhandel und Gaststätten aneinander (3, 4). An der östlichen Seite des »Eisenbahnerdörfles« ermöglicht inzwischen nur das nördliche Gebäude an der Ecke zur Mittnachtstraße eine Erdgeschossnutzung. Das »Eisenbahnerdörfle« ist ursprünglich eine Siedlung gewesen, das heißt, die meisten Bauten sind

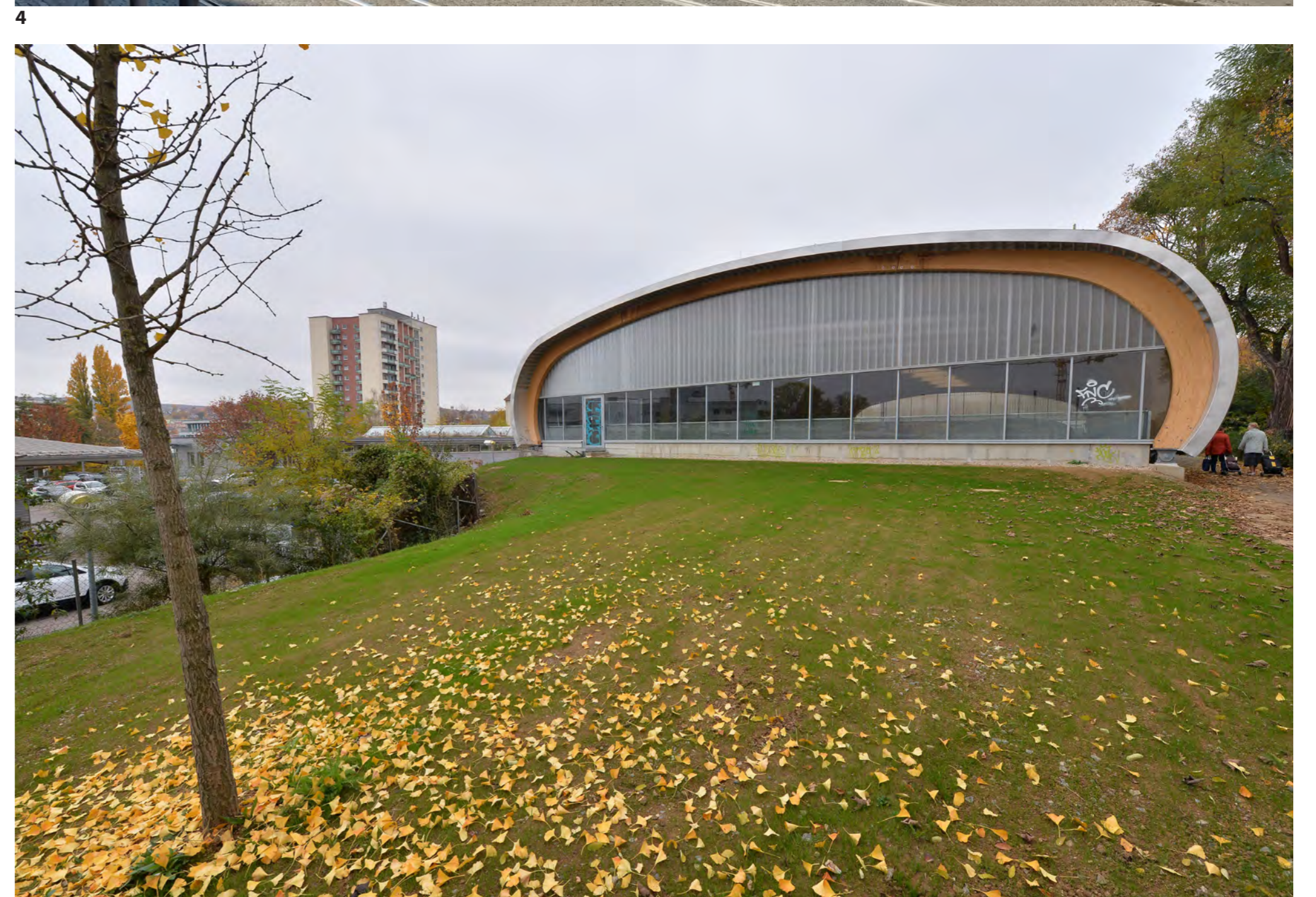
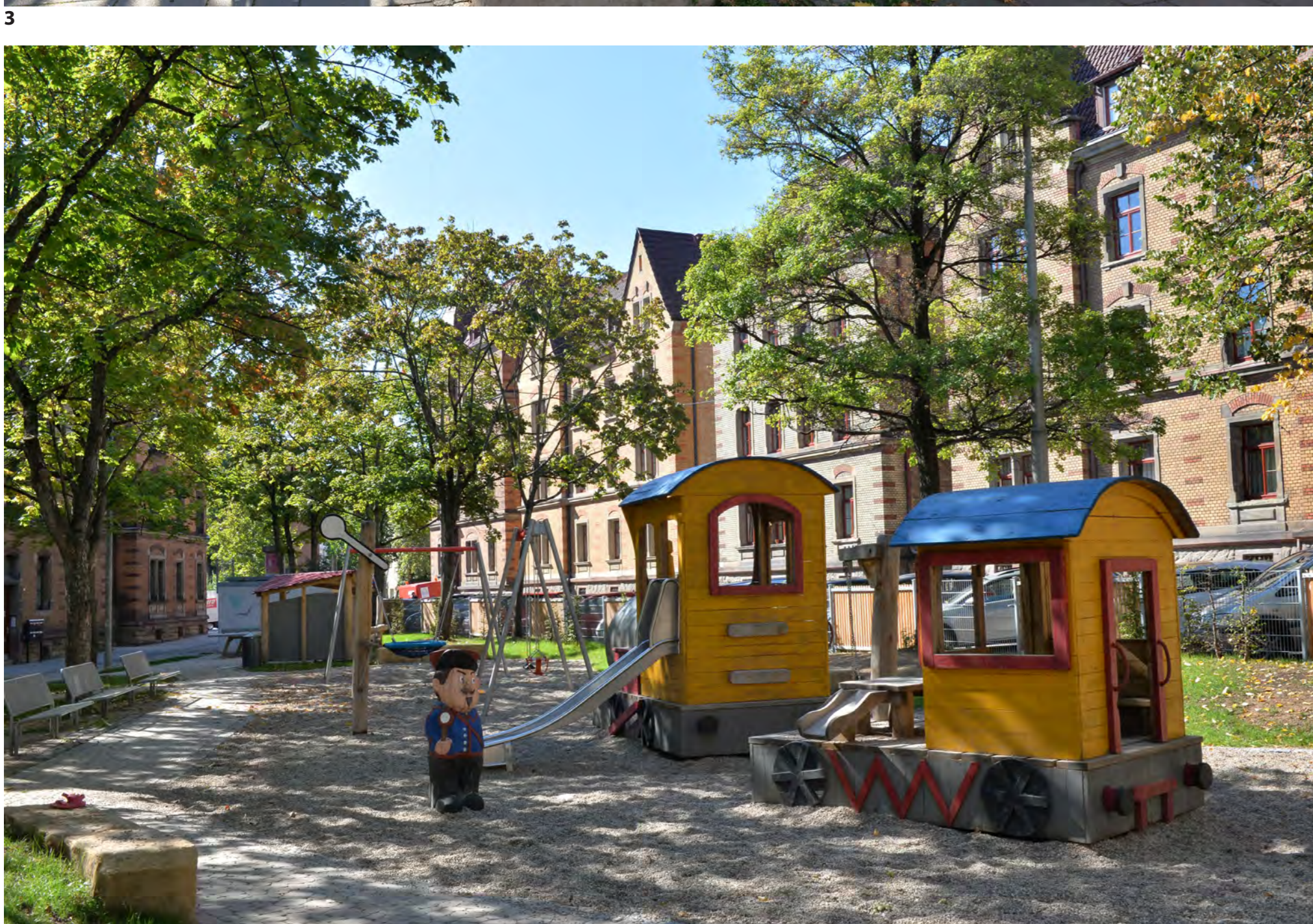
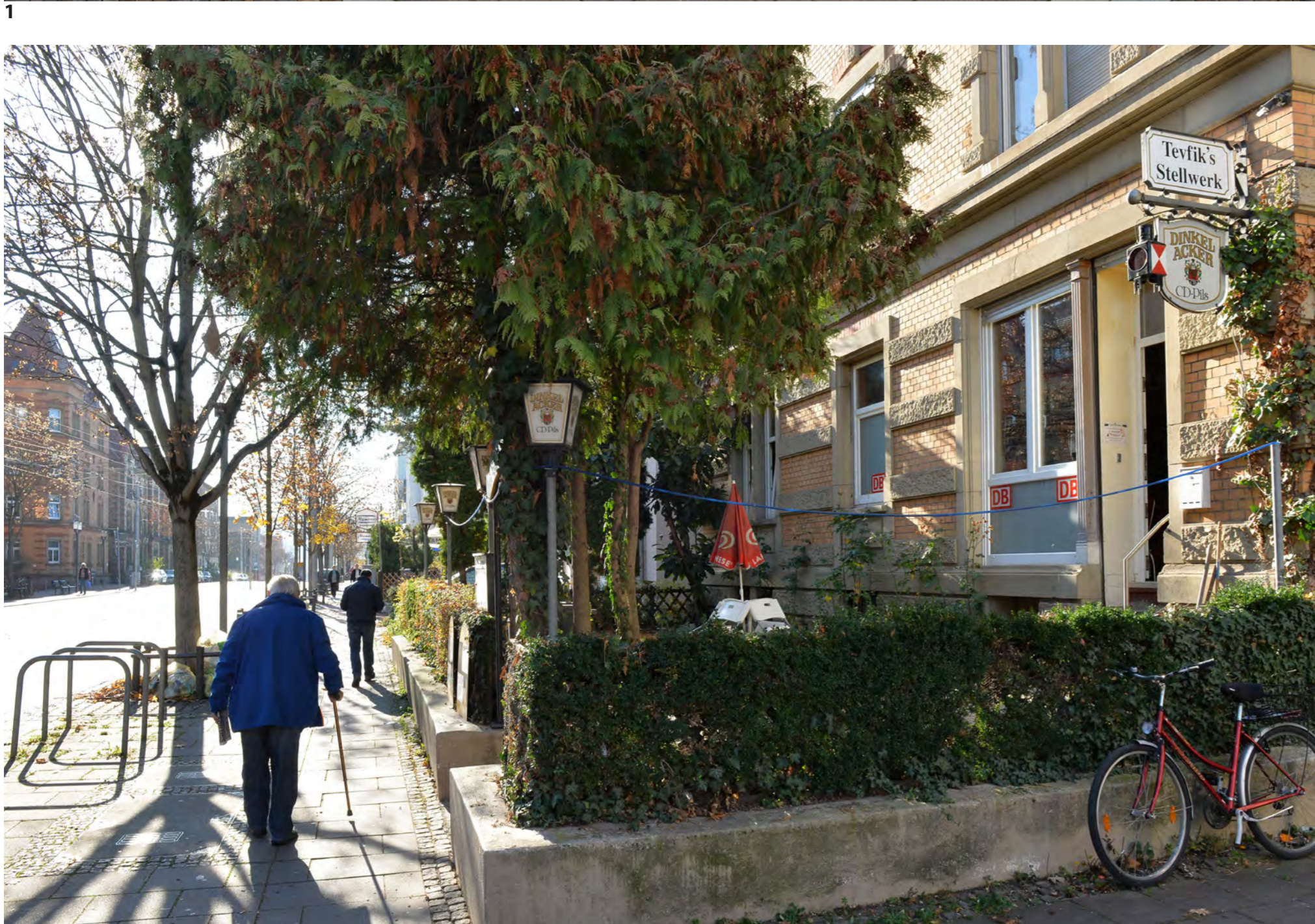
Wohngebäude. In den Erdgeschossen befinden sich Wohnungen, doch sind es in der Regel um ein halbes Geschoss erhöhte *Hochparterres*, so dass die Privatheit der Wohnungen geschützt ist. Die Öffentlichkeit konzentrierte sich um die »Badanstalt« am dreieckigen Quartiersplatz zwischen Knapp-, Klein- und Knollstraße. Heute ist dieser Ort immer noch öffentlich, mit dem Kindergarten und dem großzügigen Kinderspielplatz eine Oase der Langsamkeit und Ruhe (5).

Unter den neueren Spielplätzen ragt die beliebte Skaterhalle (2011-15, Hermann+Bosch Architekten) an der Friedhofstraße hervor, entstanden auf die Initiative der Anwohner. Die Architektenkammer Baden-Württemberg hat die Skaterhalle 2015 mit dem Preis »Beispielhaftes Bauen« ausgezeichnet (6).



1. Ecke Nordbahnhof-/Mittnachtstraße  
Ehemaliger Laden im Erdgeschoss der Mittnachtstraße 1
2. Blick aus der Mittnachtstraße nach Osten in Richtung Gleisbogen
3. Nordbahnhofstraße, Vorbereich einer Gaststätte.  
Blick nach Süden
4. Südwestlicher Abschnitt der Nordbahnhofstraße,  
mit Gaststätten, einem Supermarkt und einer Apotheke  
belebte Erdgeschosszone, Blick nach Süden
5. Kinderspielplatz zwischen Klein- und Knollstraße  
südlich der ehemaligen »Badanstalt« des »Eisenbahnerdörfles«,  
Blick vom südlichen Anfang der Kleinstraße nach Norden
6. Skaterhalle an der Friedhofstraße, Nordansicht

\* Richard Sennett, *Civitas. Die Großstadt und die Kultur des Unterschieds*. Frankfurt am Main: Fischer, 1991, S. 26



# Der Stadtgrundriss der Prag

## Öffentlichkeit und soziale Momente (II)

Für die Urbanität einer Stadt, für ihre *Civitas*, ist der Bürgersinn eine entscheidende Größe: der Bürgersinn der einzelnen BewohnerInnen als Privatpersonen, aber auch der gemeinschaftliche Bürgersinn, der sich freiwillig in Einrichtungen und Körperschaften organisiert und sozial, kirchlich oder lokalpolitisch engagiert und den verantwortlichen PolitikerInnen wichtige Anregungen aus dem Alltag heraus gibt.

**A**uch auf »der Prag« wirken Menschen in zivilgesellschaftlichen und kirchlichen Einrichtungen und tragen so zum sozialen Zusammenhalt des Quartiers bei. Aus zwei Gründen ist dieses bürgerschaftliche Engagement besonders wichtig: Zum einen leben auf der Prag viele Menschen mit einem Migrationshintergrund (rund 50 Prozent der BewohnerInnen und etwa 90 Prozent der Jugendlichen). Zum anderen ist die Prag das Quartier, das vom städtebaulichen Teil von »Stuttgart 21« am stärksten miteinbezogen wird.

Auf der Prag gibt es zwei Kirchen – die evangelische Martinskirche am Osteingang des Pragfriedhofs (1) und die katholische St. Georgskirche an der Heilbronner Straße (2). Zivilgesellschaftliche Akteure wie der Kleingärtnerverein, der

Verein Nordbahnhof, der Musikverein »Flügelrad« oder der Info-Laden Stuttgart 21 »Auf der Prag« (3) kommen hinzu.

