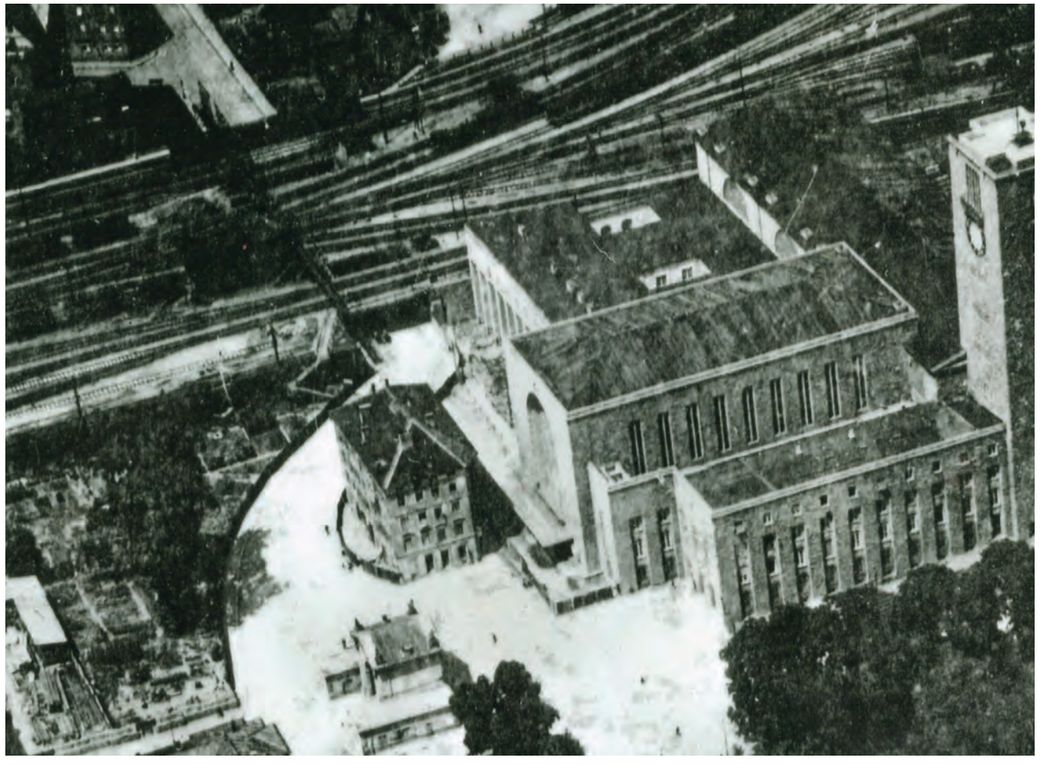
Kopf hoch!

100 Jahre Hauptbahnhof Stuttgart

1922 – 2022



Der neue Bahnhof nach der Inbetriebnahme am 23. Oktober 1922. Die andere Hälfte konnte erst nach dem Abbau der zum „Alten Bahnhof" führenden Gleise und dem Abbruch der Bahnbrücke über die Schillerstraße in Angriff genommen werden.

Impressum

Herausgeber: Komitee 100 Jahre Hauptbahnhof Stuttgar
V.i.S.P.: Dr. Hans-Jörg Jäkel
Lektorat: Dr. Norbert Bongartz
Laylout: Daniel Walter
Druck: Wir-machen-Druck-GmbH.

100 Jahre Hauptbahnhof Stuttgart

Hans-Jörg Jäkel

Am 23. Oktober 1922 nahm der Stuttgarter Hauptbahnhof an der Schillerstraße in den frühen Morgenstunden seinen Betrieb auf. In der ersten Baustufe waren die Gleise 9 bis 16, der markante Bahnhofsturm, der Südflügel und die große Schalterhalle errichtet worden. Dort, wo sich jetzt die Gleise 1 bis 8, kleine Schalterhalle und Mittelausgang befinden, lagen damals noch die Gleise zum Stuttgarter Zentralbahnhof an der Bolzstraße. Dieser völlig überlastete Bahnhof hörte am 23.10. exakt um 2 Uhr betrieblich auf zu bestehen und der neue Hauptbahnhof ging bereits um 4.15 Uhr mit dem legendären Zug 561 nach Aalen in Betrieb. In der Fachwelt wurden die Kürze der Umstellungsphase und die bis ins Detail durchdachten Arbeitsabläufe hervorgehoben.

Die Inbetriebnahme vor 100 Jahren war eine Meisterleistung der württembergischen Ingenieure und Eisenbahner. Die Motivation war sicher eine andere als im heute weit aufgegliederten DB-Konzern und bei so mancher Privatbahn, die mit Niedrigpreisen einige Ausschreibungen gewonnen hat. Vor der Inbetriebnahme im Oktober 1922 hatte sich Präsident Dr. Sigel im Amtsblatt der Reichsbahndirektion Stuttgart mit folgenden Worten an alle Beamten, Angestellten und Arbeiter gewandt:

„(...) Aber auch das außerhalb Stuttgarts stationierte Personal kann zu seinem Teil die Bewältigung dieser Aufgabe dadurch fördern, daß für die strenge Einhaltung des Fahrplans für alle Züge im Verkehr mit Stuttgart Hbf. gesorgt wird. Mit mir werden es alle beteiligten Eisenbahner als Ehrensache ansehen, daß der Betrieb im neuen Bahnhof sofort glatt läuft. Ich vertraue daher darauf, daß jeder einzelne das Seinige hierzu beitragen und daß die Tüchtigkeit und der gute Ruf der schwäbischen Eisenbahner sich auch bei dieser Gelegenheit aufs neue bewähren wird".

Der Baubeginn für den Hauptbahnhof war im Frühjahr 1914. Nur wenige Monate später brach der 1. Weltkrieg mit vielfältigen Störungen des Bauablaufs aus. Im Frühjahr 1917 wurden die Arbeiten komplett eingestellt und erst im Oktober 1919 wieder aufgenommen. Die reine Bauzeit bis 1922 lag also bei recht genau 6 Jahren. Die für den Betrieb wichtigen Anlagen des Abstellbahnhofs und das Bahnbetriebswerk Rosenstein mit Lokschuppen und Werkstätten waren bereits 1919 in Betrieb genommen worden.

Mit dem Hauptbahnhof gingen auch die entsprechenden Zulaufstrecken in Betrieb, die sich im Tunnelgebirge, den einmaligen Stuttgarter Überwerfungsbauwerken, kreuzungsfrei nach Bad Cannstatt, Feuerbach und Böblingen wenden und in der mittleren Ebene den Abstellbahnhof zunächst mit drei, wenige Jahre später mit fünf Verbindungsgleisen an den Kopfbahnhof anbinden.

Die Anregung einer Reihe Stuttgarter Bürger zum Erhalt der großartigen Hallen des Zentralbahnhofs wurde nicht aufgegriffen. Statt urbaner Passagen, wie sie aus Mailand, London oder Paris bekannt sind, wurde die „Stuttgarter Lösung", also ein weitgehender Abbruch, gewählt.

1985 hat Dr. Matthias Roser die Geschichte des Stuttgarter Hauptbahnhofs umfassend dokumentiert. Damit diese Ergebnisse einer breiten Öffentlichkeit bewusst gemacht werden, konnte er die damalige Bundesbahndirektion Stuttgart gewinnen, 1987 ein großes Jubiläumsfest „65 Jahre Stuttgarter Hauptbahnhof" zu veranstalten. Es gelang ihm, in der kleinen Schalterhalle mit Unterstützung der damaligen Landesbildstelle eine umfassende Ausstellung mit großformatigen historischen Fotos zu organisieren. Auch wurde extra ein TGV nach Stuttgart geholt, der damals noch nicht eigenständig auf dem Netz der Bundesbahn verkehren durfte. Die Festreden von Oberbürgermeister Manfred Rommel und Bahnpräsident Dr. Ulf Häusler preisen den Hauptbahnhof, wie wir es nicht besser machen könnten:

„(...) Vor wenigen Monaten wurde das Bauwerk in das Denkmalschutzbuch eingetragen. Wir sind uns der Bedeutung dieses Schutzes für die Nachwelt bewußt. (...)“

Aber schon 10 Jahre später, also 1997, wollten der Stuttgarter Oberbürgermeister und die Deutsche Bahn davon nichts mehr wissen und begeisterten sich nur noch für Stuttgart 21. Es gab beim SDR einen Film zu „75 Jahre Hauptbahnhof“, aber sonst fast kein Echo in der Öffentlichkeit. Auch zum 90-jährigen Jubiläum, also 2012, gab es keine Veranstaltungen. Nach Schwarzem Donnerstag, Schlichtungsrunden, angeblichem Stresstest, Abriss der Seitenflügel und einer fragwürdigen Volksabstimmung konnte keine Feststimmung aufkommen.

Aber 2022 hat der Kopfbahnhof es mehr als verdient, dass in seinem Jubiläumsjahr die Leistungen bei Planung, Bau und nunmehr 100 Jahren Bahnbetrieb gewürdigt werden. Verkehrstechnisch und geschichtlich interessierte Bürgerinnen und Bürger (Norbert Bongartz, Hans-Jörg Jäkel, Reinhard König, Katja Luft, Martin Poguntke, Dieter Reicherter und Werner Sauerborn) haben deshalb ein Festkomitee „100 Jahre Hauptbahnhof Stuttgart“ gegründet und verschiedene Veranstaltungen vorbereitet.

Im Großen Sitzungssaal des Stuttgarter Rathauses findet am 20. Oktober eine Festveranstaltung mit Vorträgen zur bahn- und baugeschichtlichen Würdigung des Stuttgarter Hauptbahnhofs statt. Dort werden auch ausgewählte Fotographien und ein Film aus seiner Geschichte präsentiert. Die von namhaften Denkmalpflegern vorbereitete Festschrift wird der Öffentlichkeit vorgestellt. Dem Festkomitee gelang es, mit Dr. Norbert Bongartz, Dr. Dietrich Heißenbüttel und Dr. Hanspeter Münzenmayer ausgewiesene Experten der Architektur- und Technikgeschichte für die prägenden Beiträge zu gewinnen.

Am Jubiläumswochenende werden dann öffentliche Sonderfahrten mit historischen Zügen zwischen dem Hauptbahnhof Stuttgart, Esslingen, Ludwigsburg und (Stuttgart-)Vaihingen durchgeführt. Dabei kommen Lokomotiven und Wagen zum Einsatz, die teilweise schon vor 100 Jahren verkehrten. Ihr betriebsfähiger Erhalt ist der äußerst umfangreichen, ehrenamtlichen Arbeit vieler Museumseisenbahner zu verdanken.

Mit der Verdeutlichung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Bahnhofs als Ganzes im Rahmen der Festveranstaltungen wollen wir natürlich auch sein Potential für den Bahnbetrieb der Zukunft verdeutlichen. Außerbetriebnahme und Abriss dieser gut funktionierenden Anlagen können damit als das erkannt werden, was sie wären: ein Schildbürgerstreich und ein bahnbetriebliches Desaster.

