

Matthias Roser
Der Stuttgarter Hauptbahnhof. Vom
Kulturdenkmal zum Abrisskandidaten?

Stuttgart 2008, 152 Seiten, Großformat, mit zahlreichen Fotos und Grafiken, Zusammenfassungen in englischer und französischer Sprache, Vorwort von Walter Sittler, Schmetterling Verlag, ISBN 3-89657-133-8, 18,80 Euro

„Nur die Flügel, nur die Flügel...“, fast gebetsmühlenartig wiederholte der Stuttgarter Kunsthistoriker und Architekt Matthias Roser diese Worte bei einem Vortrag im Januar 2008. Dabei zeigte er Bilder von den gewaltigen Baumassen des Stuttgarter Hauptbahnhofes, die für das Milliardenprojekt „Stuttgart 21“ geopfert werden sollen, und zitierte damit ironisch die politisch Verantwortlichen, die diesen Verlust bagatellisieren. Folgerichtig und programmatisch ist der zum Abriss vorgesehene Schlossgartenflügel (Cannstatter Straße) dann auch auf dem Titelbild zu sehen, mit 277 m Länge deutlich größer als die der Stadt zugewandte Fassade (191 m) und ältester, während des ersten Bauabschnittes ab 1914 entstandener Bauteil des Hauptbahnhofes.

DER STUTTGARTER HAUPTBAHNHOF



Vom Kulturdenkmal zum Abrisskandidaten?

Matthias Roser



Das Buch soll dazu beitragen, den Teilabbruch des Bahnhofes für einen Tiefbahnhof, in dem die Reisenden „wie eine Rohrpost anonym von A nach B gelangen“, zu verhindern und „die Menschen wachzurütteln“, um für einen modernisierten Kopfbahnhof zu plädieren, heißt es im Vorwort von Schauspieler Walter Sittler. Der Autor selbst weist erst auf S. 115 auf die Zielgruppe unter der Leserschaft hin, indem er schreibt, dass es sich nicht um ein rein wissenschaftliches Werk ausschließlich für Architekturliebhaber handelt, „sondern möglichst vielen Menschen die besondere Eigenart und herausragende Qualität des Stuttgarter Hauptbahnhofes nahe bringen“ soll. Dieses Ziel wird erst über einige Umwege erreicht. Dies liegt nicht an dem zweifellos langwierigen Prozess der Entwurfs- und Baugeschichte des nach erfolgreichem Wettbewerbsbeitrag von 1911 durch Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer 1914–1928 errichteten Hauptbahnhofes, sondern an der Struktur des Buches, dessen Kapitel sich häufig inhaltlich überschneiden. Bei der Gliederung nimmt die Baubeschreibung ein Drittel ein und ist wegen der erschöpfenden und sich wiederholenden Darstellungen genauso mühsam zu lesen wie die zahlreichen und langen eingestreuten Zitate, die kein Anmerkungsapparat präzise bestimmt.

Der reiche Schatz an historischen Abbildungen ist eine der großen Stärken dieser in Schwarz-weiß gehaltenen Veröffentlichung. Dadurch ist das Layout aber oft zu bildlastig zum Nachteil der Übersicht und der Bildunterschriften, die meist keine Datierung enthalten. Bei 14 Jahren Bauzeit wäre außerdem eine Baualterskartierung hilfreich, während für die wenigen simulierten Darstellungen des geplanten Tiefbahnhofes und die Visualisierung der vom Abbruch bedrohten Flügel anschaulichere Illustrationen wünschenswert und somit dem Anliegen des Buches dienlich gewesen wären.

Bereits im Kapitel zur Baubeschreibung nimmt der Autor Bewertungen des Hauptbahnhofes vor, der betrachtet wird als „die Stein gewordene Huldigung an ein liberales Königreich, das sich im Aufbruch in die moderne und demokratische Industriegesellschaft befindet“ (S. 86), Welten getrennt von der „hohlen Monumentalität in Preußen“ (S. 82). Hervorgehoben wird auch die „skulpturale Allansichtigkeit“ (S. 87), die ohne Unterteilung in Haupt- und Nebenfassade und ohne die „Janusköpfigkeit“ zeitgenössischer Bahnhofsbauten auskommt.