Das HAUS 49 (zuerst in der Nordbahnhofstraße 49, heute in der Mitnachtstraße) (4), ist eine Caritas-Einrichtung, die unter dem Dach der Mobilien Jugendarbeit Stuttgart Gemeinwesenarbeit betreibt. Die Angebote richten sich an alle StadtteilbewohnerInnen und tragen zum sozialen Zusammenhalt bei: Grundschulkinder werden bei Hausaufgaben betreut; Jugendliche können sich an der Mobilien Jugendarbeit beteiligen (Streetwork, Gruppenarbeiten, Einzelhilfen etc.); für Erwachsene und Familien gibt es pluri-kulturelle und interreligiöse Beratungsstellen und Begegnungsmöglichkeiten.

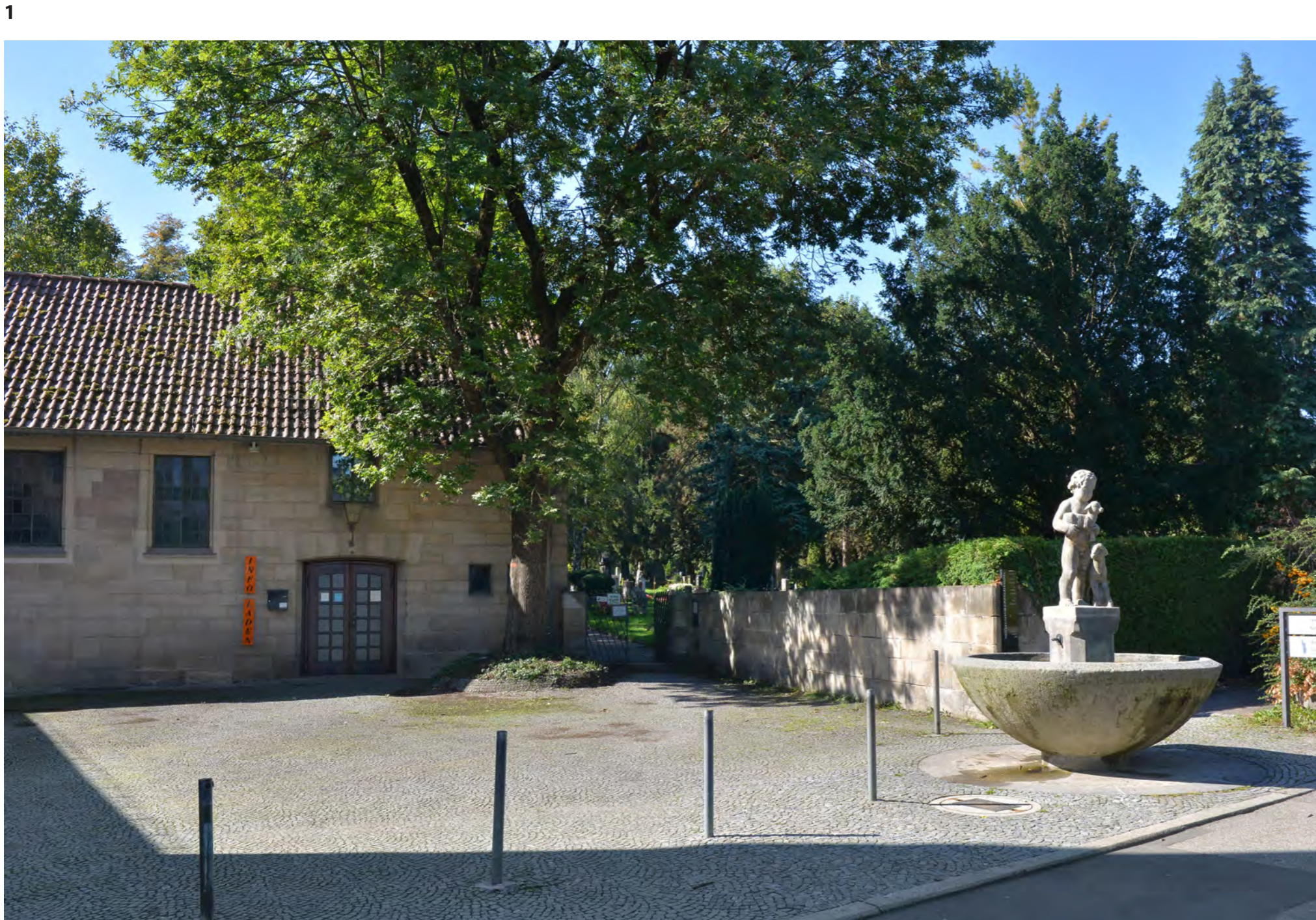
Das Kinder- und Jugendhaus Nord, eine Einrichtung des Stuttgarter Jugend-

hauses GmbH und Nachbar des HAUS 49, lädt Kinder und Jugendliche dazu ein, ihre Freizeit sinnvoll zu gestalten. Die pädagogisch begleiteten Spiel- und Sportangebote sind ebenso beliebt wie die digitalen und handwerklichen Bildungsangebote oder gemeinschaftliche Veranstaltungen.

Zudem gibt es Kindergärten wie den Rosensteinkindergarten und Schulen wie die Hedwig-Dohm-Schule, eine Berufliche Schule für Ernährung, Hauswirtschaft und Sozialwesen; das Kolping-Berufskolleg mit Sozialwissenschaftlichem Gymnasium; die Rosensteinschule (5), eine Grund- und Werkrealschule mit lokalem Einzugsbereich; und die Steinbeisschule (6), eine stadtweit bedeutende Berufsschule, die auf die erste städtische Gewerbeschule der Stadt Anfang des 19. Jahrhunderts zurückgeht.



1. Evangelische Martinskirche, Eckartstraße
2. Katholische St. Georgs-Kirche, Heilbronner Straße
3. Seitenflügel der Martinskirche, (noch) mit Sitz des Info-Laden Stuttgart 21 »Auf der Prag« e.V.
4. Der erste Sitz des Jugendhauses HAUS 49, Nordbahnhofstraße 49
5. Innenhof der Rosensteinschule
6. Innenhof der Steinbeisschule



# Rund um den Pragfriedhof

## Der Pragfriedhof, der Israelitische Friedhof und die Gedenkstätte »Zeichen der Erinnerung«

»Herr, Dir in die Hände  
sei Anfang und Ende,  
sei alles gelegt.«

Eduard Mörike\*

Stuttgart hatte 1873 den »Central-Friedhof auf der Prag« (1 bis 3) – einschließlich des Israelitischen Abschnitts an der südöstlichen Flanke – für das gesamte »Alt-Stuttgart« bestimmt. Im Inneren des ersten Gäubahnleisbogens an der ebenfalls neuen Friedhofstraße angelegt, erhielt er mit dem Ausbau der damaligen Bahnhofstraße (der heutigen Heilbronner Straße) nach Nordosten 1928 seine endgültige Gestalt (rund 20 Hektar).

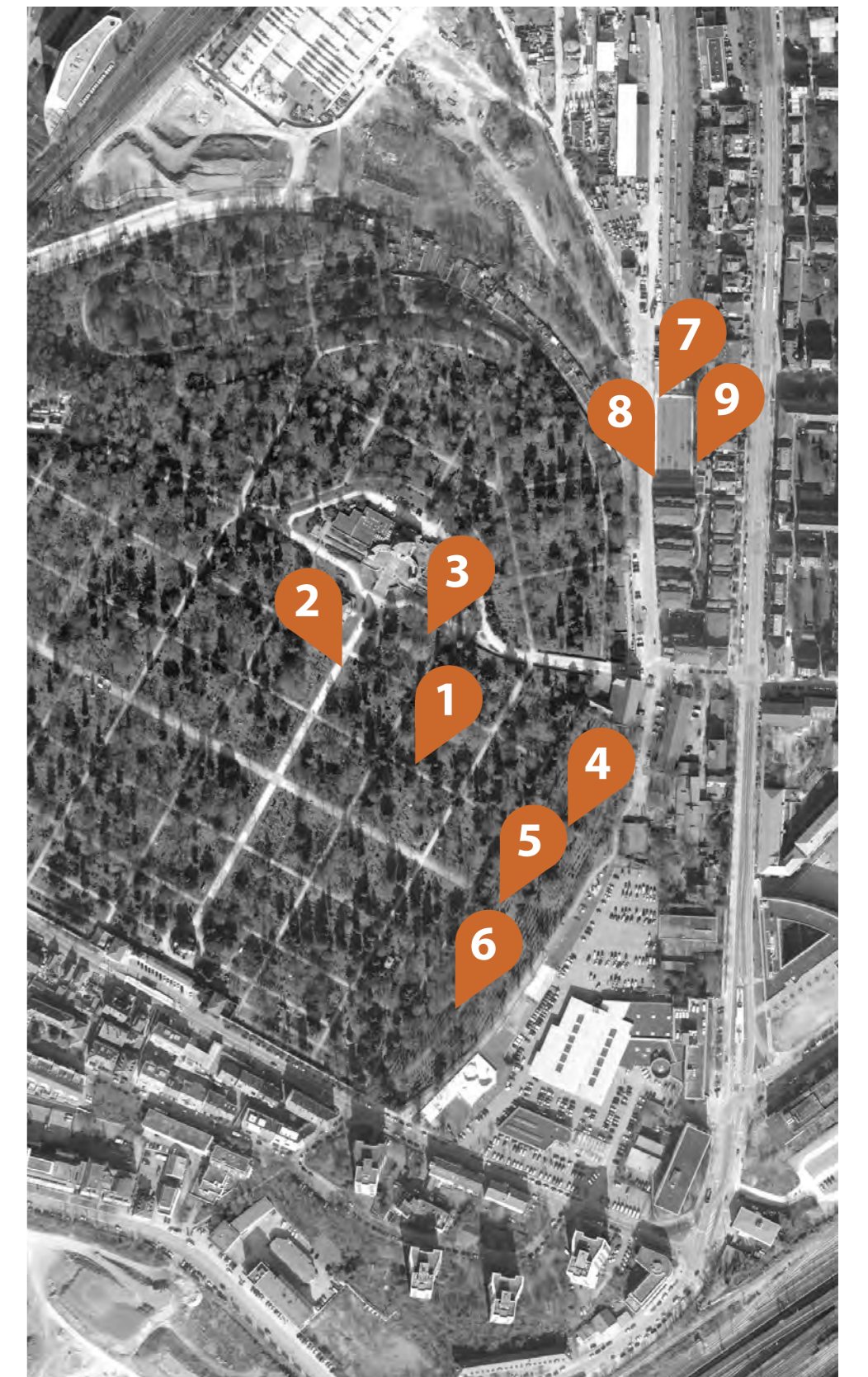
Gleich der traditionellen Kirchenarchitektur orientiert sich hier die Freiraumplanung (Gartenbaudirektor Wagner) am Kreuz als christlichem Glaubenssymbol: das Hauptwegekreuz, gesäumt von eindrucksvollen amerikanischen Roteichen (bis 1972 Roßkastanien), prägt die landschaftliche Erscheinung des Pragfried-

hofs. An der Hauptallee liegen auch die wichtigsten Bauten: im Süden die neugotische Kapelle (1876, August Beyer), im Norden der monumentale Gebäudekomplex des Krematoriums mit Feierhallen, Leichenhäusern und Urnenwänden (1907, Wilhelm Scholter; 1980-92 Erweiterung durch Max Bächer und Harry G. H. Lie). Die nördliche Querallee vor dem Krematorium spannt sich auf zwischen der katholischen St. Georgskirche (1932, Hugo Schlösser) im Westen und der evangelische Martinskirche (1937, Karl Gonsler) im Osten.

Von den zahlreichen Stuttgarter Persönlichkeiten (aus Kultur, Stadtverwaltung, Wirtschaft, Militär, Adel), die auf dem Pragfriedhof begraben liegen, sei hier nur der romantische Dichter Eduard Mörike (1804-1875) genannt.

Der Israelitische Friedhof (4 bis 6) ist heute ein abgeschlossener Park. Seine leere Mitte, ein Rasenoval, auf dem ursprünglich eine Kapelle stand, lädt ebenso zum stillen Nachdenken ein wie das »Zeichen der Erinnerung« an der Otto-Umfrid-Straße.

Diese Gedenkstätte für die aus Stuttgart, Württemberg und Hohenzollern deportierten Menschen jüdischen Glaubens, Sinti und Roma (2006, Anne-Christin und Ole Saß) ist ein gelungenes minimalistisches Kleinod (7 bis 9): ein nüchtern-schlichter Sichtbetonrahmen aus Wegen, einer Überdachung mit Informationstafeln und eine Mauer mit den Namen der Deportierten umgeben Eisenbahnrelikte der Deportationen: Prellböcke, Schienen und Schwellen, dazwischen neuer Schotter.



### Pragfriedhof

1. Komposition mit Grabsteinen, Bäumen, Licht und Schatten
2. Hauptallee, Blick nach Süden zur neugotischen Kapelle
3. Krematorium mit Kolumbarium (Urnenwand), Detail