Ich möchte mich ganz herzlich bei den Mitgliedern des Festkomitees für ihre engagierte und kompetente Arbeit bedanken, den Festveranstaltungen einen guten Verlauf wünschen und alle Freunde des 100-jährigen Hauptbahnhofs Stuttgart grüßen.

Der Stuttgarter Hauptbahnhof von Paul Bonatz, 100 Jahre nach der Inbetriebnahme des ersten Abschnitts

Dietrich Heißenbüttel

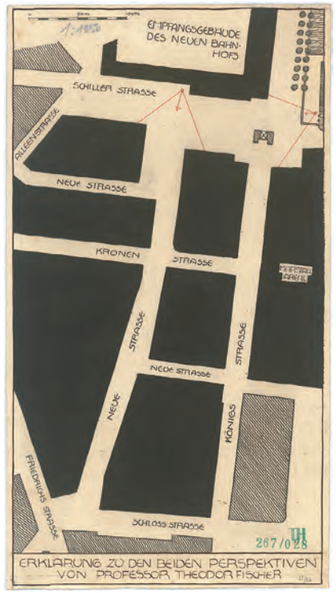
Auf dem Weg zur modernen Großstadt

Es genügt, ein paar Daten herauszugreifen, um die enorme Bedeutung der Eisenbahn für das Königreich Württemberg und dessen Hauptstadt Stuttgart zu illustrieren. Kaum dass der Bau der ersten Eisenbahnlinie begonnen war, schrieb König Wilhelm I. einen Wettbewerb für einen Industriebetrieb aus, der Lokomotiven und Waggons herstellen sollte. Als Emil Kessler, der zuvor schon in Karlsruhe Lokomotiven gebaut hatte, diesen gewann, stellte ihm der König zwei Drittel des benötigten Kapitals als Darlehen zur Verfügung. In wenigen Monaten war der Bau der Maschinenfabrik Esslingen so weit fortgeschritten, dass mit der Produktion begonnen werden konnte. Die Maschinenfabrik wurde der größte Industriebetrieb im Königreich. Im selben Jahr, 1846, als sie ihren Betrieb aufnahm und auch der erste Stuttgarter Bahnhof in der heutigen Bolzstraße fertiggestellt war, als die Bahnlinie somit von Stuttgart bis Esslingen reichte, erbaute sein Sohn, Kronprinz Karl, die Villa Berg: im Mittelpunkt und im Blick einer Kurve zwischen Stuttgart und Cannstatt, mit Schloss Rosenstein und der Grabkapelle auf dem Rotenberg als Kulisse.

1859, um ein späteres Ereignis zu erwähnen, war die Bahnlinie in Wendlingen angekommen. Und im selben Jahr fing Heinrich Otto an, dort die größte Fabrik der württembergischen Textilindustrie zu errichten. Die Eisenbahn war der Motor der Industrialisierung, mehr noch als die stationären Maschinen. Ohne die Bahn hätten weder die Rohstoffe herangeschafft, noch die Güter über ein so großes Gebiet verteilt werden können, dass sich die Massenproduktion lohnte.

Stadtplan von 1884 mit dem alten Hbf. beim Schlossplatz und Lage des künftigen Hbf.-Empfangsgebäudes.

An den Bahnlinien wuchsen die Städte. Vor allem wuchs die Landeshauptstadt Stuttgart. Hatte sie zum Zeitpunkt der Fertigstellung des ersten Bahnhofs 1846 noch keine 50.000 Einwohner, so war sie 1864, als mit der Erweiterung von vier auf acht Gleise begonnen wurde, bereits um 50 Prozent gewachsen. Kurz nach der Reichsgründung 1871 hatte sich die Zahl auf 100.000 verdoppelt, bis 1903 vervierfacht. Daher begannen schon in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts die Überlegungen, wie sich die Kapazität des Bahnhofs weiter erhöhen ließe. Die Idee des Ingenieurs Albert Sprickerhof, der einen



Bebauungsplan von Prof. Theodor Fischer 1907.

Durchgangsbahnhof mit einer unterirdischen Wendeschlaufe vorschlug, wurde verworfen. Daraufhin fokussierte sich die Diskussion auf die Frage, ob der neue, 16-gleisige Bahnhof am bestehenden Ort in der Schloss-, heute Bolzstraße gebaut oder rund 500 Meter stadtauswärts an die Schillerstraße verlegt werden solle. Mehrere Jahre wurde diskutiert. Entwürfe und Gutachten wurden angefertigt. Den Ausschlag gab schließlich, dass sich das Areal zwischen altem und neuem Bahnhof, also zwischen der heutigen Bolz- und Schillerstraße, gewinnbringend vermarkten ließ. Ein einziger Investor, Fürst Guido von Donnersmarck, erwarb im Februar 1907 das Areal, zum Preis von 21 Millionen Reichsmark. Auf Druck des Investors musste Theodor Fischer, der Vorgänger von Paul Bonatz an der Technischen Hochschule, der im selben Jahr auch zum Gründungsvorsitzenden des Deutschen Werkbunds gewählt wurde, eilig einen Bebauungsplan anfertigen.

Grundvoraussetzungen

Das Vorhaben, einen sechzehn- statt achtgleisigen, also doppelt so breiten Bahnhof zu erbauen, und die Entscheidung, diesen an die Schillerstraße zu verlegen, zog angesichts der Enge des Stuttgarter Talkessels ein vergleichsweise enges Korsett unvermeidlicher Rahmenbedingungen nach sich. Die Engstelle war die Prag, ein Hügelausläufer, der im Bereich der heutigen Nordbahnhofstraße bis dicht an die Talaue des Schlossgartens heranreicht. Vom alten Bahnhof aus war lediglich die Bahnlinie nach Cannstatt am Rand des Schlossgartens verlaufen, die beiden anderen, die Linie nach Ludwigsburg und die Gäubahn, umrundeten zunächst auf dem Areal des späteren Güterbahnhofs, des heutigen Europaviertels, in weitem Bogen eine Reiterkaserne und führten dann hinauf auf den Hügel, wo sich der alte Verlauf der Gäubahn noch heute in der Rundung des Pragfriedhofs abzeichnet.

Mit der Verlegung des Hauptbahnhofs wurde dieser gesamte Bereich neu geordnet. Eine Verschwenkung der beiden Linien nach links wie zuvor, also an die heutige Heilbronner Straße, war von der Schillerstraße aus kaum mehr möglich. Zudem sollte der Güterbahnhof, der sich bis dahin auf zwei Schuppen im Inneren des Gleisrunds nahe der alten Zuckerfabrik beschränkt hatte, einen der Großstadt angemessenen Raum erhalten. Alle sechzehn Gleise führten nun in gerader Linie aus dem Bahnhof heraus, mit einer leichten Rechtskurve am Unteren Schlossgarten. Um hier so wenig wie möglich in den Park einzugreifen, entwickelten die Planer die einzigartige Lösung des „Tunnelgebirges“, das Hans-Peter Münzenmayer in der vorliegenden Publikation beschreibt. Bis heute gelangen über diese Engstelle in Spitzenzeiten stündlich Zehntausende Pendler und Reisende in die Landeshauptstadt herein und wieder hinaus. Tatsächlich ließ sich der Bahnhof sinnvollerweise nur auf der Südseite, zum Schlossgarten hin erweitern. Denn auf der Nordseite hätte allenfalls die Breite der heutigen LBBW-Zentrale zur Verfügung gestanden, dann wäre aber der Güterbahnhof entfallen. Umgekehrt gelang es, den Park kaum zu beschneiden. Lediglich der Bau einer Orangerie im Bereich des Bonatzbau-Südflügels und eine königliche Meierei auf der Höhe der Rossebändiger-Gruppe im Unteren Schlossgarten fielen der neuen Trasse zum Opfer.

Das Tunnelgebirge im Modell. von Wolfgang Frey.

Aus diesen Rahmenbedingungen und der Notwendigkeit, den alten Bahnhof so lange weiter zu betreiben, bis der neue an seine Stelle treten konnte, folgten weitere Voraussetzungen des Entwurfs: Das Gleisniveau ergab sich aus der Höhe des alten Bahnhofs, wo die Schienen ebenerdig ankamen. Bis zum neuen Bahnhof fiel aber das Gelände so weit ab, dass die Bahnlinie auf Brücken über die Schiller- und Kronenstraße geführt wurde, und mit kaum spürbarem Gefälle weiter zum Bahndamm am Schlossgarten.

Um einen kontinuierlichen Betrieb zu gewährleisten, wurde der neue Bahnhof in zwei Abschnitten erbaut: Mit der Inbetriebnahme des ersten Abschnitts am 23. Oktober 1922 war die rechte Hälfte des Bahnhofs fertig. Der Verkehr konnte nun vom alten Bahnhof dorthin verlagert und danach das Areal zwischen Schiller- und Bolzstraße abgeräumt und der zweite, nördliche Abschnitt begonnen werden.

Für die Architekten des 1910 ausgeschriebenen Wettbewerbs bedeutete dies: Die genaue Position und das Gleisniveau waren vorgeschrieben. Während andernorts, etwa in München oder Frankfurt, wo die Bahnhöfe in den 1880er-Jahren auf sechzehn und achtzehn Kopfbahnhofsgleise erweitert worden waren, die Schienen ebenerdig in der Stadt ankamen, war das in Stuttgart nicht möglich. Lediglich der Nordausgang blieb barrierefrei, während, um in die Kleine Schalterhalle zu gelangen, bereits 24 Stufen zu überwinden sind. In der Großen Schalterhalle, die die Reisenden auf Straßenniveau empfängt, ist der Niveauunterschied zur Querbahnsteighalle noch größer. Vom Schlossgarten aus gesehen, befinden sich die Schienen auf mehr als vier Meter Höhe im Obergeschoss.

Diesen Umstand nutzte Bonatz wiederum zur Untertunnelung der Gleise: Unter Gleis 16, direkt hinter dem Südflügel, befand sich eine 270 Meter lange Halle, deren genietete Eisenstützen auch das Gewicht der einfahrenden Fernzüge abfingen. Von dieser Halle aus gingen jeweils hinter den drei vorspringenden Risaliten Tunnel ab, die unter allen Gleisen hindurchführten. Zwischen den zwei hinteren Risaliten konnte ebenerdig Expressgut angeliefert und abgeholt werden. Das an der Gepäckaufgabe in der Pfeilerhalle abgegebene Gepäck wurde durch die Halle unter Gleis 16 ebenfalls hierher gefahren und beides ohne die Fahrgäste zu behindern

durch den vorderen Tunnel auf die Güterbahnsteige und zu den Gepäckwagen transportiert. Der mittlere Tunnel diente der schnelleren Verbindung zwischen den Gleisen beim Umsteigen. Der vordere, dem Kopfbau am nächsten gelegene Posttunnel reichte bis zur Briefabfertigung im Nordflügel.