Im Kapitel „Einordnung in Baugeschichte und Oeuvre“ wird deutlich, dass der von Bonatz bewusst *ohne* vorgefasste Formvorstellungen unter Rückgriff auf ägyptisch-antike Großformen errichtete Monumentalbau mit keinem Stilbegriff zu fassen ist: „Jugendstil ist er nicht, Moderne ist er nicht, Historismus ist er aber auch nicht. Er steht gewissermaßen außerhalb seiner Zeit“ (S. 110). Dementsprechend disparat waren und sind die Reaktionen der Fachwelt, die Roser ausführlich zitiert und denen er im Anhang ein eigenes Kapitel („Zitate von Bonatz und anderen“) widmet, was erneut zu Überschneidungen führt. Am Hauptbahnhof scheiden sich die Geister: „Die einen verstehen ihn als Ausdruck einer modernen, zukunftsweisenden Architekturauffassung [...], die anderen als leere monumentale Geste [...]“ (S. 100). Wolfgang Pehnt ordnete ihn 1973 in seinem Standardwerk „Architektur des Expressionismus“ unter die Rubrik „Malerische Monumentalität“ und sah seine Doppeldeutigkeit einerseits in den in der Tradition Theodor Fischers stehenden malerischen Elementen und andererseits in der durch Baumassengruppierung und Bewegungsrhythmus in Anlehnung an Peter Behrens und den Internationalen Stil geprägten „Raum-Zeit-Architektur“.

Neben der gesellschaftspolitischen Symbolhaftigkeit und der stilistischen Zwischenstellung ist der dritte Aspekt, den Roser herausarbeitet, wohl der wichtigste: die individuelle Stadtbezogenheit des Bauwerks. Die unter Ausnutzung der topografischen Situation perfekte städtebauliche Einbindung mit dem Turm als Point de Vue und die auf die neu geschaffenen städtischen Verkehrsachsen abgestimmten Portale und Baumassen sind die entscheidende Leistung Bonatz' und das Alleinstellungsmerkmal des Stuttgarter Hauptbahnhofes. Es ist, wie Klaus-Jürgen Sempach 1978 schrieb: „ein Bahnhof genau und sehr gerecht IN und FÜR diese Stadt.“

Die Darstellung der Veränderungen nach dem vereinfachten, durch Bonatz begonnenen und erst 1960 abgeschlossenen Wiederaufbau liest sich wie eine Chronologie des gesteuerten Verfalls. Verkehrstechnisch bedingte Eingriffe wie der Einbau der Klett-Passage 1976 mit Treppen-

loch in der großen Schalterhalle, aber auch neue Kioske, ausufernde Werbung u. a. haben zu starken Einbußen an der ästhetischen Geschlossenheit des Hauptbahnhofs geführt. Die Eintragung ins Denkmalbuch als „Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung“ durch das Regierungspräsidium 1987 und die Feierlichkeiten zum 65-jährigen Jubiläum des Hauptbahnhofs im selben Jahr mit Würdigungen für das „Wahrzeichen“ vom damaligen Oberbürgermeister Manfred Rommel bis hin zum Präsidenten der Bundesbahndirektion täuschen nicht darüber hinweg, dass die bauliche und technische Unterhaltung in den letzten Jahrzehnten derart vernachlässigt wurden, dass sich das Bauwerk laut Roser „heute in einem technisch desaströsen Zustand befindet und baulich eher als Schandfleck denn als Kulturdenkmal und Visitenkarte der Landeshauptstadt darbietet.“ (S. 119)