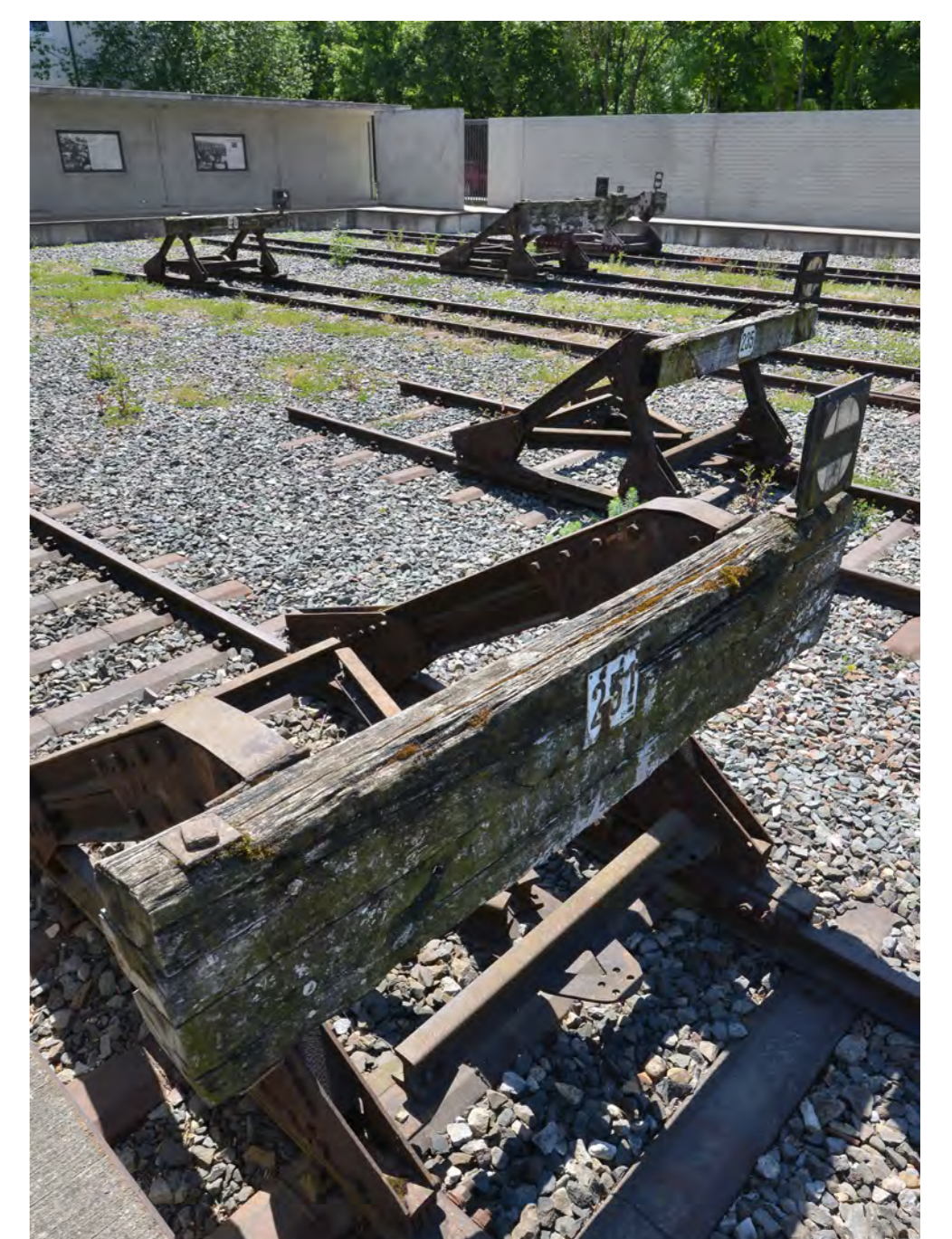
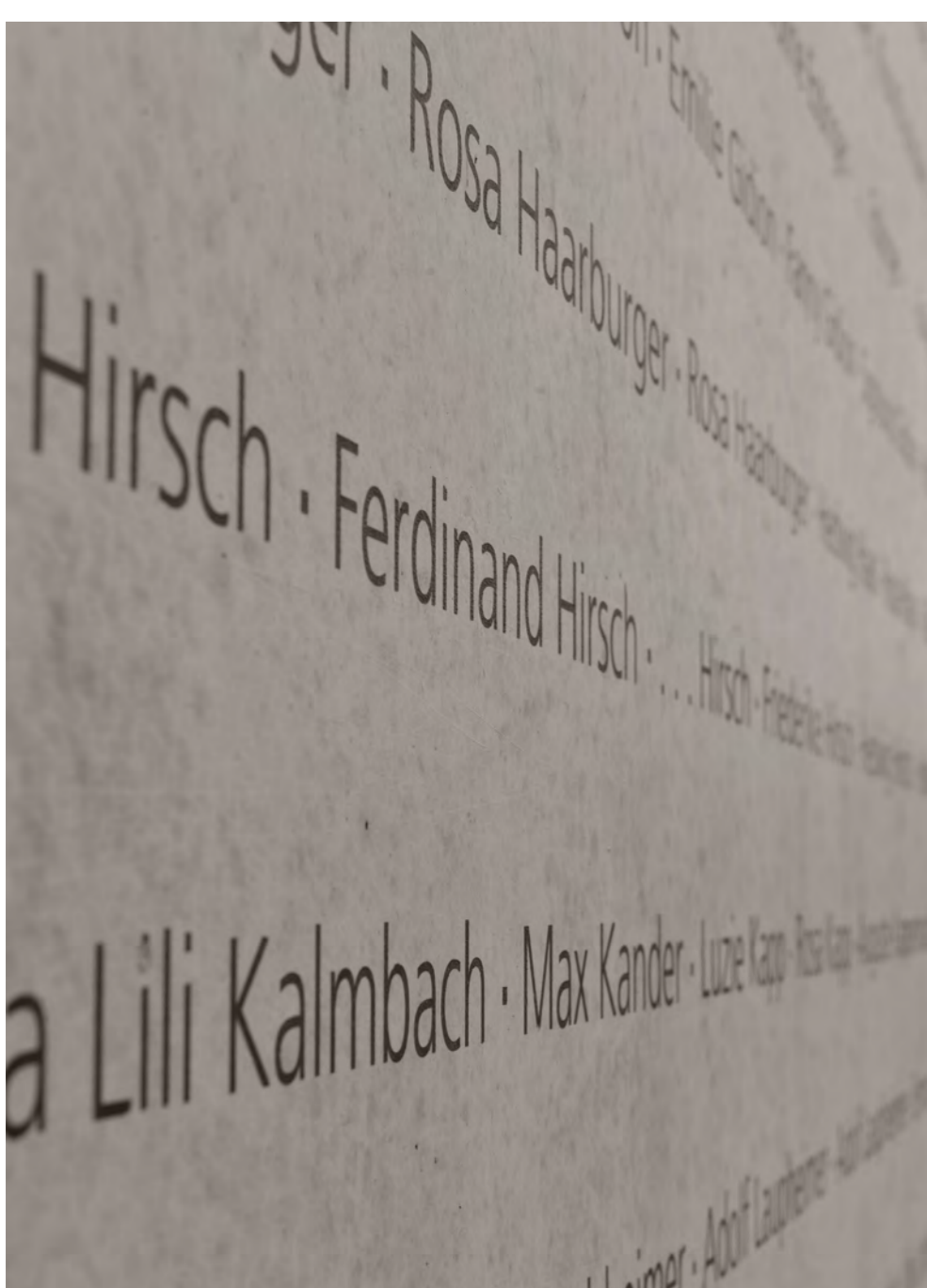
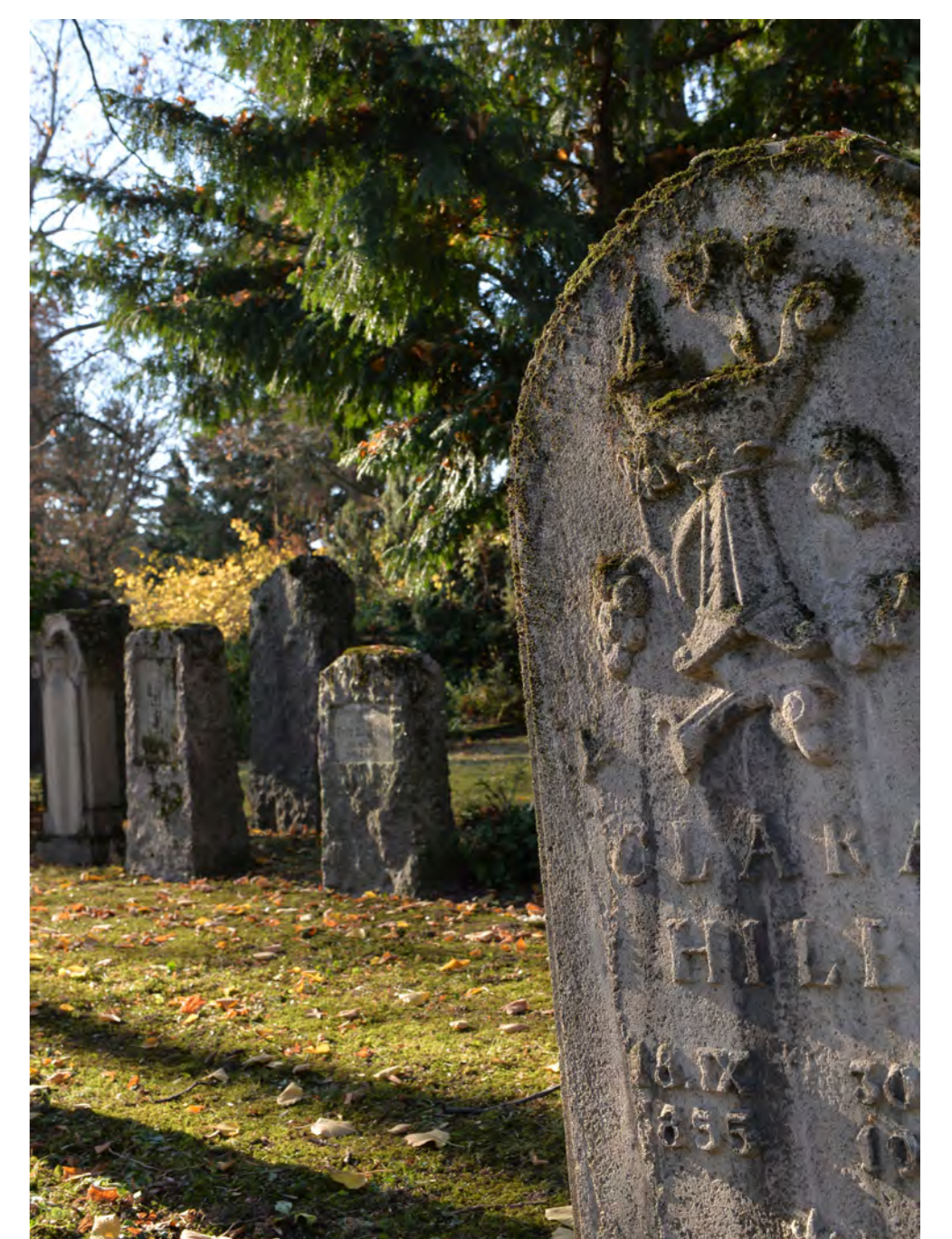
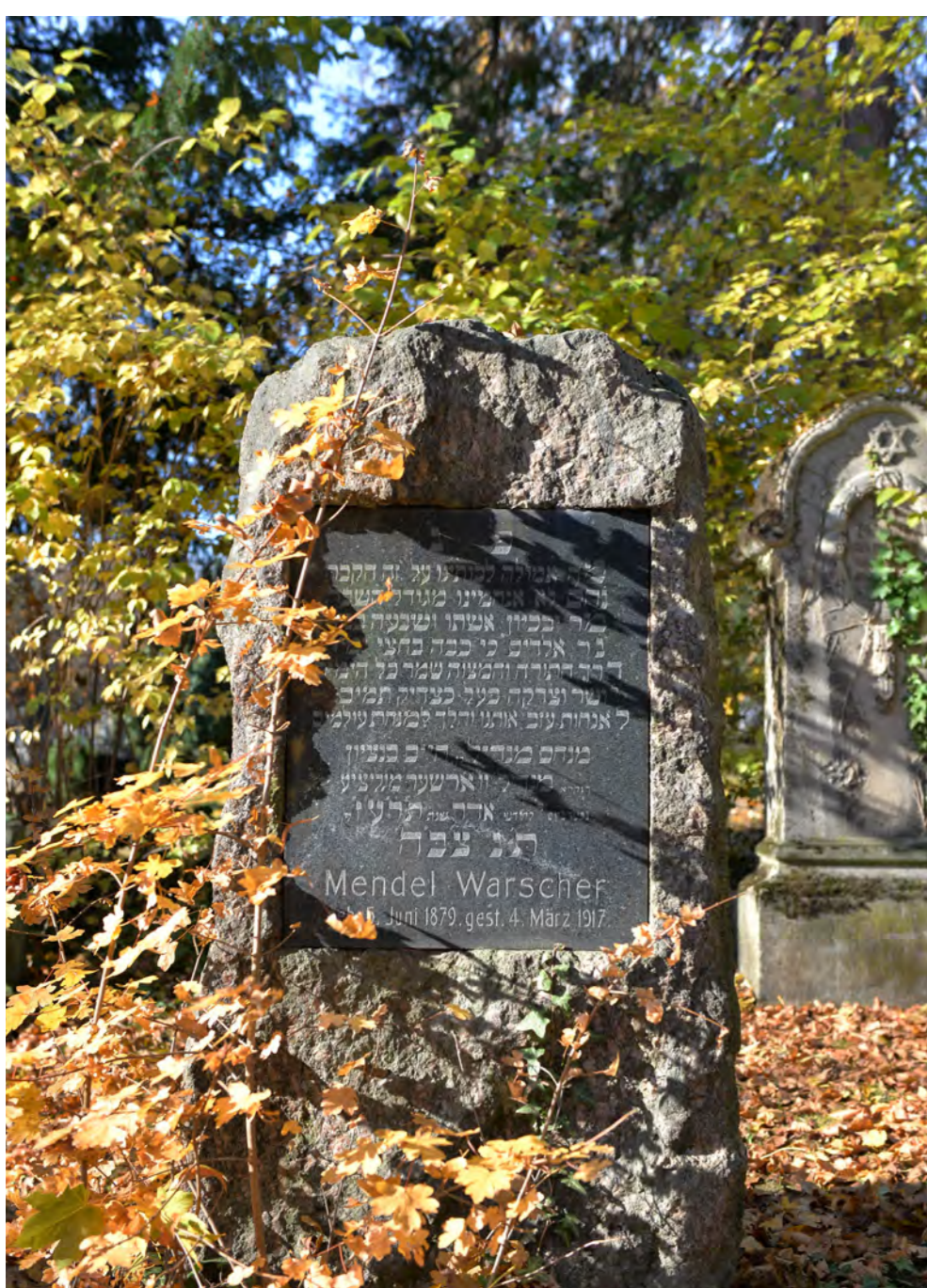
### Israelitischer Friedhof

4. Grabstein Mendel Warscher
5. Schlichte Rückansicht bescheidener Grabsteine
6. Grabsteine

### Gedenkstätte »Zeichen der Erinnerung«

7. Sichtbetonmauer mit den Namen der Deportierten, Detail
8. Eingangssituation, im Hintergrund die lange Sichtbetonmauer mit den Namen der Deportierten
9. Komposition mit ehemaligen Prellböcken

\* Eduard Mörike, Inschrift auf einem Stein an seinem Grab



# Der architektonische Charakter der Prag

## Eine baugeschichtliche Skizze (I)

Die Bauten der Pragsiedlung sind Häuser von einer geschmackvollen Eintönigkeit, die an einen Ausspruch des großen Wiener Architekten Adolf Loos erinnern:

»Können Sie mir aus vergangenen Epochen, also aus kultivierten Zeiten eine Geschmacklosigkeit nachweisen? Die Häuser des kleinsten Maurermeisters in der Provinzstadt hatten Geschmack.«\*

**D**iese baugeschichtliche Skizze konzentriert sich auf den Kern »der Prag«: das »Eisenbahnerdörfle«. Gleich wie das »Postdörfle« an der Heilbronner Straße war es im Auftrag der Königlichen Eisenbahnverwaltung entstanden, und bot preiswerte Wohnungen für Eisenbahnbedienstete und Postbeamte.

Die Gebäude des »Eisenbahnerdörfles«, echte »Sandstein- und Backsteinveteranen«, brauchen den Vergleich mit keinem weichhäutigen wärmedämmten Neubau zu scheuen, manchem sind sie überlegen.

Städtebaulich und architektonisch gesehen weist das Eisenbahnerdörfle ein bemerkenswertes und weitgehend gut erhaltenes urbanes Gefüge auf. Mit seinem urbanen Charakter steht es den großzügig angelegten gründerzeitlichen Wohnquartieren im Stuttgarter Westen und Süden näher als vielen kleinteiligen Arbeitersiedlungen. Das »Eisenbahnerdörfle« ist weniger eine Siedlung als ein

Stück lebenswerte Stadt. Der menschliche Maßstab ist hier kein »Mythos«, den manche Architekturkritiker zu belächeln neigen, nein, er ist gestaltete und gelebte Wirklichkeit.

Anders als bei einer »großbürgerlichen Miethaus-Architektur«, etwa im Stuttgarter Westen, sind die Raumhöhen hier etwas niedriger, die Hauptflächen der Fassaden sind im preiswerteren Sichtmauerwerk oder Putz ausgeführt, der Fassadenschmuck ist zurückhaltend, Sand- oder Hausteine sind den Sockeln und den Tür- und Fenstereinfassungen vorbehalten. Allein die ehemalige »Badanstalt« im Dreieck an der Klein-/Knoll- und Knapfstraße hat drei öffentliche Fassaden, deren Erdgeschosse vollständig in Sandstein ausgeführt sind.