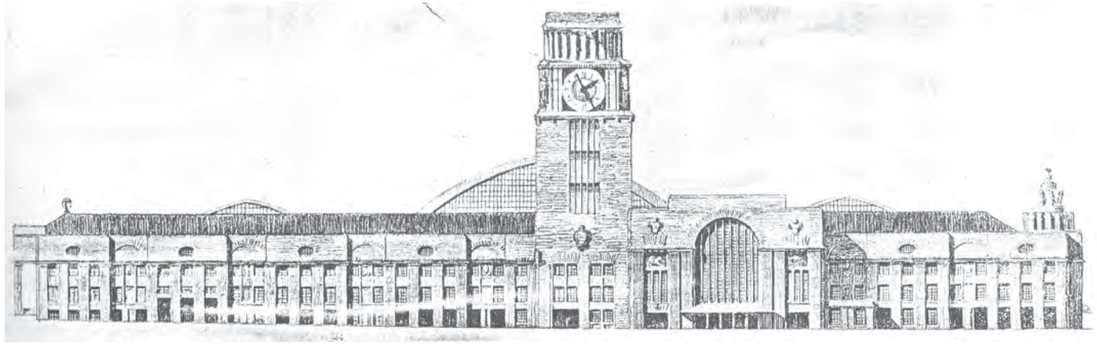
Schwieriger noch gestaltete sich die städtebauliche Einbindung. Der Bereich zwischen Schiller- und Bolzstraße war noch undefiniert. Lediglich die Königstraße führte seit einem Jahrhundert als zentrale Achse der Landeshauptstadt zwischen dem Marstall und dem ehemaligen Offizierspavillon von Nikolaus Friedrich von Thouret auf Südflügel und im ausgeführten Entwurf dann auf den Bahnhofsturm zu. Im Regelfall waren Bahnhofsfassaden aber symmetrisch angelegt, wie etwa der Vergleich mit München und Frankfurt zeigt. In Theodor Fischers Bebauungsplan führt daher vom Ort des alten Bahnhofs eine weitere Straße parallel zur Königstraße mittig auf das Bahnhofsgebäude zu; zwischen den beiden Straßen ist vorspringend die Schalterhalle vorgesehen. Interessanterweise orientierte sich Fischer in einer Vogelperspektive, die er 1907 anfertigt, um einen Neubau des Theaters an der Schillerstraße, also zwischen Oberem und Mittlerem Schlossgarten vorzuschlagen, an den Bauformen des soeben fertiggestellten Hamburger Hauptbahnhofs, der wiederum die Form der Galerie des machines auf der Pariser Weltausstellung 1889 aufgreift, mit 115 Meter Spannweite der größten Halle, die jemals gebaut wurde.

Der Wettbewerb

Siebzig Büros beteiligten sich 1910/11 am Wettbewerb, von denen schließlich neun in die engere Wahl kamen. Alle, auch Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer, hielten sich an die Vorgaben Fischers oder entwarfen ungeachtet der Situation eine symmetrische Fassade. Außer Konkurrenz reichte auch die Eisenbahndirektion einen Entwurf ein, der sich von dem von Bonatz und Scholer vor allem durch schräge Sattel- und Walmdächer unterschied. Beide planten die Schalterhalle wie von Fischer vorgesehen und gleich links daneben einen gedrungenen Turm mit runder Laterne.

Zwei Umstände trugen aber dazu bei, dass Bonatz und Scholer ihren Entwurf noch einmal überarbeiteten: Zum einen beschlossen die bürgerlichen Kollegien, also der Gemeinderat, im September 1911, den Bebauungsplan Fischers zu modifizieren, da bei einer Straße, die mittig auf den Bahnhof zuführte, die Kurvenradien der Straßenbahnlinien zu eng geworden wären. Zum anderen war auch die Bahndirektion noch nicht überzeugt, die bei Alexander Rüdell von der preußischen Bahndirektion, der selbst einige Bahnhofe gebaut hatte, ein Gutachten einholte. Rüdell kritisierte alle Wettbewerbsentwürfe, favorisierte den der württembergischen Bahndirektion und regte eine zweite Halle für den Vorortverkehr an.

Siegerentwurf im Bahnhofswettbewerb 1911: P. Bonatz & F. E. Scholer.



Bonatz, seit 1908 Fischers Nachfolger an der Technischen Hochschule, reagierte auf diese Kritik und fasste beides, den Beschluss des Gemeinderats und den Vorschlag Rüdells, zu einem veränderten Bebauungsplan und neuen Bahnhofsentwurf zusammen. Die große Schalterhalle befindet sich nun weiter rechts, näher an der Königstraße. Auf der anderen Seite führt die Lautenschlagerstraße als neue Achse auf die kleine Schalterhalle zu. Fischers Mittelachse schrumpfte später zu einer Passage, die bis heute durch den Hindenburgbau und die Postdirektion hindurch zur Bolzstraße führt.

Die Position des Bonatzbaus in der Geschichte der Bahnhofsarchitektur

Als neue Bauaufgabe des 19. Jahrhunderts waren Bahnhöfe ohne architektonische Vorläufer. Je mehr sie sich von kleinen Zweckbauten zu wichtigen Bauaufgaben entwickelten, desto mehr suchten aber Architekten ihrer Bedeutung durch repräsentative Bauformen Ausdruck zu verleihen. Ihre Vorbilder suchten und fanden sie im Bereich der Triumphbögen – die Bahnhöfe galten auch als neue Stadttore –, der Renaissance-Palazzi, Adelspaläste, Rathäuser, Hotels oder Barockschlösser. An Stilformen war von Gotik bis Klassizismus alles vertreten. Als beliebtes Motiv schälte sich der Rundbogen heraus, der an die rollenden Räder der Bahn erinnerte. Mit dem Triumphbogen verwandt waren auch die großen, halbrunden Thermenfenster, wie in den antiken römischen Bädern, die sich auch in der Querbahnsteighalle des Entwurfs von Paul Bonatz wiederfinden.

New York Grand Central Station

Um sich die Modernität dieses Entwurfs vor Augen zu führen, genügt es, sich zwei ungefähr gleichzeitig entstandene Bahnhöfe anzusehen: Den Grand Central Terminal in New York, 1913 fertiggestellt und mit 67 Gleisen der größte Bahnhof der Welt; und den Bahnhof Milano Centrale, aus einem Wettbewerb von 1912 hervorgegangen und parallel zum Stuttgarter Hauptbahnhof von 1913 bis 1931 erbaut. Beide ähneln Barockschlössern, mit mächtigen Säulen und ausladendem Dekor: in New York etwas zurückhaltender, fast klassizistisch, in Mailand verspielter, eklektischer, in der Kritik auch verspottet als „stile assiro-milanese“, assyrisch-mailändischer Stil.

Milano stazione centrale
Quelle: Collezione Albertomos

Es gibt vereinzelt auch schon moderne Bahnhofsentwürfe, die allerdings nicht realisiert wurden, wie etwa der Wettbewerbsentwurf des in Breslau lehrenden Architekten Gebhard Utinger für den Stuttgarter Bahnhof: ein flach gelagerter Bau auf einer gedrungenen Rustika-Pfeilerarkade. Nur die

Schalterhalle tritt ein Stückweit hervor, flach gedeckt wie der Haupt-Baukörper, über dessen Dach sich der weite Bogen der Bahnhofshalle abzeichnet. Als optisches Gegengewicht zur Schalterhalle erhebt sich links ein kurzer, stumpfer Turm.

Unter den tatsächlich gebauten Bahnhöfen dieser Zeit aber ist der Bonatzbau unzweifelhaft der modernste. Noch 1928, als auch der zweite Abschnitt fertiggestellt war, gab es auf der ganzen Welt keinen zweiten solchen Bahnhof: fast ohne Dekor, ganz aus kubischen Formen, nur mit Kalkstein-Rustika verkleidet. Erst die Bahnhöfe Santa Maria Novella in Florenz, erbaut 1932 bis 1934, und Roma Termini, 1938 begonnen und erst nach dem Krieg fertiggestellt, gingen noch einen Schritt weiter.

Stazione di santa maria novella, Florenz
Quelle: Sailko

Darmstadt Hauptbahnhof

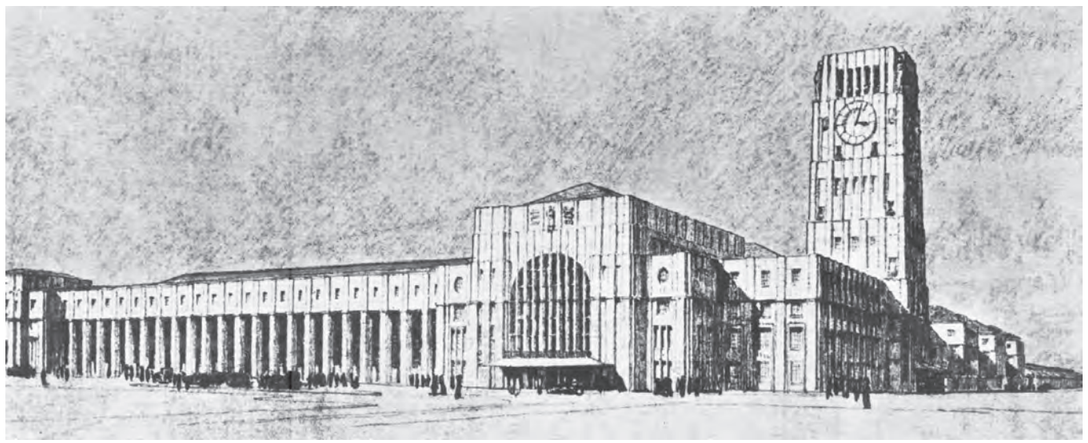
Die Erneuerung, weg vom historischen Stilzitat hin zu neuen Formen, hatte in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts begonnen. Zu nennen wären die Bahnhöfe von Aachen, 1905 eingeweiht, Darmstadt, geplant seit 1901 und 1912 eröffnet – der Architekt Friedrich Pützer nahm auch am Stuttgarter Wettbewerb teil –, und Karlsruhe, erbaut 1910 bis 1913. Der Turm des Wettbewerbsentwurfs von Bonatz und Scholer ähnelt dem des 1913 fertig gestellten Badischen Bahnhofs in Basel. International machte der neue Bahnhof von Helsinki nach dem Entwurf Eliel Saarinens Furore. Dort hatte 1904 der Wettbewerb stattgefunden, der Bau zog sich bis 1919 hin. Vermutlich hat Bonatz die Entwürfe gekannt, denn der Bau ist in mancher Hinsicht mit dem Stuttgarter Bahnhof vergleichbar: Die Proportionen von Schalterhalle, mit einer großen, halbrunden Fensteröffnung über einem niedrigen Vordach, und Turm, leicht zurückversetzt auf der rechten Seite, erinnern sehr an Stuttgart. Auch für die zweite Schalterhalle gab es ein zeitgenössisches Vorbild, das dem Oberbaurat Rüdell zweifellos bekannt war: der Leipziger Hauptbahnhof, mit 23 Gleisen der größte in Deutschland, der sich zur Zeit des Wettbewerbs gerade in Bau befand.

