

Rainer Hussendörfer: Die neuen Fenster am Stuttgarter Hauptbahnhof — Fehlentscheidung oder Präzedenzfall

Im Jahre 1911 war von der Württembergischen Staatsbahn ein Wettbewerb für den Stuttgarter Bahnhof ausgeschrieben worden, den die Architekten Professor P. Bonatz und F. E. Scholer gewannen. Die wesentliche Entwurfsarbeit war bis zum Baubeginn 1914 geleistet, doch die Fertigstellung des Gebäudes zog sich bis zum Jahre 1928 hin.

Aus großen Kuben ist der Bahnhof aufgebaut, zwischen die entlang dem Bahnhofplatz eine klassisch wirkende Pfeilerhalle eingespannt ist. Der Bahnhofsturm — eines der Wahrzeichen Stuttgarts — wirkt weit in die ins Zentrum der Stadt führende Königstraße hinein. Ohne das Mittel der Achsialität zu verwenden, wurde ein monumental wirkender Komplex gestaltet. Aus rustikalen Muschelkalk-Bossenquadern sind die Mauern gefügt, Pfeiler und Fensternischen sind glatt gearbeitet. Die zweiflügeligen Fenster sind durch Sprossen in kleine liegende Formate aufgeteilt. Friedrich Tamms urteilte 1937 darüber: „... durch die Zartheit der Details ... werden die Massen der Baukörper im Maßstab gesteigert, so daß sie wirklich groß erscheinen“.

Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist architektonischer Ausdruck seiner Entstehungszeit, der Zeit kurz vor dem Ersten Weltkrieg, als Architekten weitem bemüht waren, den Historizismus des 19. Jahrhunderts zu überwinden. Vom traditionellen Bauen ist Paul Bonatz jedoch nicht radikal abgerückt, die Pfeilerhalle zum Beispiel erinnert an klassizistische Bauten, und das rustikale Mauerwerk mit den kleinen Sprossenfenstern läßt an Burgenmauerwerk denken.

Einige Jahre später, 1929, kurz nach der Vollendung des Hauptbahnhofes, gestaltete Paul Bonatz die Fassaden des gegenüberliegenden Hotels Graf Zeppelin nach ganz anderen Prinzipien: die Außenwände nicht gemauert, sondern mit Platten verkleidet, die einfachen zweiflügeligen Fenster, dazu passend — wie selbstverständlich — ohne Sprossen. Jeder der beiden Bauten markiert eine Stufe in der Geschichte der Architektur. Da auch das Hotel Graf Zeppelin durch moderne Fenster entstellt ist, kann die ursprüngliche Fassadengestaltung nicht mehr als Original studiert werden, wohl aber noch auf Zeichnungen und Fotos.

Den Zweiten Weltkrieg hatte der Hauptbahnhof nicht ohne Schäden überstanden, doch konnten diese weitgehend ausgebessert werden, so daß der Bau bis vor kurzem wie zur Entstehungszeit im Stadtbild stand. Im August 1976 wurden nun in rascher Folge die alten Sprossenfenster am Reichsbahnhotel-Flügel gegen moderne Großflächen-Fenster ausgetauscht. Der Wunsch nach verbessertem Wärme- und Schallschutz sowie bessere Lüftungsmöglichkeiten waren der Anlaß, an neue Fenster zu denken. Billigere Herstellungs- und Reini-

gungskosten (weniger Ecken müssen ausgewischt werden) waren für die Stadt Stuttgart — untere Denkmal-schutzbehörde — und für das Regierungspräsidium — höhere Denkmalschutzbehörde — ausschlaggebend, dem Verlangen der Bundesbahn, Großflächen-Fenster einbauen zu dürfen, nachzugeben — und das, obwohl das Landesdenkmalamt wie auch der Architekturhistoriker Prof. Dr. Hernandez dringend von einer sprossenlosen Verglasung abgeraten hatten.