Die Baublöcke der »offenen Blockrandbebauung« bestehen meist aus drei- bis viergeschossigen Doppelhäusern mit einem mittigen Treppenhaus oder, wenn sie durch eine Scheidewand getrennt sind, mit zwei Treppenhäusern.

Der Abstand zwischen den Gebäuden, von etwa drei Metern, heißt »Bauwich«. Die Ecken der langgezogenen rechteckigen Baufelder sind in der Regel von L-förmigen Eckbauten markiert, entlang der Straßen stehen ein bis drei kubisch-kompakte Doppelhäuser.

Großformen, Maße, Bauformen, Details, Materialität und Farbigkeit tragen dazu bei, dass das »Eisenbahnerdörfle« ein einheitliche bautypologische Einheit mit angenehmen Abwechslungen ist.

Die Bauten weisen die klassische Dreiteilung auf: Sockel, Hauptgeschosse und Dach. Das Erdgeschoss ist leicht erhöht, so dass die Privatheit der straßenseitigen Wohnräume geschützt bleibt und die Kellerräume eine natürliche Belichtung erhalten.

Ursprünglich waren in den Erdgeschossen vieler Eckbauten Ladengeschäfte untergebracht – sogenannte Konsumvereinsläden, Bäcker, Metzger oder Milchläden.



1. Die Häuserfront an der Kleinstraße gegenüber vom Kinderspielplatz an der ehemaligen »Badanstalt«. Blick nach Süden

\* Adolf Loos, *Architektur* (1910). In: Adolf Loos, *Über Architektur. Ausgewählte Schriften. Die Originaltexte*. Wien 1995, S. 85

- Gründerzeit I / 1894-1902
- Gründerzeit II / 1908-1921
- Moderater Expressionismus / 1929-30
- Später Historismus 1938
- Nachkriegsbauten ab 1947
- Wiederaufbau / Neubau ab 1945

### Die Fassade

Die Lochfassaden bestehen aus Sichtmauerwerk – gelbem oder rotem Backstein, hier und da mit Farbakzenten, etwa an den Gebäudeecken. Gelber Sandstein ist den Tür- und Fenstereinfassungen und den Gesimsen vorbehalten.

### Das Fenster

Es sind stehende Fenster, mit profilierten Sandsteinrahmen und auskragendem Fenstersims, um Regenwasser leichter abfließen zu lassen. Manche sind geschmückt mit verblendeten Segmentbögen (Backstein) und Schlusssteinen (Sandstein). Doppelfenster sind von Sandsteinpfeilern gegliedert.

## DIE GRÜNDERZEIT-GEBÄUDE

### Stuttgarter Blockbebauung der Gründerzeit: offene Blockrandbebauung mit Bauwich

Die Gebäude stehen weitgehend in einer Bauflucht entlang der Straße, dadurch begrenzen und definieren sie den Stadtraum. In der Regel sind es einzelstehende Zweispänner, die Straßenfronten mindestens 12 Meter lang, dazwischen der sogenannte Bauwich.

### Die Eisenklammer

Eisenklammern verankern die Holzbalkendecken und -fachwerk-konstruktion tragender Trennwände in der tragenden Backsteinwand. Eisenklammer haben oft kunstvoll geschwungene Formen.

### Klassische Dreiteilung des Baukörpers in Fassade & Aufriss

Dach  
Hauptgeschosse  
Sockelgeschoss



### Die Gesimse

Profilierte Sandsteingesimse trennen den Kellersockel vom Hochparterre und dieses von den Obergeschossen. Aus städtebaulichen Gründen haben manche Gebäude, vor allem Eckgebäude, ein zusätzliches Vollgeschoss, das sich durch ein weiteres Gesims von den darunterliegenden Hauptgeschossen absetzt. Das Traufgesims leitet zum Dach über.

### Das Kellergeschoss

Mächtige Sockel aus Sand- oder Hausteine betonen das Kellergeschoss. Der leicht schräge Verlauf veranschaulicht die Tektonik – den Kräfteverlauf: die ganze Schwere des Gebäudes ruht auf dem Sockel des Kellergeschosses – gewissermaßen auf den »Füßen« des Baus

### Der Eckrisalit

Der Bereich an der Seite oder Ecke des Gebäudes, der über die gesamte Höhe des Gebäudes leicht vor den mittleren Hauptkörper vortritt. Manchmal ist der Eckrisalit gekrönt von einem Giebel. Der Eckrisalit betont die Gebäudeecken und kann zu einer abwechslungsreichen Dachlandschaft beitragen.

### Der Bauwich

Der für die Stuttgarter Gründerzeit charakteristische Gebäudeabstand beträgt mindestens 2,87 Meter (ursprünglich 10 Fuß). Die städtische Baubehörde hatte ihn eingeführt aus Gründen des Feuerschutzes und der Versorgung mit kalter Frischluft

# Der architektonische Charakter der Prag

## Eine baugeschichtliche Skizze (II)

»Ich habe bei allen Villen und auch bei einigen Stadthäusern den Giebel auf der Fassade der Vorderseite, an der sich die Haupttüren befinden, angebracht, damit diese Giebel den Eingang des Hauses anzeigen und der Größe und Herrlichkeit des Werkes in der Weise dienen, dass sie den vorderen Teil eines Gebäudes über die restlichen Teile erheben.«

Andrea Palladio\*

**G**ewissermaßen der Empfehlung des großen italienischen Baumeisters der Spätrenaissance Andrea Palladio (1508-1580) folgend, sind die Straßenfassaden formal reichhaltiger als die Fassaden zum Innenhof oder gar die seitlichen Fassaden, die in der Regel in schlichtem Sichtmauerwerk gehalten sind.

Ein mächtiger Sockel aus Sand- oder Haustein betont das Kellergeschoss. Darauf ruht das Hochparterre, seinerseits durch ein profiliertes Sandsteingesims von den Obergeschossen getrennt. Einheitliche Traufgesimse schließen die Gebäude gegen das Dach ab, in der Regel Walmdächer oder Mansarddächer. Hier und da gliedern risalitartig leicht vorspringende Erker die Straßenfassaden. Manche Risaliten sind von Dreiecks- oder Staffeligiebeln gekrönt.

Die viergeschossigen Eckbauten und ihre markanten Dächern betonen die Straßenecken. Dadurch setzen sie städtebauliche Akzente und bieten weithin sichtbare Orientierung.

Das »Eisenbahndörfle« bietet vor allem Kleinwohnungen mit zwei oder drei

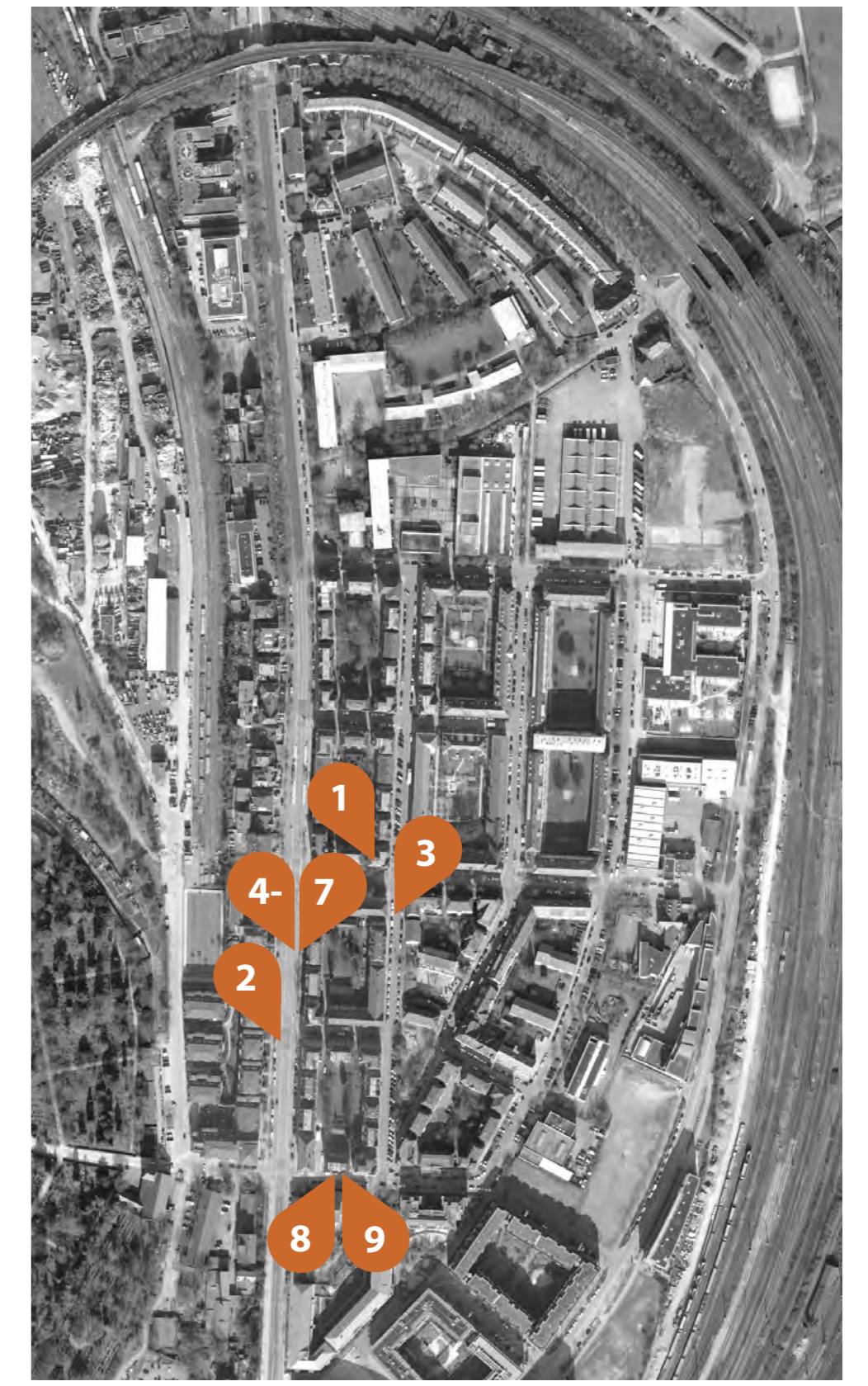
Zimmern, einer Küche mit Speisekammer und einem Bad (ursprünglich gab es nur eine Toilette). Es handelt sich um sogenannte abgeschlossene Wohnungen, deren Räume von einem kleinen zentralen Flur aus zugänglich sind.

Für heutige Verhältnisse wirken die Räume in jeder Hinsicht großzügig geschnitten und sind daher vielfach nutzbar: gut proportioniert im Grundriss und in der Höhe – in der Regel im Verhältnis fünf zu vier, drei Meter hoch –, und, dank der großen hochformatigen Fenster, hell.

In solchen Räumen lässt es sich angenehm leben. Inzwischen ist jede Obergeschosswohnung auch mit einem Balkon zum Blockinnenhof hin aufgewertet worden. Die zwei Kellergeschosse waren anfangs für Kohlen und Kartoffeln bestimmt, die Dachgeschosskammern dienten als zusätzliche Abstell- oder Nutzräume. Manche Dachkammer wurde ursprünglich auch als Kinderzimmer genutzt.

Im Jahr 1998 hat die Landeshauptstadt Stuttgart alle Wohnungen an das Fernwärmenetz anschließen und mit Zentralheizungen ausstatten lassen.

Das »Eisenbahndörfle« steht seit 1983 als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz. Zugleich hat die Landeshauptstadt Stuttgart auf der Grundlage des Baugesetzbuchs (BauGB) 2013 insbesondere für das »Eisenbahndörfle« eine Milieuschutzsatzung erlassen. Es handelt sich um das Gebiet zwischen Nordbahnhof-/Rosenstein-/Rümelin- und Eckartstraße. Die Erhaltungssatzung legt fest, dass die Eigentümer der Mietswohnhäuser den bestehenden Wohnraum nur behutsam aufwerten dürfen, so dass die baulichen Änderungen den Verhältnissen der ansässigen BewohnerInnen angemessen ist. Alle baulichen Änderungen müssen von der Landeshauptstadt genehmigt werden.



1. Plakette an der Mittnachtstraße, 1983: Die Architektenkammer Baden-Württemberg hat die gelungene Umgestaltung des westlichen Abschnitts der Mittnachtstraße (zwischen Nordbahnhof- und Kleinstraße) zu einem lebendigen Quartiersplatz mit dem Preis »Beispielhaftes Bauen« ausgezeichnet
2. Ecke Nordbahnhof-/Knappstraße, Blick nach Süden
3. Ecke Klein-/Mittnachtstraße, Blick nach Süden