Helsinki asema
Quelle: Matthew Ross

Zwischen Orientalismus und Klassizismus. Vom ersten zum endgültigen Entwurf

Mehrere Schritte führen vom Wettbewerb zum endgültigen Entwurf. Bereits 1912 zeichnet Bonatz zwei Ansichten mit zwei Schalterhallen und Turm auf der rechten Seite, zuerst etwas gedrungener, dann bereits annähernd in den späteren Proportionen. Auffällig ist, neben den unmerklich pyramidal zurückgestuften Turmgeschossen, dass der gesamte Bau in beiden Fällen von einem Netz feiner Lisenen überzogen ist. Dies lässt sich zurückführen auf Zeichnungen Robert Koldeweys, der damals die Ergebnisse seiner Grabungen im antiken Babylon veröffentlichte (Das wieder erstehende Babylon, S. 186) Marc Hirschfell hat zu Recht darauf verwiesen, dass auch ein Landtagsabgeordneter diese „orientalische“ Dimension des Entwurfs bemerkte und sich an „orientalische Stilformen indischer Pagoden und assyrischer Bauten“ erinnert fühlte. Das Thema lag in der Luft: Der damalige Werkbund-Geschäftsführer Ernst Jäckh trat in seinem 1909 veröffentlichten Buch „Der aufsteigende Halbmond. Auf dem Weg zum deutsch-türkischen Bündnis“ für eine wirtschaftliche Expansion Deutschlands ins Osmanische Reich ein. 1903 hatte der Bau der „Bagdadbahn“ begonnen, die zwar Bagdad nie erreichte, aber einen Höhepunkt der deutsch-türkischen Zusammenarbeit darstellte. Bonatz unternahm selbst 1913 eine Ägyptenreise. Und Stuttgart war eine Station des Orient-Express, der Paris mit Konstantinopel verband.

Allerdings leuchtet die Deutung, die abwechselnde Schichtung von Kalkstein- und Ziegelreihen an den Wänden der Kleinen Schalterhalle sei als Verweis auf die Landmauer von Konstantinopel zu verstehen, nicht ein. Denn sie war ja für den Vorortverkehr, nicht für den Fernverkehr konzipiert. Bei näherer Betrachtung nimmt Bonatz die orientalischen Verweise, die noch den zweiten Entwurf von 1912 kennzeichnen, im Gegenteil immer mehr zurück und reduziert den Bau fast gänzlich auf geo-

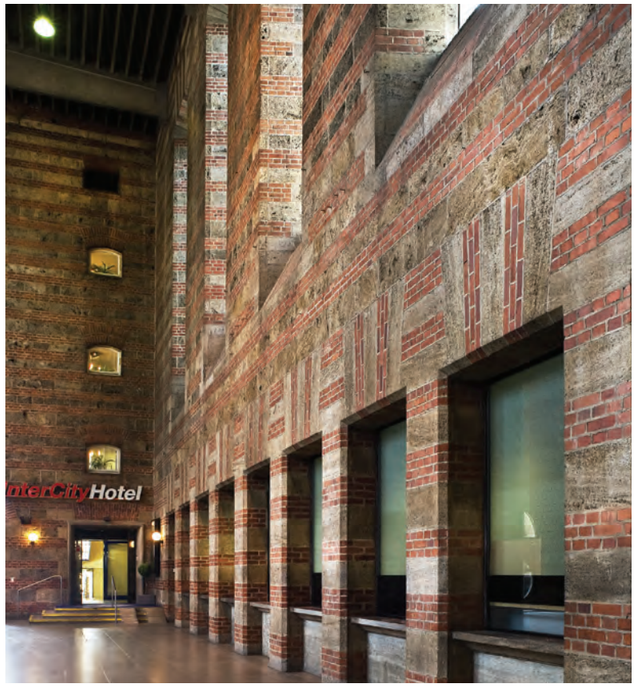


Stuttgart Hauptbahnhof: Erste, straffende Überarbeitungsstufe des Bonatz-Entwurfs 1911.

metrische Grundformen. Nur fast, weil sich dahinter, aufs Äußerste reduziert, dennoch ein klassizistisches Vokabular verbirgt. Die Kopfbahnsteighalle zeigt über dem Nordausgang die leicht abgeflachte Form eines antiken Tempeldachs. Die monumentale Pfeilerhalle zwischen den Schalterhallen lässt sich ebenfalls als stark reduzierte Tempelfassade lesen.

Bonatz hat eine klassizistische Haltung auch vertreten, wenn er etwa seinen Lehrer Theodor Fischer im Gegensatz dazu als Romantiker bezeichnete. Er hatte, ganz im Sinne der klassischen Lehre des „Angemessenen", ein feines Gespür für Rangunterschiede. Nach diesem Verständnis ist das Material Ziegel dem Naturstein untergeordnet: Während die Große Schalterhalle als der wichtigste, repräsentative Bauteil auch im Inneren mit Naturstein verkleidet ist und in der Querbahnsteighalle als dem Bauteil, das dem technischen Bereich der Schienen zugeordnet ist, ursprünglich die rohen Ziegelmauern in Erscheinung traten, steht die Kleine Schalterhalle mit ihrem spielerischen Wechsel von Naturstein und Ziegeln dazwischen.

Architekturdetaillierung und Maurerkunst vom Feinsten in der Kleinen Schalterhalle
Foto: Rose Hajdu



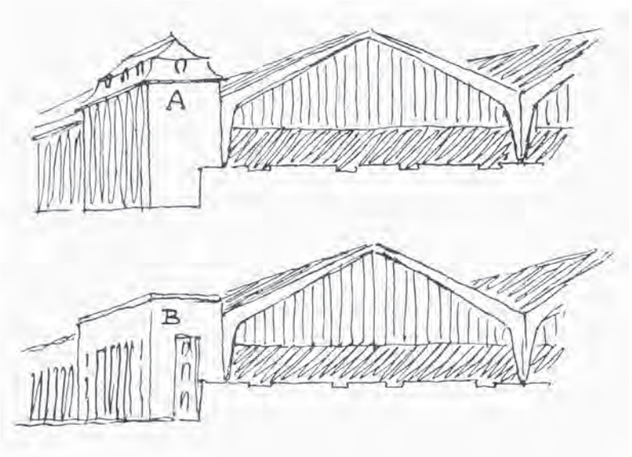
Bonatz' eigene Erläuterungen in der Daimler Werkzeitung

Für diese Deutung spricht auch Bonatz' ausführlichste eigene Darstellung seines Entwurfs in der Daimler Werkzeitung. Der Vorstandsvorsitzende des Unternehmens, Paul Riebensahm, hatte die großformatige Zeitschrift ins Leben gerufen, um seine zur Revolution neigende Arbeiterschaft bei der Stange zu halten. Redakteur war der katholische Pädagoge Eugen Rosenstock-Huessy. Insgesamt erschienen 19 Ausgaben. Heft 6 von 1919, war ganz dem Thema Eisenbahn gewidmet. Bonatz beginnt seinen Beitrag „Zum Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofs" mit der Frage: „Wie soll ein moderner Bahnhof aussehen? Die Antwort auf diese Frage wäre leicht zu geben, wenn es sich nur um den eigentlichen Bahn'hof', die glasbedeckten Einfahrtshallen handelte. Sie würde lauten: Eiserne Hallen in guter Linienführung, größte Sachlichkeit, ohne störendes Beiwerk."

Die Bahnhofshallen seien jedoch beim Kopfbahnhof auf drei Seiten, von Massivbauten umgeben. Diese müssten nun zu den Gleishallen ins richtige Verhältnis gesetzt werden. „Ein Bahnhof ist ein halbtechnischer Bau", so Bonatz. „In Zweck und Inhalt ist er von all den Bauten, an denen sich die Formen früherer Stile entwickelt haben, so verschieden, dass ein Übernehmen früherer Stilformen sich von selbst verbietet." Diese Aussage zeigt uns, dass sich Bonatz definitiv als Vertreter der Moderne verstand, wie sie der Deutsche Werkbund vertrat.

Mit Hilfe zweier Skizzen legt der Architekt dar, wie er zu seinen Flachdächern gelangt: Bahnhofshallen, die in etwa dem Hamburger Hauptbahnhof entsprechen, kombiniert er jeweils mit einem seitlichen massiven Bau, einmal mit Mansarddach, ungefähr wie in Leipzig oder Darmstadt; das andere Mal, wie er schreibt, in „einfachen kubischen Formen". „Der Anschluss der Endflügel der Mansardbauten", so Bonatz, „ist der kritische Punkt, der bei den meisten Bahnhöfen unbefriedigend gelöst ist. Für das Auge hat der flankierende Bau die Funktion eines Widerlagers. Er muss deshalb kräftig und geschlossen sein. [...] Die einfache Würfelform [...] hat in sich selbst so viel Kraft und Schwere, dass sie sich neben den Eisenhallen behauptet." Dies ist der Ausganspunkt seines Entwurfs: „War einmal an entscheidender Stelle die dachlose Würfelform als Grundmotiv angeschlagen, so musste, wenn ein einheitliches Gebilde entstehen sollte, das ganze Bauwerk nach dem gleichen Formgesetz durchgeführt werden." Infolgedessen war der gesamte Bau, von der Querbahnsteighalle abgesehen, von Flachdächern gedeckt – zumindest wirkte es so, denn die Schalterhallen tragen sehr flache Walmdächer, die aber nach außen hin nicht in Erscheinung treten.:Für die Zeit des Entwurfs ein höchst ungewöhnliches, modernes Erscheinungsbild.

Zur Begründung der reduzierten, kubischen Bauformen verweist Bonatz zum einen auf die Funktion des Bahnhofs, aber auch auf die schwierige Situation seiner Erbauung mitten im Ersten Weltkrieg. Im Vergleich zu einem Theater, einer Kirche oder einem Wohnbau sei man im Bahnhof „weder zum Vergnügen noch zum andächtigen Verweilen noch zum Behagen. Man betritt ihn nur, um ihn zu durcheilen, man hat nicht die Muße und Stimmung, sich in künstlerische Einzelheiten zu vertiefen. Der Betrieb im Bahnhof ist ein harter, unerbittlicher,



Zwei Entwurfsskizzen von P. Bonatz

kein gemütvoller. Wohl ist Rhythmus darin, doch nichts Weiches, Spielerisches, nur Strenges und Unausweichliches." Zugleich stellt er fest, ein Bauwerk sei auch ein „Spiegel seiner Zeit. Er ist nicht gebaut in einer Zeit des Luxus und der festlichen Formenfreude, sondern in der ersten Hälfte des Krieges. Man könnte sich nicht vorstellen, dass in dieser Zeit ein barock überladener Bau wie der Frankfurter Bahnhof entstanden wäre. Wenn das, was wir heute bauen – unsere Mittel reichen kaum dazu aus, in diesem und dem nächsten Jahre einige dürftige Kleinwohnungen zu errichten – die Not und Verarmung der Zeit wiedergibt, so ist der in der ersten

Kriegshälfte erbaute Bahnhofsteil“ – danach kam es zu einer Bauunterbrechung – „ein Zeugnis dafür, wie in den Jahren 1915 und 1916 alle Kräfte angespannt waren.“

Präfaschistische Architektur?