Billigere Herstellungskosten sind neben fehlgeleiteten Modernisierungswünschen auch bei vielen privaten Hausbesitzern der Antrieb, die Fassaden ihrer Häuser durch großflächige Glotzfenster zu entstellen. Wo immer Kulturdenkmale von solchen Absichten betroffen sind, versucht das Landesdenkmalamt, unterstützt von den unteren Denkmalschutzbehörden und wenn notwendig auch mit Hilfe des Denkmalschutzgesetzes, die Besitzer davon zu überzeugen, daß für historische Gebäude nur Sprossenfenster als angemessene Fensterform möglich sind. Ausgerechnet an einem Gebäude, das dem Staat gehört, dürfen nun mit Genehmigung des Regierungspräsidiums die Fenster entsproßt werden.

Neben den rein wirtschaftlichen Argumenten wurde von seiten der Bundesbahn noch ein ästhetisches vorgebracht: Die Großflächenfenster würden den monumentalen Kuben des Bahnhofes besser entsprechen und seien daher eine Verbesserung der Architektur. Diese Auffassung ist absolut unakzeptabel. Es kann nicht darum gehen, daß aus dem jeweiligen Zeitgeschmack heraus nach subjektiven Gesichtspunkten versucht wird, unsere Kulturdenkmale zu „verbessern“. Der Stuttgarter Hauptbahnhof von Paul Bonatz mitsamt seinen Sprossenfenstern hätte keiner „Verbesserung“ bedurft; als architektonischer Ausdruck seiner Entstehungszeit konnte er gar nicht verbessert, sondern nur verändert und verfälscht werden.

Der Argumentation der Bundesbahn liegt der weit verbreitete Irrtum zugrunde, man habe zur Bauzeit keine Großflächenscheiben herstellen können und selbstverständlich hätte damals jeder Architekt Großflächenscheiben verwendet, wenn er sie bekommen hätte. Diese Auffassung ist falsch, was sich leicht an Vergleichsbauten nachweisen ließe, doch die Fenster am Hauptbahnhof liefern selbst den Beweis: Die Fenster am Reichsbahnhotel-Flügel waren Doppelfenster, bei denen die vorderen Flügel je drei Sprossen hatten, während die hinteren nur eine Sprosse und entsprechend größere Glasflächen zeigten.

Noch 1950 hielt man das Mauerwerk des Stuttgarter Hauptbahnhofes wie dessen Sprossenfenster für beispielhaft genug, um beides in einem Baukunde-Lehrbuch wiederzugeben. Darin kann man noch heute den



DER HAUPTBAHNHOF IN STUTTGART, Reichsbahnhotel-Flügel, Zustand im August 1976. Die oberen beiden Fensterreihen zeigen die frisch eingesetzten „modernen“ Fenster. In den unteren beiden Fensterreihen sind die originalen Bonatz-Fenster noch erhalten. Bei einigen Fenstern – bei denen mit einfacher Quersprosse – sind die Vorderflügel bereits ausgehängt.

beschriebenen Unterschied zwischen vorderem und hinterem Fensterflügel an einer Schnittzeichnung studieren. Die von außen sichtbaren Sprossen an den vorderen Flügeln waren also vom Architekten bewußt um der Gestaltung willen angebracht worden, sie sind ein wichtiges Element in der Fassade.

Die Fenster im Bereich des Reichsbahnhotels waren erst ein Anfang; dem Vernehmen nach will die Bundesbahn nach und nach alle Fenster am Stuttgarter Hauptbahnhof entsprossen lassen. Der Fall ist also noch nicht abgeschlossen.

Literatur:

N. Pevsner: Lexikon der Weltarchitektur (Darmstadt 1971) Stichwort „Bonatz“, dort weitere Literaturangaben. – F. Tamms: Paul Bonatz (Stuttgart 1937) Abb. S. 16–25. – G. Graubner: Paul Bonatz und seine Schüler (Stuttgart 1931) Abb. S. 11, 13–15. – Staatl. Beratungsstelle für das Baugewerbe beim Württ. Landesgewerbeamt (Hrsg.): Baukunde für die Praxis, Bd. 1, Die Rohbauarbeiten (2. Auflage Stuttgart 1950) S. 117.

Dr. Rainer Hussendörfer
LDA · Bau- und Kunstdenkmalpflege
Eugenstraße 3
7000 Stuttgart 1