**Wohnbau an der Nordbahnhofstraße 72**

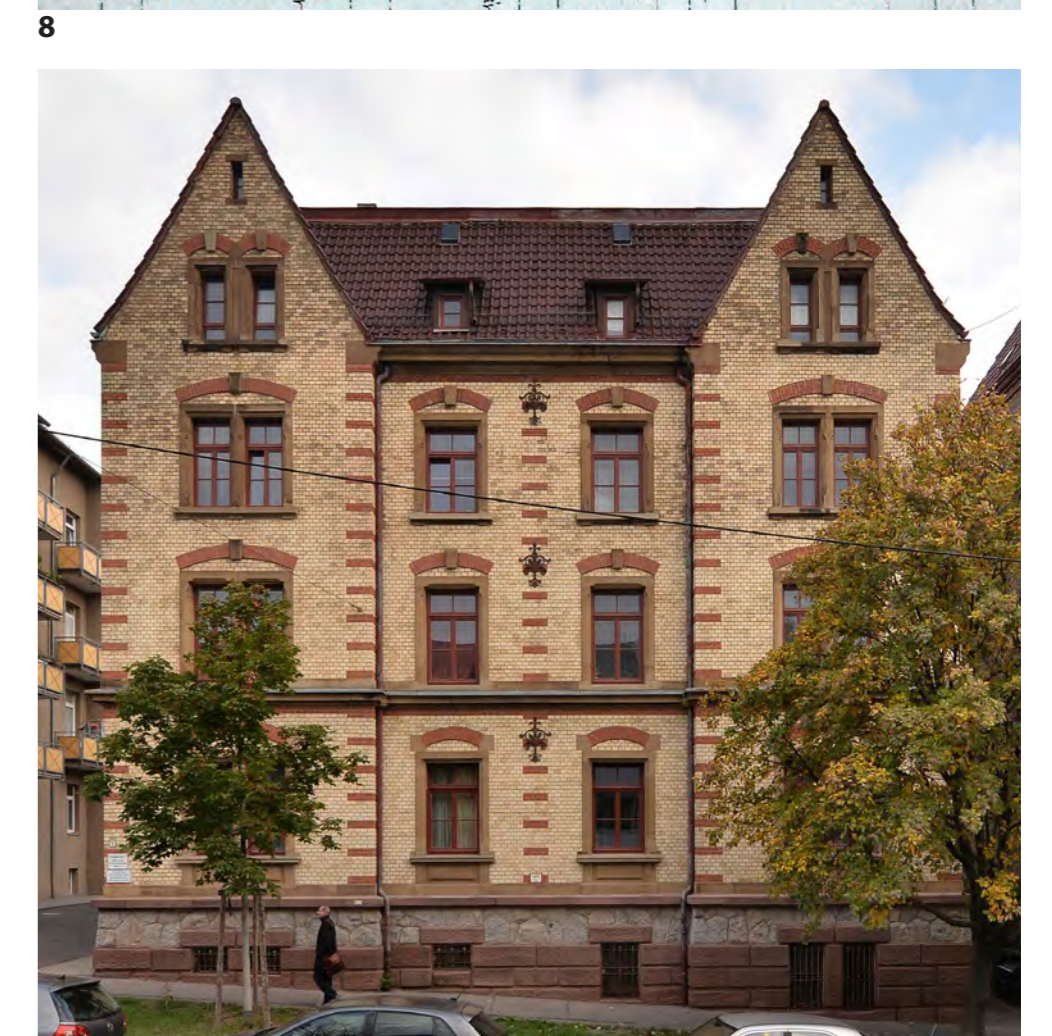
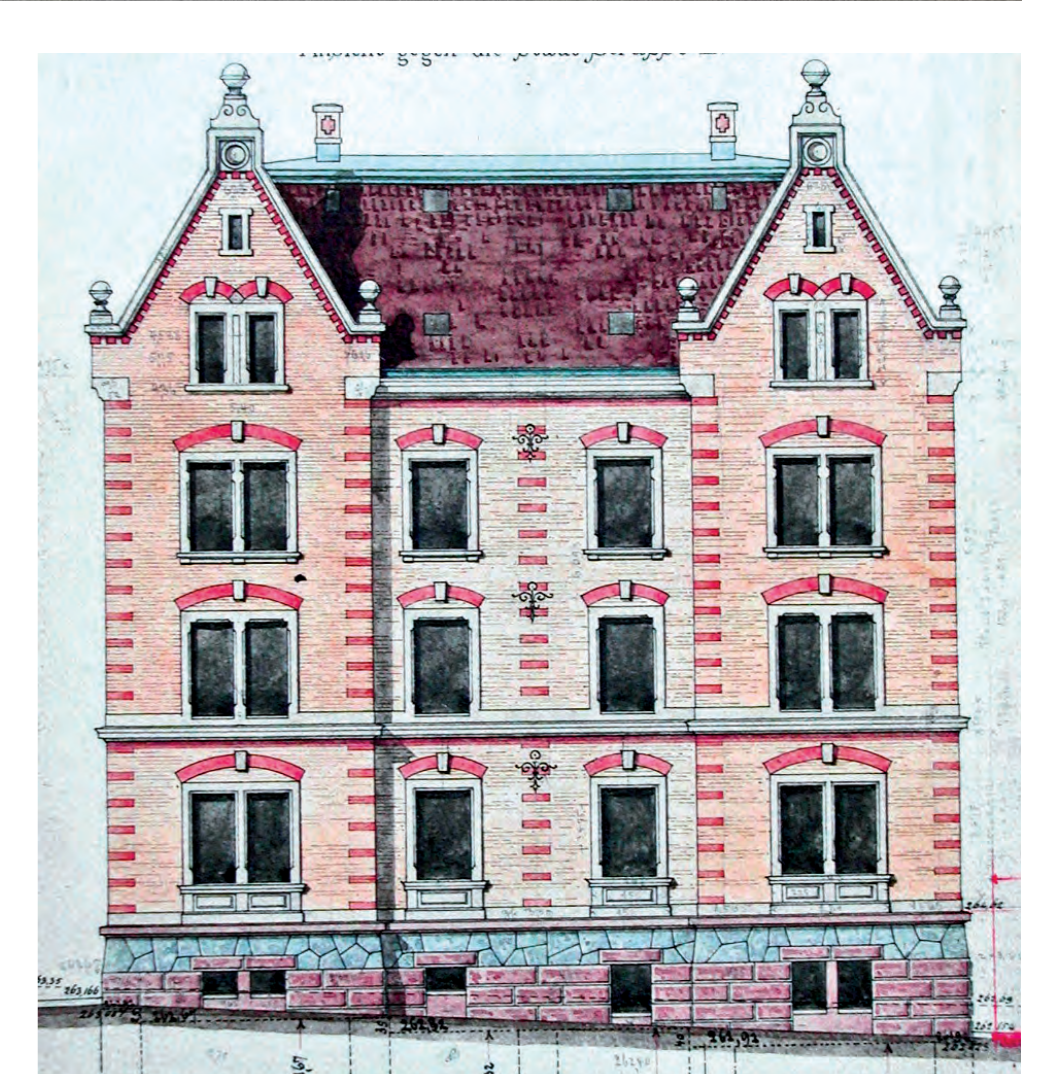
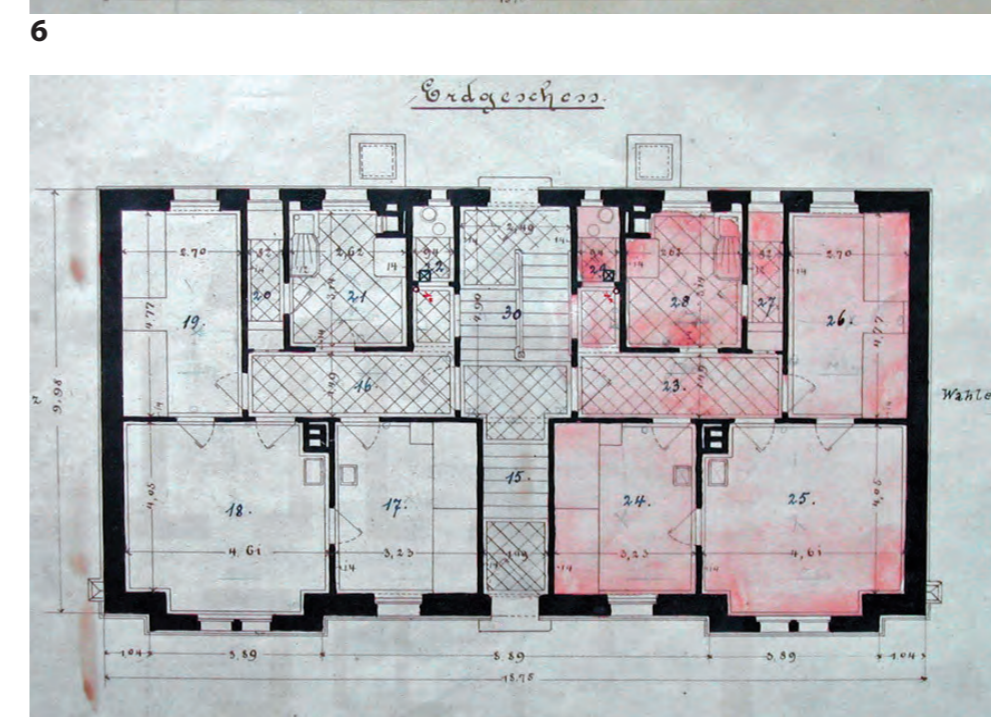
4. Hauptfassade, aktuelle Aufnahme
5. Grundriss des Dachgeschosses
6. Grundriss des 1. Obergeschosses
7. Erdgeschoss-Grundriss

**Wohnbau an der Eckartstraße 2**

8. Ansichtsskizze der Hauptfassade an der Eckartstraße
9. Hauptfassade, aktuelle Aufnahme



\* Andrea Palladio, *Die vier Bücher zur Architektur*. Zürich/München, 1983, S. 190. Nach der Ausgabe *I Quattro Libri Dell'Architettura*, Venedig 1570



# Der architektonische Charakter der Prag

## Eine baugeschichtliche Skizze (III)

»Bei jeder Kunst der Raumgestaltung spielt die Kunst mit, sich der Bewegung des Menschen in wirksamer Weise zu bemächtigen, und wenn diese Absicht gelingt, entsteht im Betrachtenden jenes Gefühl für übergeordnete organische Zusammenhänge, das seine Augenblickserlebnisse entscheidend begleitet.«

Fritz Schumacher\*

**D**er menschliche Maßstab des »Eisenbahnerdörfles« zeigt sich auch in den verwendeten Materialien, in der Farbigkeit und ihrem Charakter, schließlich in der Vielfalt von Bauformen und Ornamenten.

Die hier gezeigten Fassadendetails mit Hauseingängen, Fenstern, Gebäudeecken und Materialbeispielen veranschaulichen diese Vielfalt.

Das Grundmaterial der Häuser auf der Prag ist der Ziegel- oder Backstein. Der Backstein des Verblendmauerwerks gilt als ein Baustoff, der wie kaum ein anderer den menschlichen Maßstab verkörpert: ein Stück Erde, gegossene, verdichtet und erhärtet zum einem handlichen Quader, den Bauarbeiter mit Leichtigkeit in die Hand nehmen und auf anderen Backsteinen aufschichten können. Der ist

Backstein ein Material, das kleine Kerben oder andere Spuren der Zeit mit Würde trägt.

Das gilt auch für die gebrannte Erde der Dachziegel, für den Sand- oder Hausteine von Tür- und Fenstereinfassungen oder Fassadensockeln, für das Holz von kunstvoll geschmiedeten Haken, die Holzbalkendecken aussteifen und mancher Fassade einen rotbraunen Farbtupfer geben.

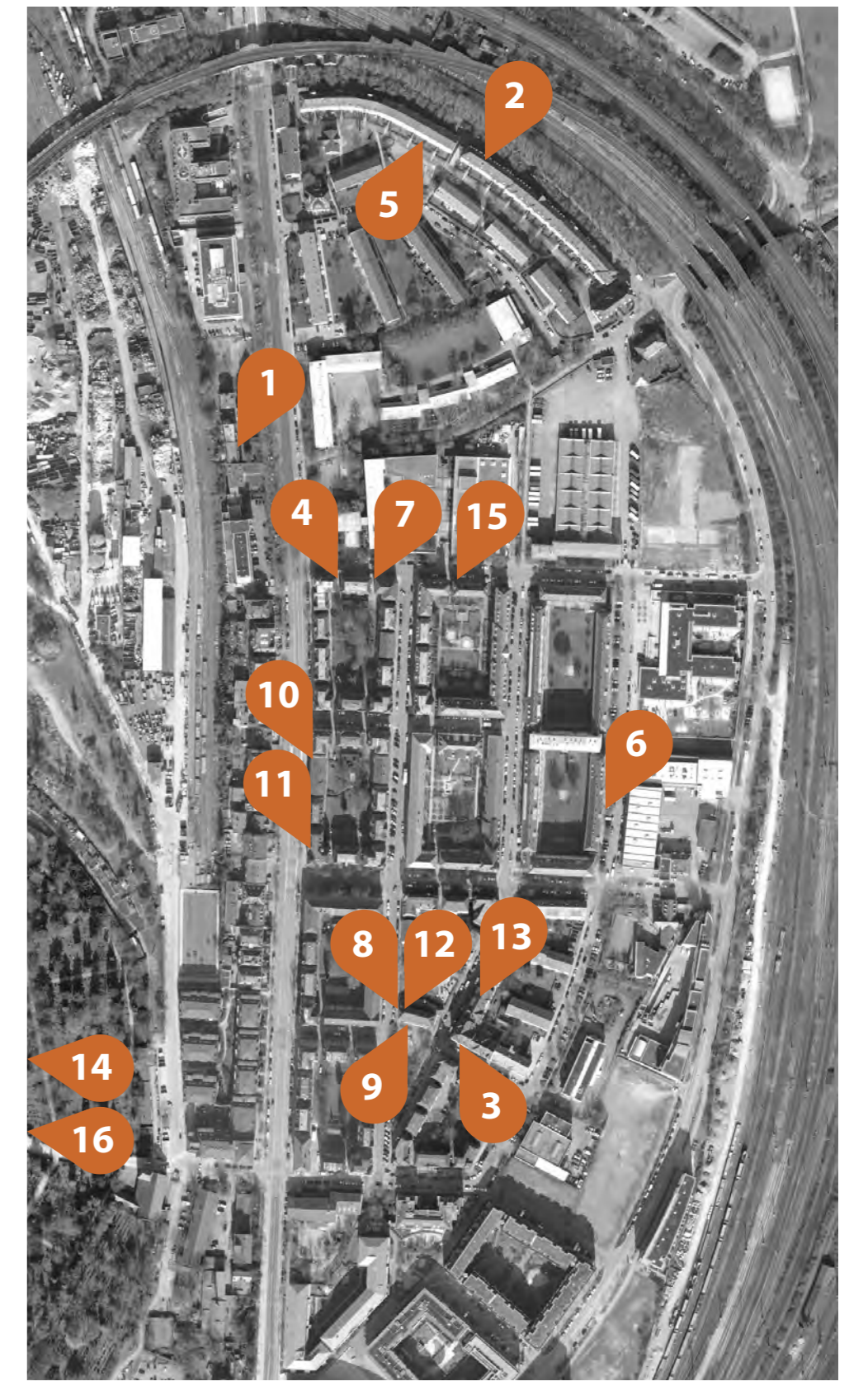
Die meisten Fassaden bestehen aus rotem oder gelbem Sichtmauerwerk. Ist die Grundfarbe gelb, setzen rote Backsteine flächige ornamentale Farbakzente, zum Beispiel als Fenster- und Türstürze (1, 10) oder um die Gebäudeecken zu betonen (7, 11).

Einfarbige Backsteine wiederum können die Hauptfassade durch Vor- und

Rücksprünge profilieren und ihr eine dreidimensionale Lebendigkeit verleihen, die ein bewegtes Licht- und Schattenspiel erzeugt (14, 16).

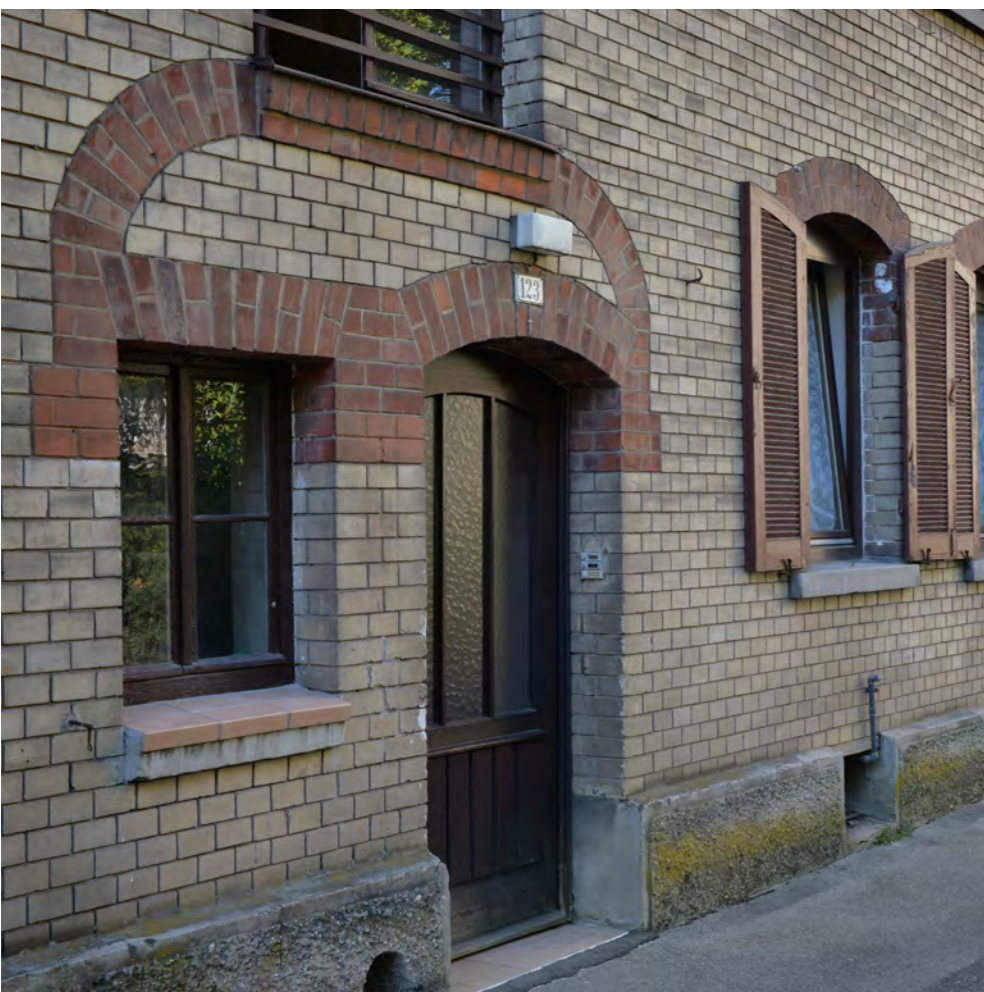
Andere Fassaden spielen mit verputzten und verklebten Bändern (6), manche sind nur schlicht verputzt, überzeugen aber durch die Farbe des Putzes, das Verhältniss zwischen geschlossenen Fassadenflächen und Fenster- und Loggienöffnungen (5), schließlich durch die Proportionen der Lochfenster im Zusammenspiel mit Holzläden (2).