„Berühmt wurde Bonatz durch den 1914 begonnenen Bau des Stuttgarter Hauptbahnhofs, dessen monumentaler Ausdruck durchaus als ‚präfaschistisch’ bezeichnet werden kann“, meint nun Winfried Nerdinger, damals noch Direktor des Architekturmuseums der Technischen Universität München, 2011 in einem Aufsatz, der zuerst in der italienischen Architekturzeitschrift Casabella erschien und dann 2019 von Stephan Trüby in die von ihm kuratierte Ausgabe der Zeitschrift arch+ zum Thema „Rechte Räume“ übernommen wurde. Nerdinger: „Ausgerechnet ein Monumentalbau, den nahezu alle Vertreter der modernen Architektur ablehnten, da er sämtlichen Prinzipien des Neuen Bauens widersprach, soll die Umdeutung eines der übelsten Opportunisten in der deutschen Architekturgeschichte rechtfertigen.“

Nerdinger wirft hier alles in einen Topf: den Bau, den er als „präfaschistisch“ wahrnimmt, und den Architekten, dem er eine besonders opportunistische Haltung vorwirft. Trifft das beides wirklich zu? Zunächst ist zu trennen zwischen den Bauformen eines Entwurfs, der aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg stammt, und der politischen Haltung des Architekten, zwanzig bis dreißig Jahre später im „Dritten Reich“. Die Gleichsetzung von architektonischen Formen und Gesinnung, die Nerdinger unterstellt, geht nicht auf. Ludwig Mies van der Rohe etwa, der Chefarchitekt der Weißenhofsiedlung, wollte ebenso wie Bonatz‘ Kollege Paul Schmitthenner eine führende Rolle als Architekt des Regimes einnehmen. Beide nahmen am Wettbewerb für den Deutschen Pavillon der Weltausstellung in Brüssel 1935 teil. Ihre hochtrabenden Ambitionen sollten sich als Illusionen entpuppen. Ihre Entwürfe wurden zusammengeknüllt hinter Hitlers Schreibtisch gefunden.

Die Pfeilerhalle am Bonatzbau. Foto: Rose Hajdu

Zunächst also zum Bau: Warum erinnert der Stuttgarter Hauptbahnhof die einen an die kubischen Formen des Bauhauses, die anderen aber an NS-Architektur? Es kommt offenbar darauf an, was einem mehr ins Auge fällt. Sind es die kubischen Formen oder die rohen Natursteinquader, ein klassisches Element der Wehrarchitektur, und die Pfeilerreihe zwischen den beiden Schalterhallen, die Assoziationen an NS-Architektur wecken können? Die Ehrentribüne des Reichsparteitagsgeländes in Nürnberg wäre hier zu nennen. Das verbindende Element besteht in einem monumentalen, stark reduzierten Klassizismus. Es gilt jedoch genauer hinzusehen. Auf dem Reichsparteitagsgelände bildet die Pfeilerreihe den oberen Abschluss der Ehrentribüne, zu der zahllose Stufen hinaufführen: eine symbolische Inszenierung, die den Machtanspruch des Systems, wie er sich in den Massenaufmärschen zeigt, überhöhen soll. Am Stuttgarter Hauptbahnhof stehen die Pfeiler dagegen ohne jeden Sockel vor einem ebenerdigen Mittelausgang. Sie sind so hoch und monumental, weil die gesamte Fassade zur Stadt vor einer Bahnhofshalle steht, die aus den geschilderten Gründen deutlich höher liegt, und weil Bonatz die Massen der Bauteile in ein harmonisches Verhältnis setzen wollte.

Völkerschlachtdenkmal in Leipzig
Quelle: Christoph Müller

Wenn Nerdinger feststellt, dass diese Monumentalität „sämtlichen Prinzipien des Neuen Bauens widersprach“, so hat er entweder vergessen oder ausgeblendet, dass der Entwurf aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg stammt, während man von einem „Neuen Bauen“ im genannten Sinn nicht vor Mitte der 1920er-Jahre sprechen kann. Erst um 1926 entwarf etwa Mies van der Rohe moderne Flachdachbauten, anfangs aus dunkeln Klinkerziegeln. Vor dem Ersten Weltkrieg dominierte dagegen eine Bauweise, die der Architekturhistoriker Wolfgang Pehnt als Zyklopenstil bezeichnet: Bauten wie das 1913 eingeweihte Völkerschlachtdenkmal in Leipzig oder die zahlreichen Bismarcktürme, wehrhafte Kolosse aus rohem Naturstein mit massiven steinernen Skulpturen. Ganz frei davon ist der Stuttgarter Hauptbahnhof nicht. Aber verglichen mit anderen Bauten der Zeit bleibt er ausgesprochen sachlich, zurückhaltend. Es gibt überhaupt nur eine figürliche Skulptur, den „Schwäbischen Ritter“ von Jakob Brüllmann über der Treppe der Großen Schalterhalle, der in der Tat an die Figuren am Völkerschlachtdenkmal erinnert, hier jedoch an die Einschränkungen der Bauzeit erinnern soll: „Unter König Wilhelm II. während des Krieges erbaut in den Jahren 1914-1917“, heißt es in der Inschrift.

„Hitler bringt uns um hundert Jahre zurück“: Bonatz in der NS-Zeit

Der Architekt, Paul Bonatz, stand 1933 bereits mit einem Fuß im Konzentrationslager. In der Schweiz, wo er sich auf sicherem Boden wähnte, hatte er gesagt: „Hitler bringt uns um 100 Jahre zurück.“ Nicht nur Bonatz selbst rechnete jeden Tag damit, abgeholt zu werden, und trug deshalb „für alle Fälle“ seine „dickste wollene Unterwäsche“. Der Historiker Helmut Göring, ein Vetter des späteren Reichsmarschalls Hermann Göring und 1934/35 Rektor der Technischen Hochschule, sagte später aus: „Eine besondere Klippe war der Fall Bonatz. Professor Bonatz hatte bereits Redeverbot und war bei der politischen Polizei eingeliefert worden, um ins Kon-

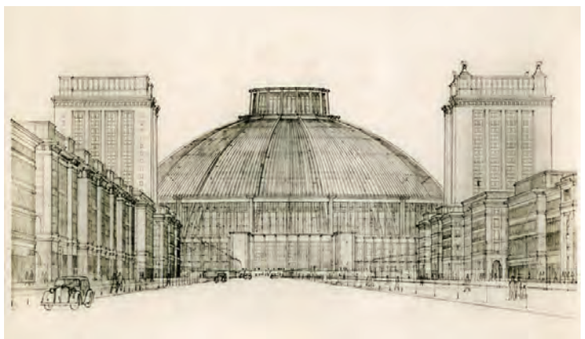
zentrationslager geführt zu werden. Nur mit Aufbietung aller Energie glückte es, ihn zu befreien.“ Die Autoren der 2017 erschienenen mustergültigen Studie zur „Verfolgung und Entrechtung an der Technischen Hochschule Stuttgart“ erachten diese Aussage für glaubwürdig und rechnen Bonatz daher zu den Verfolgten des Naziregimes.

Hinter dieser Intrige steckte Wilhelm Stortz, ab April 1935 Görings Nachfolger als Rektor. Er setzte Adolf Schuhmacher, einen früheren Studenten, auf Bonatz an, der schon 1931 und 1932 heftigen Angriffen im NS-Kurier ausgesetzt war. Das eine Mal ging es darum, dass Bonatz Walter Körte zum Professor ernannt hatte, einen dezidierten Verfechter der Moderne, der vorher mit Martin Elsaesser am „Neuen Frankfurt“ mitgewirkt hatte. Als „ein geistiges Kind jüdisch-bolschewistischer Frankfurter Richtung“ bezeichnete ihn die nationalsozialistische Stuttgarter Tageszeitung. Das zweite Mal, im Mai 1932, wurde Bonatz vorgeworfen, er habe „den Juden Friedberg zum Hauptassistenten für Entwerfen gemacht.“ Gemeint war Curt Friedberg, der sich nach seiner Emigration in die USA Curtis Ralph Fremond nannte. Bonatz stärkte demonstrativ seinem Assistenten den Rücken und ließ den Autor, den Architekturstudenten Gustav Meckseper, Gründer einer Beilage der NS-Zeitung mit dem Titel „Student im Braunhemd“, zu sich bestellen, um ihn zurechtzuweisen.

Auch nach 1933 hat Bonatz jüdische und so genannte halbjüdische Studentinnen und Studenten weiter ausgebildet und diplomiert, unter anderem Erika Ratgeber, Józsa Balog, Walter Jennewein und Getrud Goldschmidt, die Nichte des Hamburger Kunsthistorikers Adolph Goldschmidt, die später in Venezuela als moderne Künstlerin Gego bekannt wurde. „Immer erscheint es den ‚demokratischen‘ Menschen ‚wunderbar‘“ erklärte sie 1946 in einem Interview, „dass ich im Jahr 38 noch diplomiert habe und dass ich ein Diplom habe, das nach den Schreckenstagen im November ausgestellt ist. Das war eben nur unter den nicht Nazigesinnten Stuttgarter Architekten möglich.“

Worauf beruht also der Vorwurf, Bonatz sei einer der übelsten Opportunisten der Architekturgeschichte? Warum „verzichtet kaum eine Darstellung über den ‚Star-Architekten‘ der ‚Stuttgarter Schule‘“, wie Norbert Becker und Katja Nagel, die Autoren der Studie der Stuttgarter Universität schreiben, „auf ein eigenes Kapitel über die Interaktion des ‚Pontifex maximus‘ – wie Paul Bonatz sich gelegentlich selbst scherzhaft bezeichnete – mit dem ‚Führungspersonal‘ des Nationalsozialismus“? Bonatz hat in der NS-Zeit vor allem am Autobahn- und Brückenbau mitgewirkt, zusammen mit Fritz Leonhardt, dem späteren Konstrukteur des Stuttgarter Fernsehturms. Zuständig war die „Organisation Todt“, die

Studie von P. Bonatz für einen neuen Hauptbahnhof in München mit gewaltigem Kuppelbau



Wohl wissend um die Zwiespältigkeit seines Münchner Kuppel-Entwurfs „präsentieren“ diesen, als Torte verniedlicht, einige Schüler ihrem Hochschullehrer Prof. Bonatz zu seinem 65. Geburtstag (1942).
Karikatur des Schülers Gerd Lohmer

Albert Speer unterstellt war, dem Chefarchitekten Hitlers, den Bonatz in seiner Autobiographie später in Schutz nimmt und mit dessen Assistenten Friedrich Tamms, den er von Stuttgart her kannte, er in einem freundschaftlichen Verhältnis stand.