Den „Ausblick“ (Kapitel 10) beginnt der Autor mit einem Zitat aus seinem Werk von 1987, das aus konservatorischer Sicht fragwürdige Rekonstruktionsvorschläge – z. B. die Nachbildung der im Krieg zerstörten Holzdecke – enthält. Es folgt die Darstellung der mit „Stuttgart 21“ verbundenen Eingriffe, „brachiale Verstümmelungen“ (S. 116), die u. a. neben dem Verlust des Schlossgartenflügels auch den Abbruch des Nordflügels und somit die Hälfte der Fassaden betreffen. Wie bereits im Vorwort wird der auch in der Tagespresse oft bemühte Vergleich mit dem Kaufhaus Schocken und dem Kronprinzenpalais angestellt als weitere Beispiele für den verantwortungslosen Umgang der Landeshauptstadt mit ihren Baudenkmalen, von denen nur die Weißenhofsiedlung, der Fernsehturm, die Neue Staatsgalerie und eben der Hauptbahnhof internationalen Rang besäßen. Dass die Verantwortung für das gewaltige Bauvorhaben in erster Linie bei der Stadt liegt, belegt Roser mit Zitaten aus dem Planfeststellungsantrag der Deutschen Bahn AG und einem Schreiben des zuständigen Bundesministeriums vom Dezember 2006, worin „Stuttgart 21“ vorrangig als städtebauliches Projekt betrachtet und auch ein oberirdischer Kopfbahnhof für geeignet gehalten wird, „die verkehrlichen Funktionen für den Eisenbahnknoten Stuttgart [zu] erfüllen.“ (S. 119). Auf daran anschließende Zahlenspiele wie die Behauptung, ein technisch ertüchtigter Hauptbahnhof sei im Vergleich zu „Stuttgart 21“ nur drei Minuten langsamer, aber 3 Milliarden Euro günstiger, soll hier nicht einge-

gangen werden. Die Zitatsammlung im Anhang wird abgeschlossen mit aktuellen Stellungnahmen zu „dem geplanten Teilabriss für den als ‚Stuttgart 21‘ bezeichneten Tiefbahnhof.“ Den Appellen u. a. der Wissenschaftlichen Kommission der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, der Architekten Max Bächer, Roland Ostertag und Günter Behnisch, der den Hauptbahnhof als „Grundgesetz der Stadt“ betrachtet, wird schließlich als letztes Zitat die fast schon wie ein Treppenwitz im Buch wiederkehrende Aussage von Ministerpräsident Günther Oettinger vom 13. 12. 2007 gegenübergestellt: „Ich mag den Bonatzbau, aber hinten ist das Hüttenkruscht.“

Zahlen zum Bauwerk, dessen Dimensionen noch immer beeindruckend sind, und die üblichen Quellen- und Literaturhinweise schließen das Werk ab. Trotz der strukturellen und teilweise inhaltlichen Schwächen ist die Publikation über den Hauptbahnhof zu empfehlen, weil sie eine umfangreiche und vielseitige Materialsammlung darstellt und wegen der Doppelungen für den Leser, der nicht linear, sondern „querbeet“ liest, schnell die gewünschten Informationen liefert. Das Anliegen des Autors, die „besondere Eigenart und herausragende Qualität“ (s. o.) des Objektes zu vermitteln, wird somit, wenn auch mit einigen Hürden, erreicht. Ausgehend von der Wertigkeit des Objektes wird hauptsächlich durch die Darstellung der drohenden Verluste versucht, die Menschen „wachzurütteln“ (s. Vorwort). Im „Ausblick“ würde man sich aber die ausführlichere Darstellung der Nutzungsalternative – eines modernisierten Kopfbahnhofes einschließlich verkehrstechnischer Aspekte – wünschen. So kann man nur hoffen, dass das Buch mit seinem Appell ebenso wie die im Jahr 2008 von einer breiten Öffentlichkeit getragenen Aktionen zur Erhaltung des Hauptbahnhofs beiträgt und nicht zu spät kommt. Bereits 1997 und 2002 wurden in Stellungnahmen des Landesdenkmalamtes zum Raumordnungs- und zum Planfeststellungsverfahren angesichts der erheblichen Eingriffe Bedenken erhoben und begründet. Im Rahmen der Planfeststellung wurde vom Eisenbahnbundesamt jedoch dem öffentlichen Belang an der Zielerreichung des Gesamtprojektes Vorrang vor dem öffentlichen Interesse des Denkmalschutzes gegeben.

Karsten Preßler