Hausteine und Sandstein, gelb-grau oder rot, kommen im größeren Maßstab in Sockelbereichen (15) vor oder bei öffentlichen Gebäuden wie der ehemaligen »Badanstalt« (8, 9, 12).



1. Hauseingang, Wohnhaus Nordbahnhofstraße 123
2. Fassadendetail, Wohnhauszeile an der Rosensteinstraße
3. Wulstartiges Konsolendetail Ecke Knapp-/Knollstraße
4. Backsteinwand, »Bauwiche« Steinbeisstraße 4
5. Wohnzeile an der Rosensteinstraße, Zugang zum Hof im Westen
6. Fassadenstudie, Wohnhauszeile an der Rümelinstraße 16
7. Gebäudeecke Steinbeisstraße 8
8. Fassadenoberflächen aus Sandstein, ehemalige »Badanstalt«
9. Ehemalige Badanstalt, Haupteingang
10. Backsteinfassade mit Ankerreisen, Wohnhaus Nordbahnhofstraße 82
11. Gebäudeecke Nordbahnhofstraße 82
12. Fassadenoberflächen aus Sandstein, ehemalige »Badanstalt«
13. Hofeinfahrt, Knollstraße 12/14
14. Fassadendetail, St. Georgskirche, Heilbronner Straße
15. Gebäudeecke Steinbeisstraße 12
16. Fassadendetail, St. Georgskirche, Heilbronner Straße

\* Fritz Schumacher, *Der Geist der Baukunst*. Stuttgart/Berlin 1938, S. 254/255



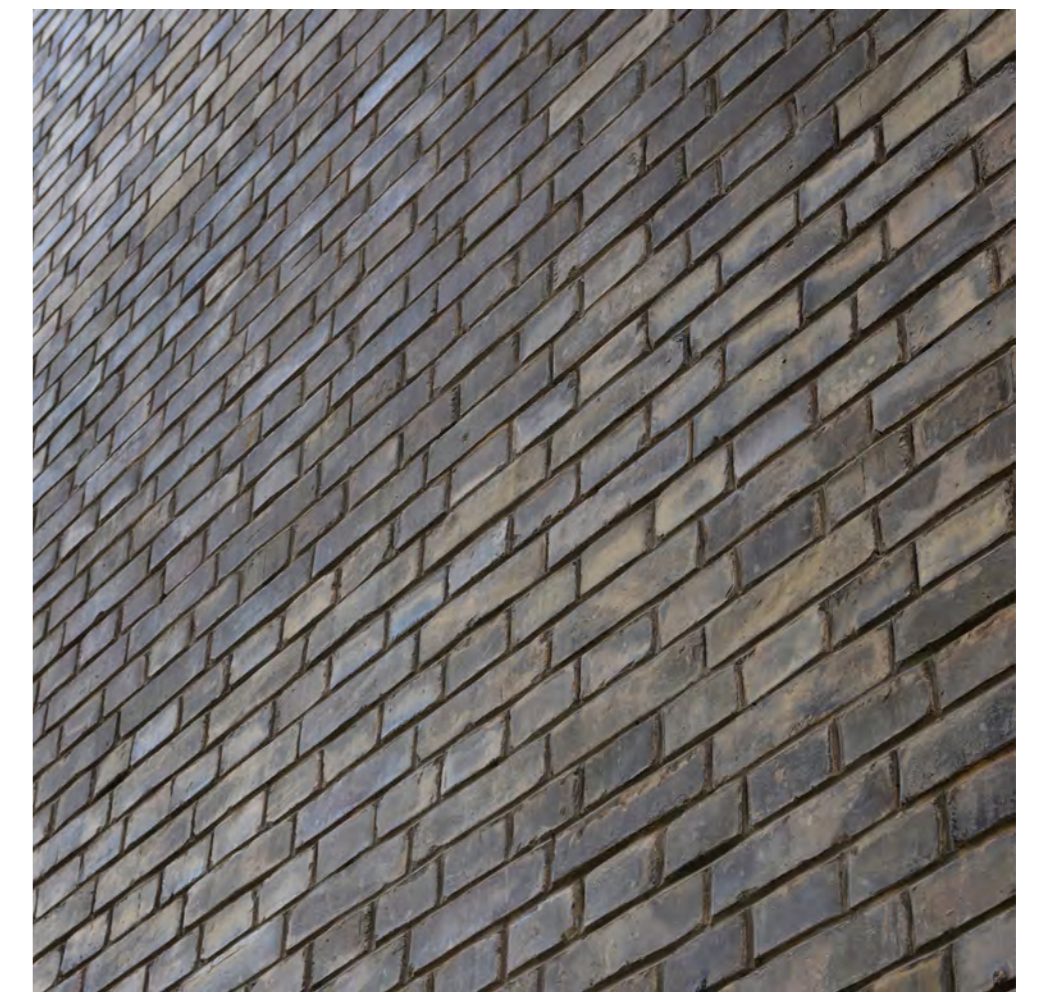
1



2



3



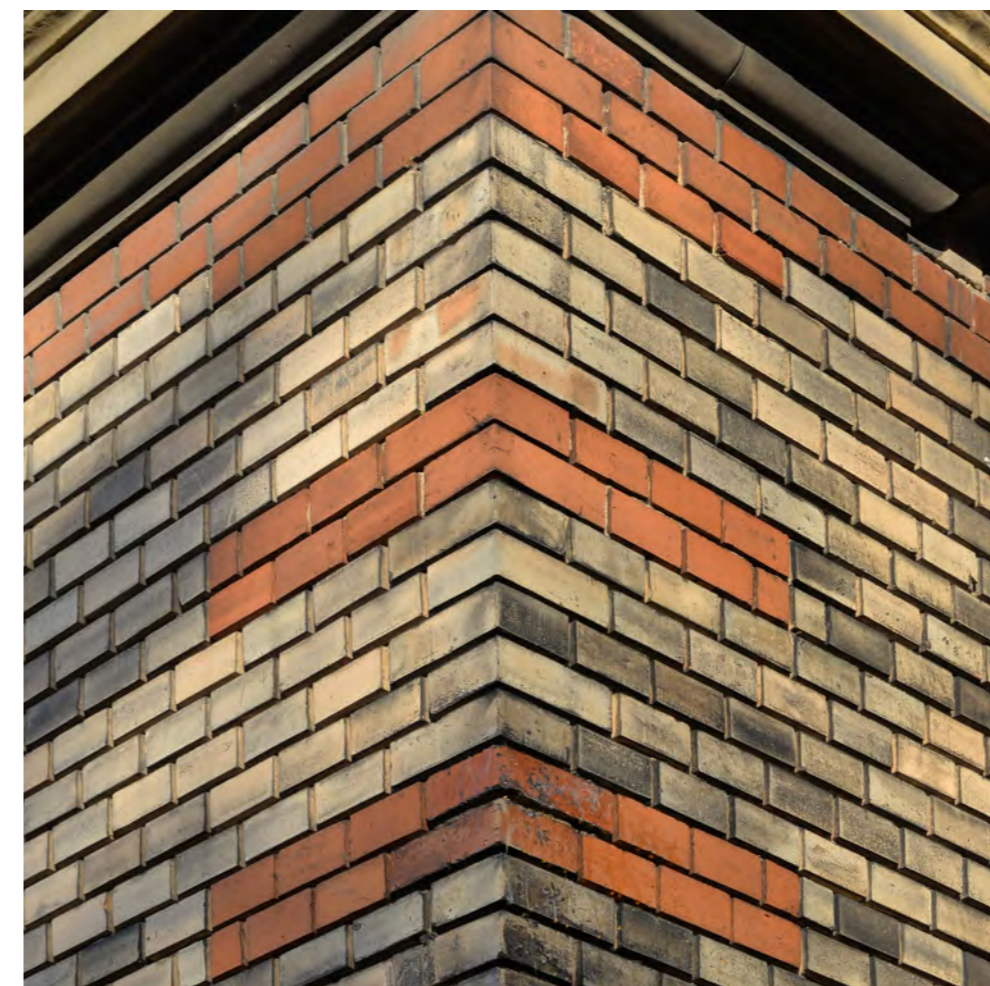
4



5



6



7



8



9



10



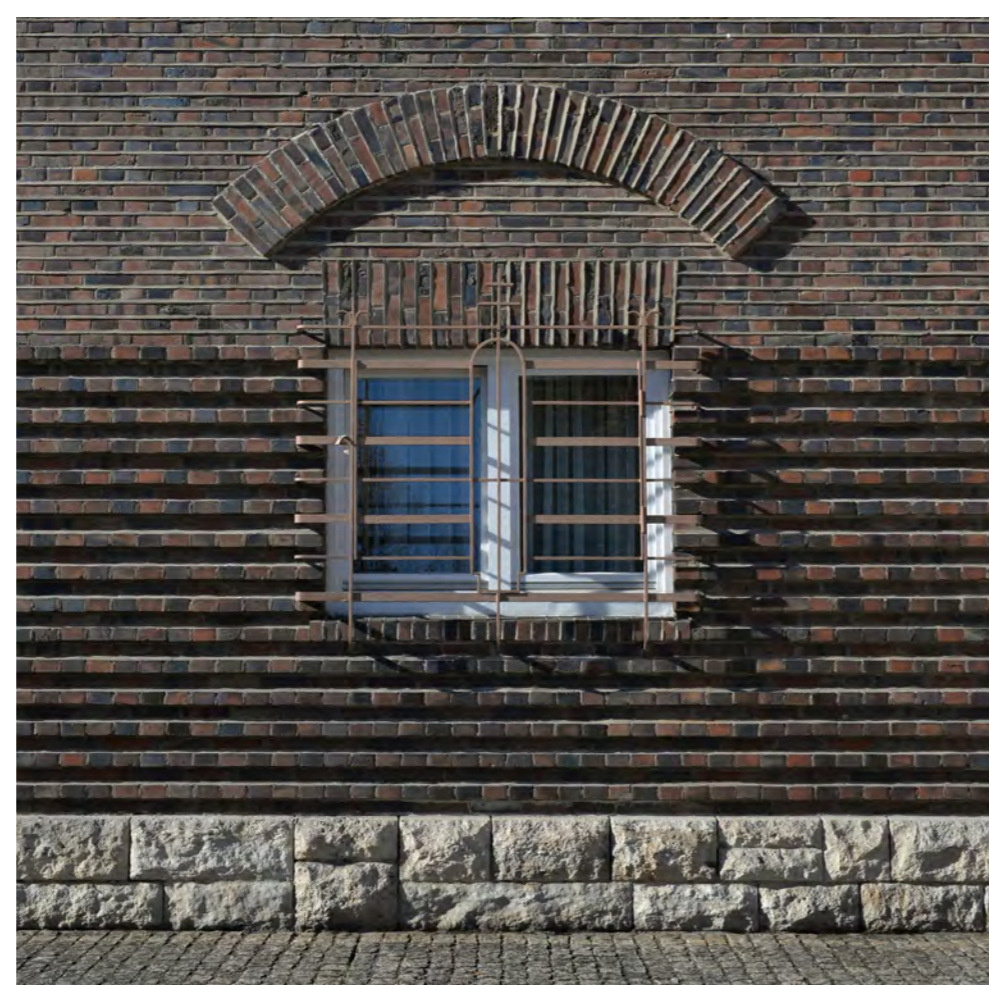
11



12



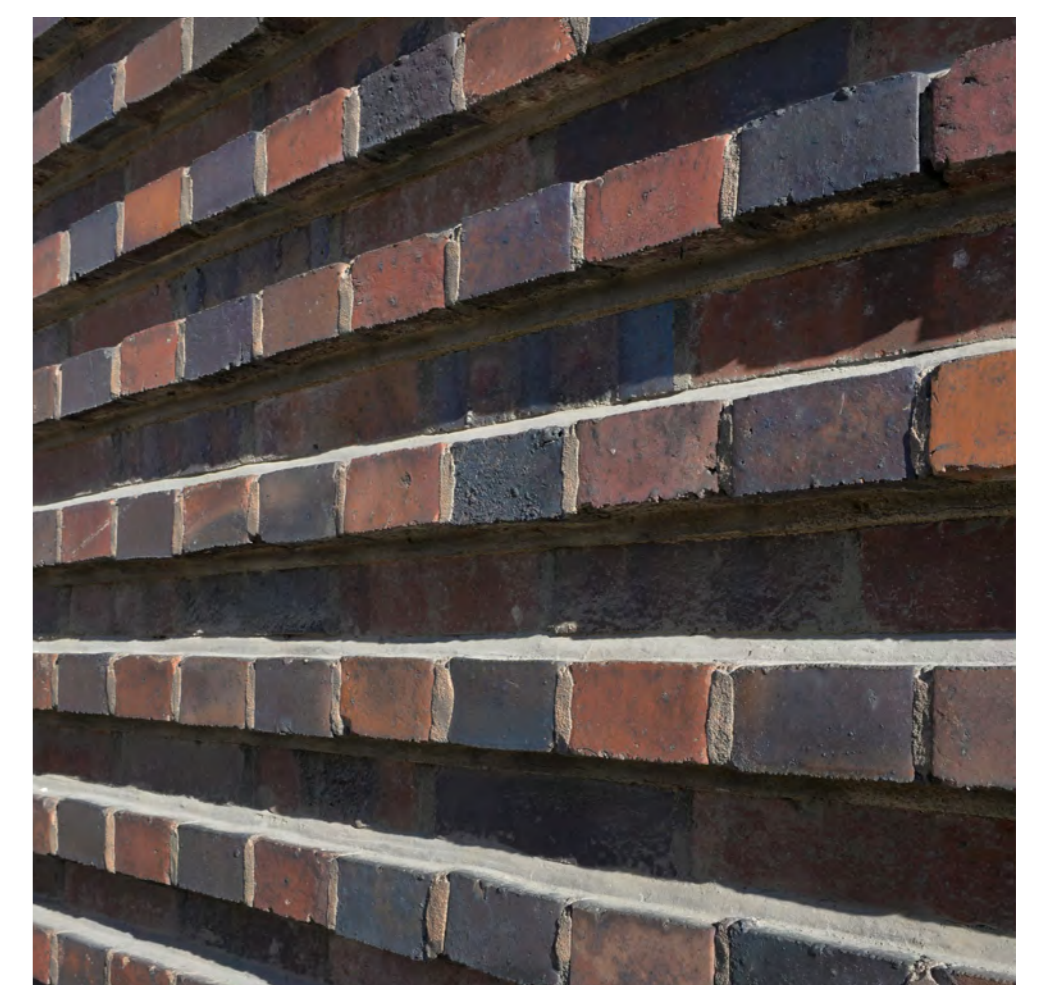
13



14



15



16

# Kunst auf der Prag (I)

## Fassadenschmuck & Grabsteinkunst

»Großen Wert wird der Baukünstler auf das Verhältnis der Figur zum Bauwerke und der Figuren untereinander legen müssen; diesbezüglich ist es einerlei, ob diese einen Platz, ein Bauwerk oder einen Raum schmücken.«

Otto Wagner \*

**M**anchmal, wenn wir durch die Stadt schlendern oder aus dem Fenster schauen, ruht unser Blick ein paar Augenblicke lang auf einem handwerklich kunstvollen Detail einer nahen Hausfassade – wie dem Frauenkopf im Dreiecksgiebel der ehemaligen Villa der Großgärtner Binter und Eblen an der Nordbahnhofstraße 140 (1), oder dem Füllhornrelief aus Sandstein eines großbürgerlichen Mietwohnhauses an der Störzbachstraße (2).