Über diese technischen Bauten hinaus hat er Entwürfe für das Oberkommando der Kriegsmarine, das Polizeipräsidium in Berlin – dessen Dimensionen er in einer Ansichtsskizze verspottet – und für den geplanten Münchner Hauptbahnhof angefertigt, der von einer riesigen Kuppel gekrönt sein sollte, wie sie in diesen Dimensionen gar nicht hätte gebaut werden können. Der Konflikt, etwas bauen zu sollen und zu wollen, was gar nicht baubar war, machte ihn buchstäblich krank. Als er 1942 als Vorsitzender einer Wettbewerbsjury nach Ankara eingeladen und von der TH Stuttgart emeritiert war, kehrte er nicht mehr nach Deutschland zurück. Er begann ein Tagebuch zu schreiben, das er seiner Familie übergeben wollte, „wenn der grausige Spuk des Dritten Reiches vorbei ist.“ Hitler habe es „vorgezogen überall nur den Weg der Gewalt zu gehen“, schreibt er. „Das ist die schlechteste Waffe mit kürzester Wirkung.“ Es kam, wie er im Sommer 1944 seinem Tagebuch anvertraut, zu einem Ausbruch des „abgrundtiefen Hasses“ auf das NS-Regime, „wie ich ihn vor den unpassendsten Leuten herausschreie“ – gemeint sind Deutsche in Ankara. „Es wird sich wohl dahin entwickeln, dass ich bleibe“, hält der Architekt fest. „Warum diesen Mördern unnötigerweise meinen Kopf ausliefern?“

Eine so deutliche Distanzierung vom Nationalsozialismus ist nicht von vielen Architekten überliefert. Dass er dagegen auch in der NS-Zeit versucht hat, an großen Bauaufgaben mitzuwirken, unterscheidet ihn kaum von anderen Architekten. Nicht nur Paul Schmitthenner, der dem Regime anfangs deutlich näher stand, auch Mies van der Rohe glaubte allen Ernstes, mit seiner modernen Architektur im Nationalsozialismus eine wichtige Rolle spielen zu können. Le Corbusier reiste dem NS-Vasallen Marschall Philippe Pétain nach Vichy nach, um Aufträge zu ergattern, und verkündete: „Hitler kann sein Leben mit einem großartigen Werk krönen: der Neugestaltung Europas.“ Was Bonatz in seiner Autobiographie schreibt, hätten auch viele moderne Architekten nicht anders gesehen: „Wenn ihr mich fragt: Warum hast du bei dem Blödsinn mitgearbeitet?, so muss ich die Antwort geben: Wir Architekten wollen und müssen arbeiten.“

War die Nordfassade nur eine unbedeutende Nebenansicht des Bonatzbaus?
Foto: Rose Hajdu

Der Stuttgarter Hauptbahnhof aus der Sicht der Zeitgenossen

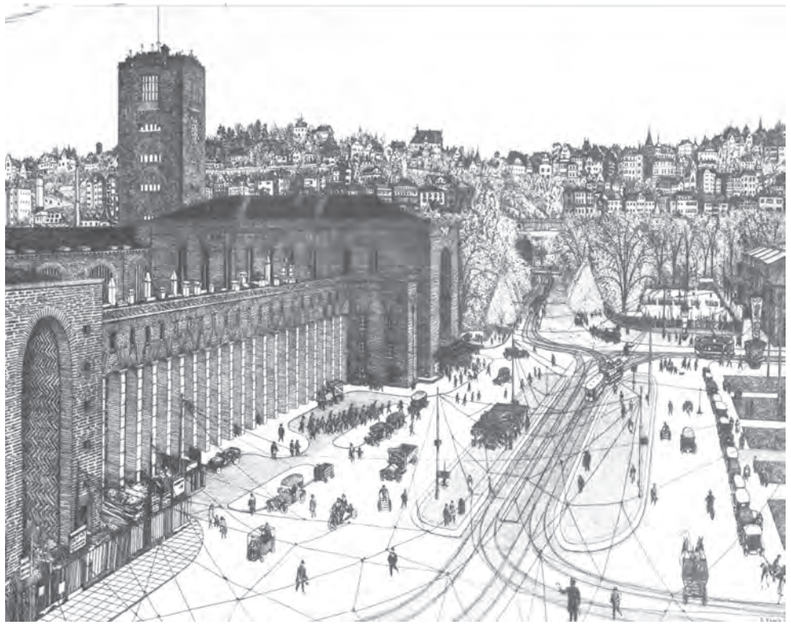
„Du musst nach Stuttgart fahren, hatte man mir gesagt“, schreibt Max Fürst in „Talisman Scheherazade“, seinen Erinnerungen aus den 1920er-Jahren: „der neue Bahnhof, die Weißenhofsiedlung mit Häusern von Le Corbusier, Taut und anderen.“ Aus einer jüdischen Familie aus Königsberg stammend, hatte er das Tischler-, süddeutsch Schreinerhandwerk erlernt, um einen „normalen“ Beruf auszuüben und nicht auf die Rolle des Händlers festgelegt zu sein, wie dies für Juden lange Zeit gar nicht anders möglich war. Er hatte eine linke jüdische Wandergruppe, den „Schwarzen Haufen“ geleitet und war eng mit dem Hitler-Ankläger Hans Litten befreundet, der später von den Nationalsoziallisten zu Tode gefoltert wurde. Das moderne Design, wie es das Bauhaus verkörperte, begeisterte ihn, wenn er auch, wie zu den Kommunisten, immer eine gewisse Distanz wahrte. „Es war durch das Bauhaus eine Heilslehre in das Bauen gekommen“, schreibt er zwei Sätze weiter, „‘gib den Menschen klare Bauten und moderne Grundrisse, und sie werden sich ändern‘.“ Er wusste, dass es so einfach nicht war: „Man glaubt gerne an Heilslehren, aber die Menschen haben ein Beharrungsvermögen und verstehen es, sich mit ihren Rückständigkeiten in jeder Idee und schon gar in jedem Haus einzurichten.“

Dass Max Fürst den Bahnhofsbau von Paul Bonatz in einem Atemzug mit der Weißenhofsiedlung nennt, ist keinesfalls ungewöhnlich. Es entspricht der Wahrnehmung der Zeit. Als die „Bauzeitung“ 1930 eine Liste von 22 der „beachtenswertesten Neubauten von Stuttgart“ veröffentlicht, steht an zweiter Stelle nach der Weißenhofsiedlung der Hauptbahnhof.

„Es gibt wohl kaum eine Stadt in Deutschland, deren bauliche Entwicklung in den letzten Jahren so großzügig und fortschrittlich gestaltet wurde wie Stuttgart“, so beginnt die Zeitschrift „Moderne Bauformen“ 1928 einen Artikel über den Hindenburgbau und nennt an erster Stelle ebenfalls die Weißenhofsiedlung. „Überall in der Stadt, wie auf den sie umschließenden Hängen keimt das Neue“, heißt es weiter. „Den Kernpunkt der neuen Stuttgarter Stadtentwicklung bildet jedoch der Bahnhofsvorplatz mit seinem angrenzenden Gelände. Durch die Verlegung des Hauptbahnhofs ist hier eine städtebauliche Umgruppierung vollzogen worden, die bestimmend für das künftige architektonische Gesicht Stuttgarts ist. Das Bahnhofsgebäude selbst bildet in seiner wohlgegliederten Geschlossenheit eine wirkungsvolle Platzwand des Bahnhofsvorplatzes.“ Bereits 1919 hatte die in Stuttgart erscheinende Zeitschrift den Bahnhof ausführlich besprochen, dem sie Sachlichkeit, künstlerische Form und Monumentalität bescheinigt. „Sie ergab sich“, fährt der Autor fort, „sowohl schon aus dem rein äußerlichen Umfang des Objekts, wie aus der Bedeutung des Verkehrs für das ganze Wirtschaftsleben der Gegenwart, aus der Wichtigkeit des Bahnhofs für das Straßenbild und die Betriebsamkeit einer modernen Großstadt.“

„Anlass für meinen Wechsel von Hannover nach Stuttgart im Herbst 1922“, erinnert sich der Architekt Heinz Rasch, „war der Eindruck, den der halbfertige Bahnhof auf einer Excursion hinterlassen hatte, nachdem [mir] schon durch die Stadthalle in Hannover Bonatz ein Begriff geworden war. Nun war er mein Idol, aber er schien ohne Behrens, der diesen Platz vorher in meinem Herzen eingenommen hatte, nicht denkbar.“ Mit seinem Bruder Bodo führte Heinz Rasch 1926 bis 1930 das Büro „Brüder Rasch“, das mit Publikationen und Inneneinrichtungen an der Weißenhofsiedlung beteiligt war.

Er entwickelte Konzepte für an Masten aufgehängte Hochhäuser, wie sie erst rund 40 Jahre später tatsächlich gebaut wurden. „Die Entwürfe der Raschs waren die kühnsten von allen“, bemerkte dazu der Architekt Frei Otto, der später selbst zu den großen Neuerern gehörte. Der Bonatzbau war für Heinz Rasch 1922 offenbar das Nonplusultra der Moderne – bis der Kunsthistoriker Hans Hildebrandt 1926 unter dem Titel „Kommende Baukunst“ die Schriften Le Corbusiers publizierte.



Reinhold Nägele, Bahnhofsvorplatz nach seiner endgültigen Fertigstellung 1928

„Dieser erfolgreiche und wohl in allen Lagern anerkannte Meister“, so würdigt auch Gustav Adolf Platz in seinem Standardwerk „Die Baukunst der neueren Zeit“ den Bahnhofsbau von Paul Bonatz, „hat neben Behrens zuerst in voller Klarheit den Wert des Kubus für die neuere Architektur erkannt.“ Im Jahr 1927, als das Buch erscheint, ist der Bau noch nicht ganz fertig. „In diesem edlen Torso“, schreibt Platz daher, „der sich allmählich in Jahren der Not zum fertigen Organismus entwickelt, verkörpert sich groß und rein der Zweckgedanke des für unser Leben so wichtigen Verkehrsbaues: Menschenmassen zu sammeln und einem Ziel zuzuleiten, Brennpunkt zu sein für die Strahlen des interurbanen und internationalen Verkehrs.“ Für Platz verdient „die Kühnheit Anerkennung, mit der diese streng geformten Baumassen gegen das Bild des alten romantischen Stuttgart in berechtigtem Anspruch auf neue Geltung auftreten. Da gibt es kein schwächliches Paktieren, hier tritt die neue Zeit, gänzlich unsentimental, in ihre Rechte.“ Platz resümiert: „Der Stuttgarter Bahnhof ist als Ganzes eine wichtige Pionierleistung.“ Auch Henry Russel Hitchcock stellt in seinem 1929 in New York veröffentlichten Standardwerk „Modern Architecture“, ähnlich wie Heinz Rasch, Bonatz‘ Bahnhof über die Bauten von Peter Behrens, der normalerweise in Büchern zur Geschichte der modernen Architektur an erster Stelle genannt wird, wenn er schreibt, der Bau sei „finer that any single work of Behrens“.

Die schönste Beschreibung des Bahnhofs findet sich aber in den Reisebildern, die der russische Schriftsteller Ilja Ehrenburg 1929 unter dem Titel „Visum der Zeit“ veröffentlichte. Der Aufsatz „Doppelleben“, 1928 geschrieben, beschäftigt sich

mit Deutschland, „gegenwärtig das interessanteste Land Europas“. Provinz gäbe es hier nicht. Stuttgart, schreibt er, „ist ein Kulturzentrum: mehrere Zeitungen, alle umfangreich und gediegen, ungefähr zwanzig Buchhandlungen“, und zwar könnten einige von ihnen „sich mit den besten Berliner Buchhandlungen messen, eigene Verlage und Zeitschriften, viele Gemäldeausstellungen, Theater, prächtige Konzertsäle. Was die moderne Architektur anbelangt, so ist Stuttgart ein Amerika. Diese Stadt besitzt mehr wirklich zeitgemäße Häuser als Paris.“ Die Weißenhofsiedlung – ohne sie namentlich zu nennen – beschreibt er so: „weiße Würfel, Glas, Licht, die ganze doppelte Krankenhaussauberkeit unseres syphilitischen und misstrauischen Jahrhunderts.“ Dann begibt sich Ehrenburg an den Schlossplatz, wo „eine Militärkapelle Märsche und vorhistorische Potpourris“ anstimmt und die ganze Stadtjugend versammelt ist. Nur die Korpsstudenten halten sich abseits, deren Gesichter zwar nur „eine geringe Anzahl edler Schmisse“ aufweisen, doch „geblieben sind die bunten Mützen und unter den Mützen ein äußerst komplizierter Blödsinn von ‚Ehre‘, ‚Rasse‘, ‚Nation‘.“

Diesem antiquierten Bild stellt der Schriftsteller den Bahnhof entgegen: „Fünf Minuten von diesem Platz entfernt, dessen Blicke in die Vergangenheit zurückgerichtet sind – befindet sich der Bahnhof; der Stuttgarter Bahnhof aber ist eine Rarität. In seiner Feierlichkeit ähnelt er dem Tempel eines unbekannten Kultes. Dutzende blinkender Bahnsteige, Läden, Restaurants, Cafés, Zeitungen, Blumen, Zifferblätter, ganze Reihen von Schaltern – das alles ist durchdacht, reguliert. Ich kann mich nicht einmal entschließen, diese Struktur mit dem vulgären Wort ‚Ordnung‘ zu benennen. Nein, hier liegt etwas Größeres vor, hier herrscht eine religiöse Einstellung zum Fahrplan, zur Bequemlichkeit des bescheidenen Reisenden, zur Verteilung der aus und ein gehenden Menschenmengen, wobei sowohl das Rasen der Schnellzüge, die aus Rom nach Amsterdam oder aus Paris nach Konstantinopel eilen und hier wenige Minuten rasten, wie auch die Fahrt eines Druckereikorrektors in die nächste Vorstadt, der rechtzeitig sein Bier austrinken, die Zeitung lesen, die Rosen und das Zifferblatt betrachten muss, um dann in der vierten Klasse der Phantastik des nächsten Achtstundentraumes entgegenzueilen (nicht entgegenzuzotteln), gleich hoch bewertet werden.“

Der missachtete Jubilar

In Zeiten, wo an Stelle der religiösen Einstellung zum Fahrplan Ansagen wie „Abfahrt ursprünglich ...“ und „heute zirka fünfundzwanzig Minuten später“ fast schon die Regel sind, lässt sich dem von Ehrenburg beschriebenen Zustand nur noch nachtrauern. Welche andere Stadt demoliert ihr Wahrzeichen? Der Bahnhof war ein Kulturdenkmal besonderer Bedeutung, nicht allein wegen seiner Fassade, die erhalten bleibt, sondern aufgrund der gelungenen Verbindung von Architektur, Stadt- und Verkehrsplanung. Das Gleisvorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs stellt die effizienteste, am wenigsten Flächen verbrauchende Möglichkeit dar, täglich hunderttausende von Pendlern und Reisenden nach Stuttgart hinein und aus der Stadt hinaus zu bringen. In Zeiten des Klimawandels müsste über Erweiterungen nachgedacht und nicht dieses Bravourstück der Verkehrsplanung durch ein unterirdisches Nadelöhr ersetzt werden. Hier Bauland gewinnen zu wollen, bedeutet, ein Grundprinzip guter Stadtplanung sträflich zu missachten: dass nämlich das Verkehrsproblem zuerst gelöst sein muss, dann ergibt sich alles weitere fast von selbst.

Dabei geht es auch um die Klimaziele, zu denen die Planungen zu „Stuttgart 21“ in einem seltsamen Kontrast stehen: Im Jahr 1992 verabschiedeten die UN-Mitgliedsländer die erste Klimarahmenkonvention. 1994 wurde die Machbarkeitsstudie zu Stuttgart 21 vorgestellt. 1997 folgte das Kyoto-Protokoll. Drei Jahre später wurde das Projekt endgültig beschlossen, das den für die Erreichung der Pariser Klimaziele notwendigen Umstieg vom Privatautomobil auf den öffentlichen Schienenverkehr nicht etwa vorantreibt, sondern limitiert und als Betonorgie Unmengen CO_2 freisetzt.

Hauptbahnhof Nordausgang um 2010
Foto: Rose Hajdu

Heute bekommt die Deutsche Bahn, Europas größtes Eisenbahnverkehrsunternehmen, nicht einmal mehr den täglichen Verkehr geregelt. Wenn im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs nicht einmal die Gehäuse der Signale ordnungsgemäß geerdet werden – was bei jedem privaten Haushaltsgerät vorgeschrieben ist – wird die Missachtung nicht nur des Baudenkmals, sondern des öffentlichen Verkehrs mit Händen greifbar.

Literatur:

Andreas Brunold: Verkehrsplanung und Stadtentwicklung. Die städtebauliche Entwicklung des Stuttgarter Bahnhofsgeländes – eine Fallstudie, Stuttgart 1992.

Matthias Roser: Der Stuttgarter Hauptbahnhof. Vom Denkmal zum Mahnmal, 2., aktualisierte Auflage, Stuttgart 2010.

Wolfgang Voigt, Roland May (Hrsg.): Paul Bonatz 1877 – 1956, Tübingen, Berlin 2010.

Paul Bonatz: Leben und Bauen, Stuttgart 1953.

Paul Bonatz: „Zum Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofs“, in: Daimler Werkzeitung 6, 1919, S. 102-103, Faksimile hrsg. von der Daimler Benz AG, Moers o.J. [1991].

Norbert Becker, Katja Nagel: Verfolgung und Entrechtung an der Technischen Hochschule Stuttgart während der NS-Zeit, Stuttgart 2018.

Elaine S. Hochman: Architects of Fortune. Mies van der Rohe and the Third Reich, New York 1989.

Max Fürst: Talisman Scheherazade. Die schwierigen zwanziger Jahre, München 1978.

Annette Ludwig: Die Architekten Brüder Heinz und Bodo Rasch. Ein Beitrag zur Architekturgeschichte der zwanziger Jahre, Tübingen, Berlin 2009.

Ilja Ehrenburg: „Doppelleben“, in: Visum der Zeit, Leipzig 1982 [1929], S. 104-112.

KWStE* - Die Eisenbahn und ihre Ingenieure

Hans Peter Münzenmayer

Wer wäre nicht beeindruckt von imposanten Streckenbauten im Verlauf einer Eisenbahn, etwa von den gewaltigen Schweizer Talbrücken, gemauerten Wölbbrücken mit hohen Pfeilern, über die Züge in der Bergwelt verkehren. Es handelt sich hierbei ganz ohne Zweifel um bedeutende, sachgerecht ausgeführte Ingenieurbauten, aber sie sind -bei allem schuldigen Respekt- sozusagen Normalfälle und nicht mit den „neuen Eisenbahnbauten für Stuttgart und Umgebung“ zu vergleichen. Wobei das bescheidene Attribut „neu“ in den zahlreichen Artikeln der verschiedenen Bauzeitungen eben nicht nur banal die Änderung zum Vorherigen anzeigt, sondern eine geradezu mathematisch ausgeklügelte Ingenieurleistung in vielerlei funktionalen Abhängigkeiten und in bisher nie dagewesenen „Bauformen und Bauausführungen“. Allein die Bauorganisation ist eine Glanzleistung da der Zugbetrieb von und nach der „Zentralstation“ nie eingestellt werden musste und über die genial ausgedachten Ingenieurbauten zur Gleisführung reibungslos funktionierte, von der ersten Eröffnung bis heute, soweit er nicht aus Unverstand gestört wird.

Populäre historische Betrachtungen befassen sich häufig mit Superlativen, erste, steilste, längste. Aber, die württembergischen Eisenbahnen sind nicht die ersten, sie haben nicht die bis dahin steilste Bahnstrecke in Deutschland, die Geislinger Steige, „gewagt“. Nein, sie haben vertreten von Ludwig Klein (1813-1881) berechnet, dass der letzte Anstieg von 22,5 0/00 Steigung mit Lokomotivtraktion bewältigt und 1850 von Michael Knoll (1805-1852) gebaut werden kann. Sie haben damit gleichzeitig eine von England ausgehende Marotte als Unsinn entlarvt, wonach der gesamte Höhenunterschied wie etwa zwischen Fils und Albhochfläche über eine lange Rampe konstanter Steigung hätte überwunden werden sollen. Carl Etzel (1812-1865) hatte zuvor nach langen Überlegungen, Fallunterscheidungen und „Visierungen“ die Filstaltrasse als die geeignetste zur Überquerung der Alb erkannt und sie stets gegen alle Gegenvorschläge auch ausländischer Fachleute verteidigt. Eigentlich ist seine Überzeugung, die Zentalstation möglichst nahe in die Stadtmitte zu rücken auch eine Ingenieurentscheidung, die ganz vom Zweck bestimmt ist. Denn wenn eine Eisenbahn dem Personen- und Güterverkehr im Land dienen soll, so muss sie in einem Netz betrieben werden, in dem jedenfalls theoretisch jeder Bahnhof von jedem anderen über die Zentralstation angefahren werden kann. Isolierte Fernstrecken, deren Endbahnhöfe nicht untereinander verbunden sind, gibt es bei den KWStE allenfalls während des Baus.