Seltener lassen sich solche Fassadenskulpturen an Sozialwohnbauten finden. Ein schönes Beispiel im »Eisenbah-

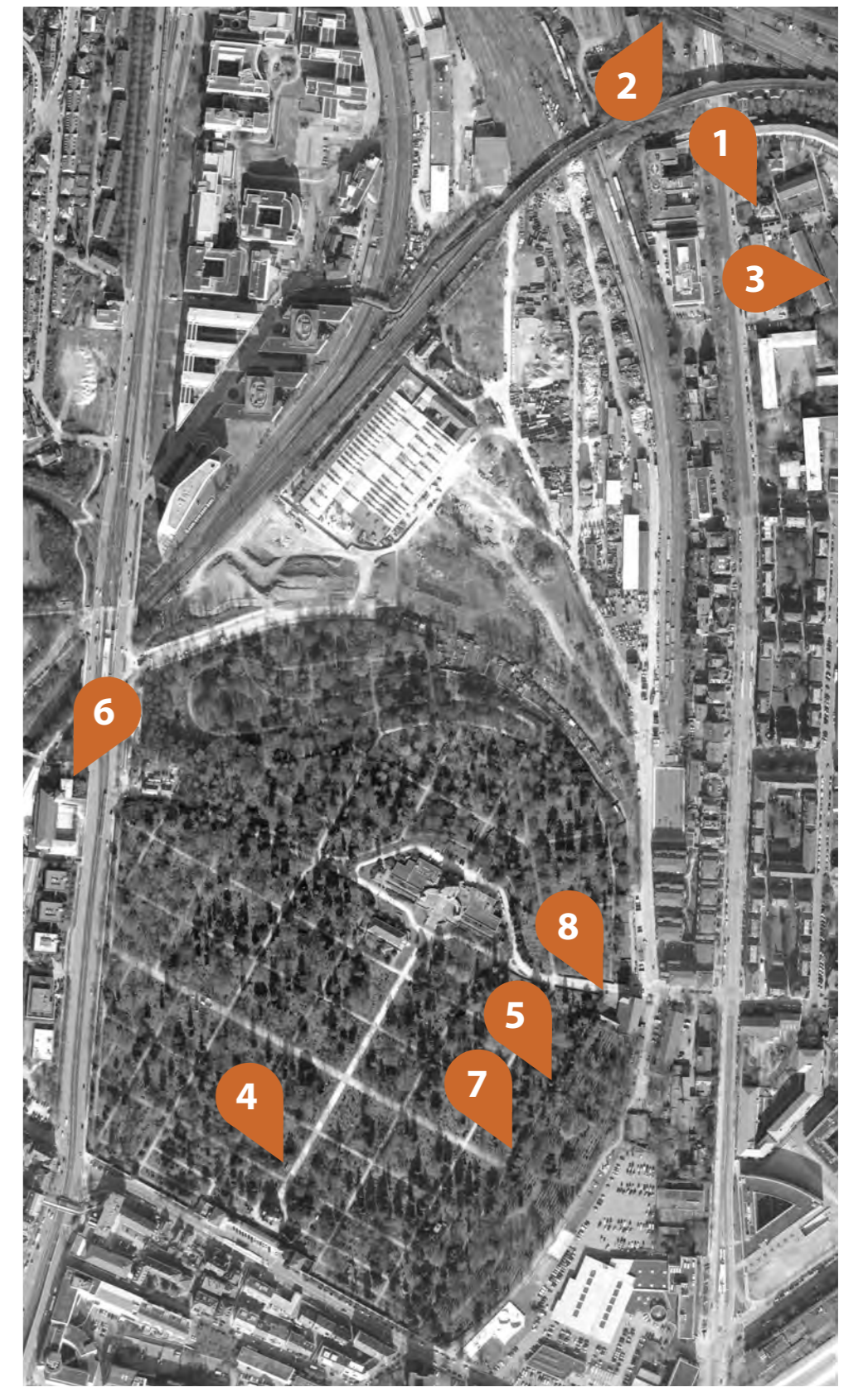
nerdörfle« ist das »Blaue Haus« an der Goppeltstraße, dessen Haupteingang ein beeindruckendes Stuckwappen mit Flügelrad krönt (3) – auch ein Ausdruck des Berufsstolzes der Eisenbahner.

Kunstwerke schmücken oft auch öffentliche Bauten und Räume. Auf »der Prag« sind es zum Beispiel die Kirchen und der Pragfriedhof.

Über dem Haupteingang der katholischen St. Georgs-Kirche schwebt gewissermaßen in der Sichtmauerwerkswand eine monumentale Reiterfigur des Namenspatrons, eine Darstellung des Heiligen Georg beim Töten eines Drachens (6). Die evangelische Martinskirche ist

schlichter gestaltet, ihren Vorplatz ziert immerhin *Der-gute-Hirte-Brunnen* – ein bescheidener, aber schmucker Brunnen mit einer Steinschale, aus der sich auf einem Sockel die Figur eines Kindes mit zwei Schafen erhebt (8).

Der Pragfriedhof wiederum hat eine Überfülle kunstvoller Grabsteinskulpturen und -plastiken. Hier seien nur drei Beispiele erwähnt: die beeindruckende Bronzeplastik eines Fabelwesens – eines Greifs mit menschlichem Kopf (4) –, das kunstgeschichtlich bedeutsame Steinrelief eines unbekanntenen Künstlers (5) und neobyzantinische Mosaiken (7).



1. Fassadenskulptur, Villa Nordbahnhof-/Goppeltstraße, Sandstein
2. Fassadenschmuck an einem Wohnhaus in der Störzbachstraße
3. Sandsteinrelief, Gefäß mit Früchten als Symbol für Wohlstand
4. Stuckmedaillon mit Flügelrad, Haupteingang des »Blauen Hauses« Wohnhaus für Bahngestellte in der Goppeltstraße, 1915-16
5. Grabplastik aus Bronze, Grabstein Familie Debach, Pragfriedhof
6. Grabstätte Finsler, Pragfriedhof, 1902. Baugeschichtlich bedeutendes Grabsteinrelief, unbekannter Künstler (signiert HL)
7. Steinskulptur, Georgskirche, 1932. Bildhauer Karl Rieber
8. Figur des Heiligen Georg beim Erlegen eines Drachens
9. Grabmal Familie Kröner, Pragfriedhof, 1906. Bildhauer E. Keller
10. *Der-gute-Hirte-Brunnen* an der Martinskirche, 1938. Von der Stadt Stuttgart 2014 restauriert und wieder in Betrieb genommen. Bildhauer Hermann Wilhelm Brellochs

\* Otto Wagner, *Die Baukunst unserer Zeit*. Wien 2008 [1914], S. 64



1



2



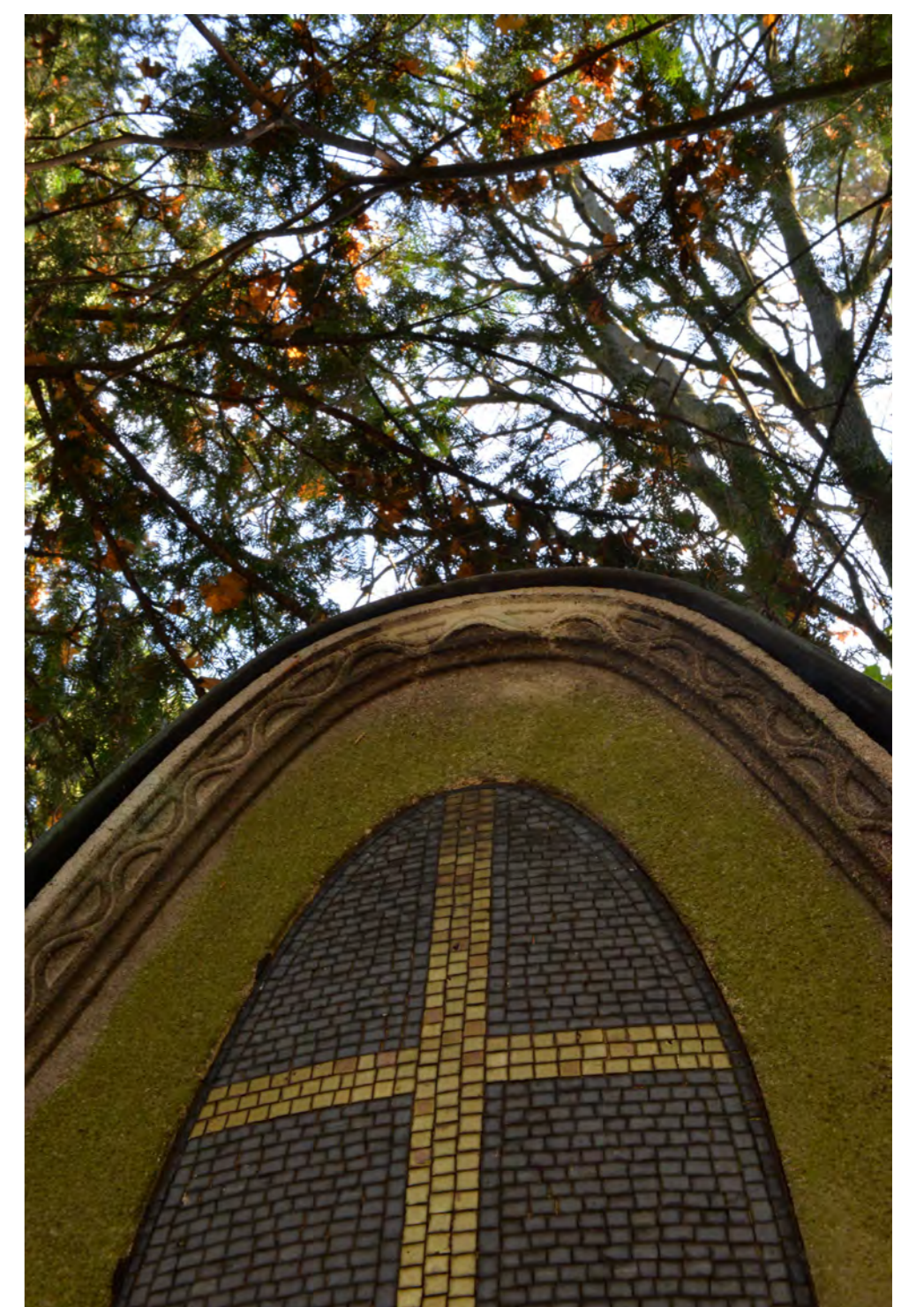
3



4



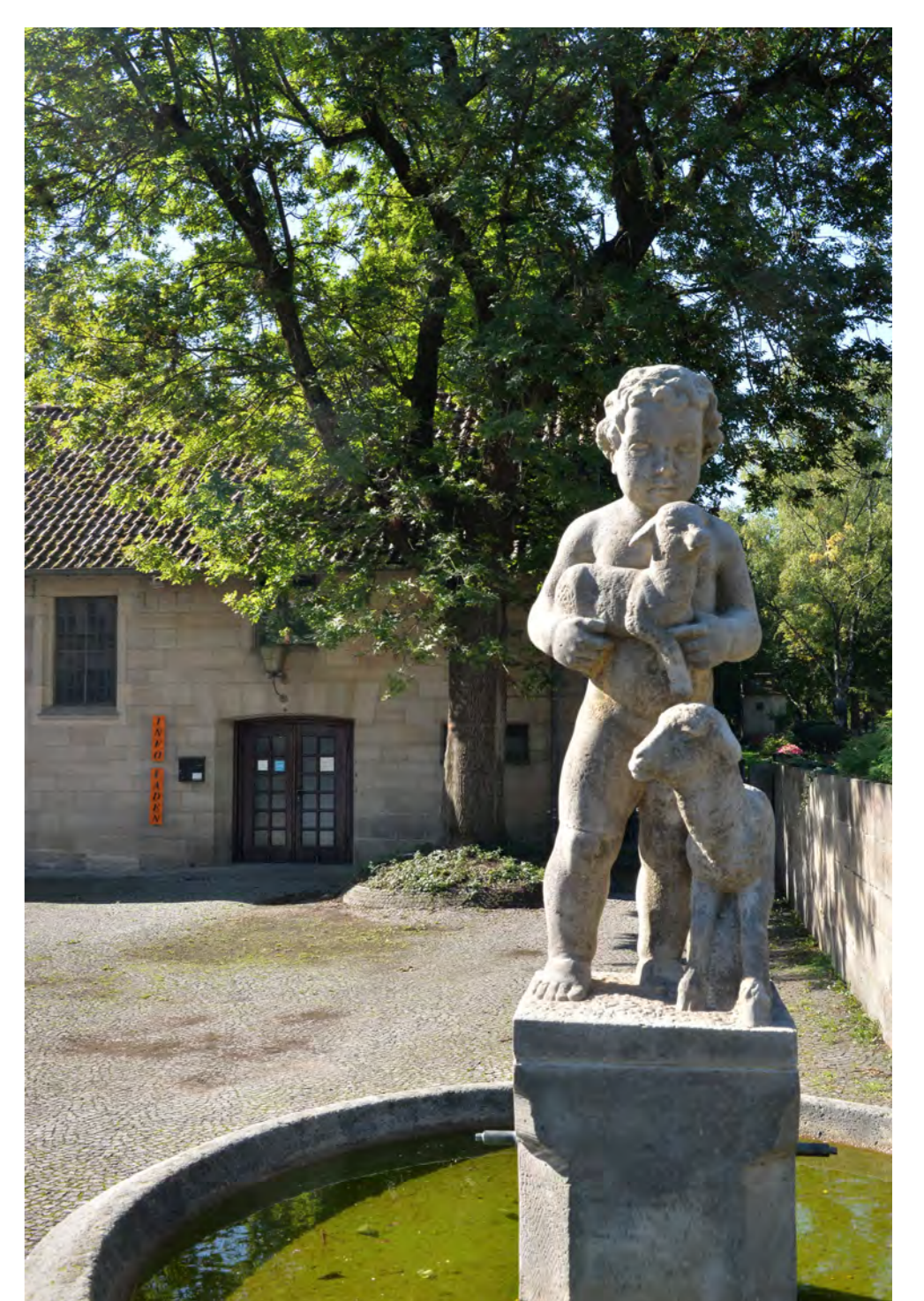
6



7



5



8

# Kunst auf der Prag II

## Kunst im öffentlichen Raum und Arte povera im Inneren Nordbahnhof

»Jede Generation revoltiert bis zu einem gewissen Grad gegen die Wertmaßstäbe ihrer Väter; jedes Kunstwerk verdankt seinen Erfolg bei den Zeitgenossen nicht nur dem, was es tut, sondern auch dem, was es unterlässt.«

Die Kunst auf »der Prag« spiegelt auch zeitgenössische Entwicklungen wider – von der Kunst am Bau der 1950er Jahre über Spielformen der *Arte Povera* wie Graffiti und informell-subversiver Installationen im öden Dickicht am nordöstlichen Rand des Pragfriedhofs bis zu Kunstprojekten von Kindern und Schülern.

Im Herzen »der Prag«, an der Ecke Nordbahnhof-/Mittnachtstraße liegt eine temporäre farbenfrohe Komposition urwüchsiger Sitzbänke aus grob behauenen Pappelholzstämmen, die Kinder des Rosensteinkindergartens unter Anleitung von Klaus Pfaffenzeller, eines Stuttgarter Künstlers, geschaffen haben (1).

Die Rosensteinschule empfängt BesucherInnen mit einem großflächigen

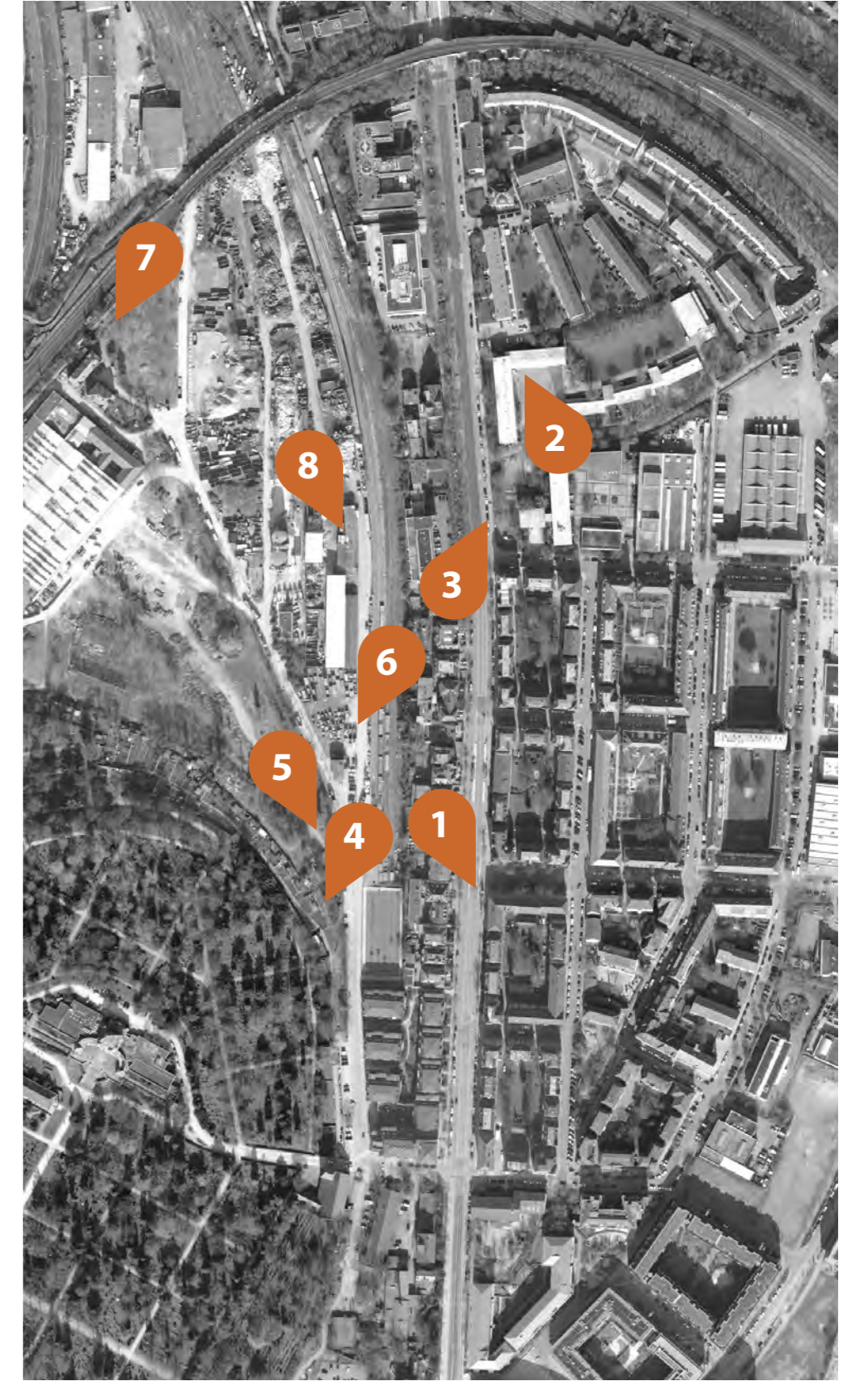
Wandbild von Manfred Henninger in der Eingangsloggia am Spezialklassentrakt (2). Und das Wahrzeichen der Steinbeisschule, die graulackierte Straßenwalze an der Nordbahnhofstraße, ist das gelungene Ergebnis eines Gemeinschaftsschulprojekts (3).

Im Inneren Nordbahnhof stößt man allenthalben auf Werke der *Arte Povera*. Manche sind Überbleibsel früherer Projekte, etwa die Holzgitterwand an der Otto-Umfrid-Straße, die an das internationale Architekturfestival »72 Hours Urban Action« erinnert (4). Drei Tage und Nächte im Juli 2012 hatten 120 ArchitektInnen in zehn internationalen Teams in einem Happening-artigen Wettbewerb an zehn Orten in Stuttgart temporäre lokal angepasste Interventionen vorgenommen.

E.H. Gombrich\*

Besonders bewegend sind die Installationen, die nördlich der Gedenkstätte »Zeichen der Erinnerung« auf dem Weg zu den Wagenhallen aus dem Dickicht auftauchen: Digitalaufnahmen vom Ort der Deportation der württembergischen Juden am Nordbahnhof, im Erdreich zwischen den historischen Gleisen »beigesetzt« und nach drei Wochen »exhumiert« – *Die Chemie der Erinnerung* (2006), ein Werk des Fotografen Lutz Schellhorn und des Künstlers Stefan Mellmann (5).

Im Übrigen überzieht ein ganzes Netz von Graffitis in kräftigen Farben und fantasiereichen Motiven Infrastrukturanlagen wie Mauern (6) und Fernwärmerohre (7) ebenso wie Bauzäune und Fassaden brachliegender Bauten (8) oder Wohnwaggons – und lädt zu weitschweifigen Assoziationen ein.



1. Straßenbänke aus behauenen und bemalten Pappelholzstämmen, Ecke Nordbahnhof-/Mittnachtstraße, Klaus Pfaffenzeller mit Kindern des Rosensteinkindergartens
2. Wandmalerei in der Eingangsloggia der Rosensteinschule, Detail Manfred Henninger
3. Durch Lackierung verfremdete Straßenwalze, Land-art-Element vor der Steinbeisschule, Schulprojekt
4. Holzinstallation an der Otto-Umfrid-Straße, Station des internationalen Workshops »72 Hours Urban Action«, Kunstverein Wagenhallen, 2012
5. Kunstinstallation im Inneren Nordbahnhof, Lutz Schellhorn & Stefan Mellmann
6. Graffiti auf Mauern aus Stahlbetonfertigteilen, Innerer Nordbahnhof
7. Graffiti auf einem Fernwärmerohr hinter den Wagenhallen
8. *Der blässliche König*, Graffiti, Innerer Nordbahnhof

\* E.H. Gombrich, *Die Geschichte der Kunst*. Englische Erstausgabe 1950. Deutschsprachige sechzehnte Auflage. Berlin 2001, Vorwort, S. 7



# Stuttgart, »offene Stadt« auf der Prag

## Der Innere Nordbahnhof mit den Wagenhallen, der »Wagenburg« und dem Urban Gardening

»Man muß Interpretationen offen lassen. [...]

Warten im Bereich der Architektur bedeutet, Aussparungen vorzunehmen.«

Rem Koolhaas\*

**W**as den Inneren Nordbahnhof so anziehend macht, stadtweit und sogar überregional, ist seine Atmosphäre: die Stuttgarter Variante *par excellence* der Inneren Peripherie. In Berlin etwa sind zahlreiche solche Orte immer noch zu finden, in Stuttgart ist der Innere Nordbahnhof bis jetzt einmalig.

In einer Stadtgesellschaft, die in der Regel der Arbeit den höchsten Wert beimisst und jede freiwerdende Fläche einem gewaltigen Planungs- und Verwertungsdruck ausliefert, ist dies ein bemerkenswert offener Ort: Auch ein Zeichen für den Mut Stuttgarts, warten zu können.

Eine teils anregende, teils befremdliche Mischung aus Gewerbeflächen, Industriebrache (3) und Kreativwirtschaft

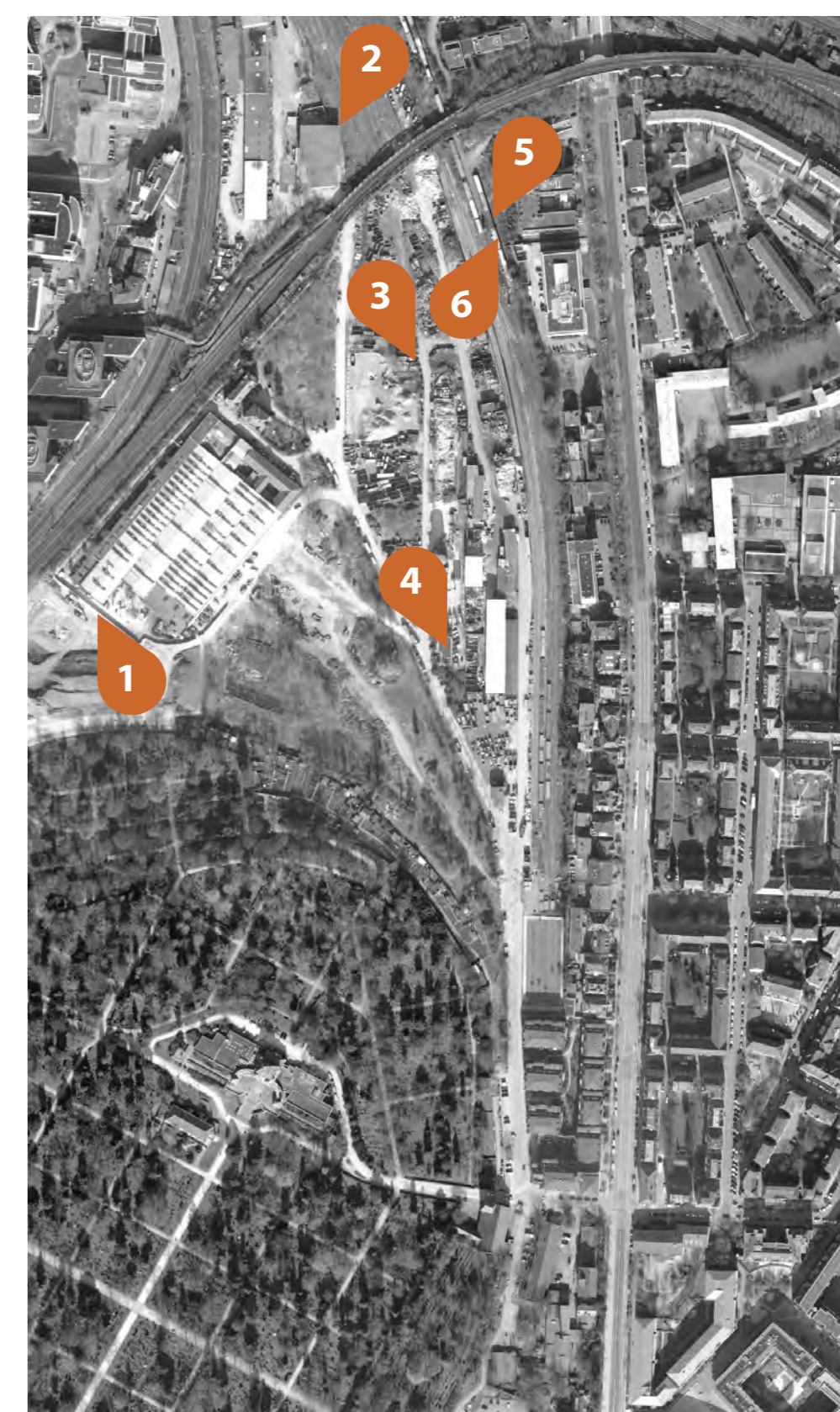
in den Wagenhallen (1) mit dem inzwischen professionellen »Kulturbetrieb Wagenhallen« und dem Kunstverein Wagenhallen, alternativen Wohnformen in den Klinkerbauten und der »Wagenburg« mit ihren ausrangierten Eisenbahnwaggonen (6) und fantasiereichen Holzaufbauten (5), schließlich temporäre Laborfelder für Künstler und Studenten kreativer Disziplinen, aber auch für Interessierte aus dem Nordbahnhof und ganz Stuttgart.

Das gilt insbesondere für das Gemeinschaftsgarten-Projekt »Stadtacker Wagenhallen« (4), eine Initiative, die Architektur- und Agrarwirtschaftsstudenten beim Architekturfestival »72 Hours Urban Action« 2012 ins Leben riefen, um neue Formen städtischer Landwirtschaft jenseits von Schrebergärten zu testen.

Östlich des *Urban-Gardening*-Streifens sind Wohncontainer für Bauarbeiter hinzugekommen – ein Teil der S21-Betriebsfläche.

Mitten auf der S21-Logistikfläche im Äußeren Nordbahnhof stand bis vor kurzem eine offene überdachte Halle (2), ein elegantes denkmalgeschütztes Relikt aus der Zeit zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als der 1895 gegründete Nordbahnhof die größte Mostobstumschlagstelle Europas war.

Für die anstehenden Planungen zum RosensteinViertel liegt eine Herausforderung nun darin, den Kulturbetrieb der Wagenhallen und des Kunstvereins auf eine angemessene Art in ein neues Wohnquartier einzubetten, und trotz des Wohnungsdrucks einen Teil der Offenheit zu erhalten.



1. Die Wagenhallen im Inneren Nordbahnhof, Zustand vor dem Umbau, Aufnahme 2005
2. Offener Stahlblechpavillon des früheren Fruchtmarkts im Äußeren Nordbahnhof, Aufnahme Herbst 2015 vor dem Abbau
3. Zufallskomposition aus Bahnschwellen und Metallteilen, Innerer Nordbahnhof
4. Urban Gardening und Wohncontainer für S21-Bauarbeiter, Innerer Nordbahnhof
5. Holzkonstruktion in der »Wagenburg« im Inneren Nordbahnhof
6. »Wagenburg« im Inneren Nordbahnhof

\* Rem Koolhaas, Berlin, *Offene Stadt. Modernisierung, Höhenängste, Potemkinsche Dörfer*. Ein Gespräch mit Nikolaus Kuhnert. In: *Lette International*, Heft 18, III. Vj. 1992, Berlin 1992, S. 40