Klein spricht sich eindeutig für das amerikanische System bei Lokomotiven und Wagen aus, weil er deren besseren Kurvenläufigkeit für württembergische Verhältnisse als nötig erkennt. Aber selbst an die amerikanischen Lokomotiven werden noch spezifische technische Forderungen gestellt, wie z.B. die variable Dampfexpansion. Von entscheidender Bedeutung ist, dass ausländische Erfahrungen beobachtet werden und untersucht wird, wieweit sie für Württemberg relevant sind. Niemals wird jedoch das technische Können oder die Urteilskraft der eigenen Ingenieure angezweifelt oder aus politischen, dynastischen oder populären Gründen ignoriert. Letztlich war es der Eisenbahnbau mit allen seinen Auswirkungen, der den Ruf des Landes als Technik – und Industrieland gefestigt hat.

*Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn

Im Wesentlichen blieben alle mühsam erarbeiteten Anfangsbedingungen bis in die 1880er Jahre gültig und bestimmend, weil der -zwar auch wachsende- Binnenverkehr noch überwog. Der steigende Verkehr mit dem „Ausland“, inzwischen waren alle umgebenden Eisenbahnen angeschlossen, zeigte jedoch bald, dass der seitherige Stuttgarter Bahnhof den Verkehr kaum noch aufnehmen konnte. Die Zahl der Reisenden hatte sich in 25 Jahren mehr als verdreifacht. Wohl war das Stationsgebäude an der Schloß-, heute Bolzstraße, in den Jahren1863-67 deutlich erweitert und die Zahl der Bahnsteiggleise verdoppelt worden. Aber die generelle „Umgestaltung der Stuttgarter Eisenbahn- Anlagen“ beschäftigte die Generaldirektion immer dringender. Bis 1907 hatten sich die Untersuchungen soweit konkretisiert: ein Durchgangsbahnhof brächte trotz Wegfall des Lokwechsels keinen Zeitgewinn für die Reisenden. Grundsätzlich haben sich daraus zwei Planungsvarianten ergeben, Erweiterung am alten Standort oder Verlegung an die Schillerstraße, also etwa 400 m weiter vom Zentrum entfernt. Regierung und Landtag haben sich dann für den Schillerstraßen-Entwurf entschieden, hauptsächlich wegen der geringeren Kosten, wie die Bauzeitungen berichten.

Die beiden Varianten der Vorplanung unterscheiden sich bau- und betriebstechnisch kaum, der städtebauliche Geländegewinn ist nur ein Nebeneffekt. Beide Entwürfe basieren auf einer völlig neuen Planungsphilosophie, der strikten Trennung von Funktionen. Sie ist wohl eher nur in der Konstrutionslehre des Maschinenbaus zum Prinzip geworden, repräsentiert aber treffend den Geist der Technischen Hochschulen, auch wenn sie noch nicht offiziell so heißen. Die wichtigsten Planungsgrundsätze sind: Trennung von Personen- und Güterverkehr, Trennung des Fern- (Durchgangs-) Verkehrs vom Nahverkehr auf den Bahnsteiggleisen und den einmündenden Strecken, eigene Verbindungsgleise für Rangier- und Betriebsfahrten ohne Kreuzung mit den Streckengleisen. Auch wenn man nur 2 Verbindungsgleise zum Lokomotiv- und Wagenbahnhof annehmen würde, kämen so 4 Gleise Richtung Feuerbach, 4 Gleise Richtung Cannstatt und 2 Gleise der Gäubahn, also 12 Gleise in etwa gleicher Höhenlage kurz vor der Einmündung nebeneinander zu liegen. Diese Breite war an der engsten Stelle, der Brauerei „Zum englischen Garten“, nicht vorhanden und sollte auch nicht durch brachiale Eingriffe in die Geländeformation und den unteren Schlossgarten geschaffen werden.

Die Stuttgarter Topographie lässt nur zu, dass Züge die „Zentralstation“ Richtung Neckar nach Cannstatt (mit leichtem Gefälle) oder Richtung Feuerbach (steigend) verlassen müssen. Allein die Gäubahn, noch heute vielbewunderte Panoramabahn, führt in weitem Bogen an den Hängen der Stadt nach Vaihingen, auch schon ein Meisterwerk des Eisenbahnbaus von Georg v. Morlok (1815-1896). „Was die Gleisführung (d. h. unter diesen Höhen- und Platzverhältnissen) anbelangt, so bedeutet diese ein technische Meisterwerk“, erkennt die Bauzeitung für Württemberg etc. schon 1911. Die Ingenieure dieses Meisterwerks, Karl Schaechterle (1879 - 1971) von den Staatseisenbahnen und Emil Mörsch (1872 - 1950) aus der Betonindustrie hatten also ausgerechnet an der engsten Stelle 10 Streckengleise, 2 Gütergleise und weitere Verbindungsgleise zum Betriebs- und Abstellbahnhof unterzubringen, eben weil sich die Gleisstränge hier in Richtung und Höhe teilen unter Berücksichtigung der jeweiligen Maximalsteigung. „Auf dem engen Raum von kaum 100 Meter Breite werden 19 Gleise mit Höhenunterschieden bis zu 12 Meter neben, über und unter einander hinweg geführt.“

Ohne eine einzige schienengleiche Kreuzung. Schaechterle stellt das „Bauwerk II“, wie er es ganz uneitel nennt, 1914 in der Deutschen Bauzeitung vor , aber er ist sich im Klaren darüber, dass es sich um „eine in der Geschichte der Eisenbahn-Technik wohl einzig dastehende Anlage“ handelt. Der berühmte Betonfachmann und spätere Ordinarius an der Technischen Hochschule Emil Mörsch kann, ohne des Eigenlobs verdächtigt zu werden, im selben Jahrgang der Bauzeitung vom „kühnsten Bauwerk...,welches bisher für Eisenbahnbetrieb...überhaupt hergestellt worden ist“ reden.

Das bis heute bahntechnisch überzeugende und funktionierende Gleisgebirge.

Mörsch wird etwas später in der Deutschen Bauzeitung, gewissermaßen in einem Abschlusskommuniqué, die Entwurfsarbeit des Brückenbaubüros der Staatseisenbahnen unter Leitung der Herren Jori und Schaechterle eigens würdigen.

Meisterhaft sind auch die neuen Bauformen im Anschluss an das „Bauwerk II“, von denen Schaechterle in der Bauzeitung berichtet, biegesteife Stockwerkrahmen in armiertem Stahlbeton, schlanke Vertikale und kräftige Plattenbalken als Podeste auf denen die Gleise liegen. Diese Rahmenbauten werden im geraden Gleisverlauf einfach hintereinander gestellt, in den Kurven so versetzt, dass die Gleise schräg bis diagonal auf den Podesten liegen. In den 1890er Jahren war Württemberg bereits zum führenden Land im Beton und Stahl- (damals Eisen-) beton geworden, ein Ruf, der sich vor allem auf die Brückenbauten von Carl v. Leibbrand und August Rheinhard gründete. Es ist daher kein Wunder, dass auch Schaechterle sich von seinen ersten Vorstudien an auf diese Bauweise konzentrierte. So sind die neuen Bahnanlagen des Stuttgarter Hauptbahnhofs auch ein Triumph der „württembergischen Bauweise“ im Massivbau schlechthin.

Vor allem genießt die viergleisige Eisenbahnbrücke über den Neckar nach Cannstatt mit 3 Hauptöffnungen als Dreigelenkbogen von rund 50 m Stützweite und 4 kleineren Nebenöffnungen noch heute unter den Fachleuten den Ruf als größte und kühnste Eisenbahnbrücke ihrer Zeit, die ganz in Stampfbeton ausgeführt ist.

„Heute...sollen im Betonbau Werke entstehen, die sich nicht nur würdig an die Vorbilder der alten Meister anschließen, sondern auch Zeugnis ablegen vom Können und Wollen unserer Zeit.“ schließt Karl Schaechterle seine Beschreibung der Eisenbahnbrücke über den Neckar. Die wohl schönste Einordnung der Ingenieurarbeit in ein weit gefasstes Kulturverständnis.

Das Betonskelett des Gleisgebirges während der Bauarbeiten

Funktionstüchtig und schön zugleich: Die Neckarbrücke unterhalb des Schlosses Rosenstein.

Das entwürdigte Baudenkmal

Norbert Bongartz

Unser „Jubilar“ hat nach dem Wiederaufbau seiner im Zweiten Weltkrieg zerstörten Bauteile seit 2010 weit gravierendere Eingriffe erleiden müssen. Heute ist er nur noch ein Torso seiner einstigen Größe und kein Baudenkmal von besonderer Bedeutung mehr.

Wie hat es nur so weit kommen können? Wie konnte Artikel 3c der Landeverfassung von Baden-Württemberg, in dem es heißt: „Die Landschaft sowie die Denkmale der Kunst, der Geschichte und der Natur genießen öffentlichen Schutz und die Pflege des Staates und der Gemeinden“ nur so missachtet, geradezu außer Kraft gesetzt werden?

Möglich wurde dies nur unter Anwendung mehrerer, zur Durchsetzung der Pläne von S21 genutzter „Sonder-Operationen“, mit denen das Denkmalschutzrecht des Landes missbraucht werden konnte:

- Als angebliche Bahnbetriebsanlage der Deutschen Bahn sei das Denkmalschutzgesetz - ein Landesgesetz - hier nicht anwendbar. Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs war und ist jedoch kein Bestandteil der Bahnbetriebsanlage...

- In Fällen, bei denen das Landesinteresse berührt ist, sieht das Denkmalschutzrecht eine Entscheidungsbefugnis beim zuständigen Ministerium, also bei der Landesregierung.

- Im Verfahren des Architektenwettbewerbs für S21 wurde das Landesamt für Denkmalpflege als zuständige Fachbehörde nicht eingebunden. Jedoch wurde die Amtsleitung in der Schlussphase des Wettbewerbsverfahrens zur Teilnahme im Preisgericht gezwungen, wo sie die Belange der Denkmalpflege jedoch nicht mehr zur Geltung bringen konnte.

- Den Mitgliedern dieser (vom Land für die Denkmalpflege geschaffenen) Fachbehörde wurde sogar verboten, sich zu S21 und zum Bonatzbau ohne Abstimmung mit dem Regierungspräsidium in eigener Verantwortung öffentlich zu äußern. In Folge dieses „Maulkorb-Erlasses“ konnte es so weit kommen, dass Ministerpräsident Oettinger unwidersprochen behaupten konnte, die (für S21 zum Abbruch vorgesehenen) Längsflügel des Bahnhofs seien „Hüttenkruscht“. Und ein 1997 vom Landesamt geplantes Sonderheft zum Hauptbahnhof im Kontext der Planungen von S21 hat nicht erscheinen dürfen, „um das laufende Verfahren nicht zu beeinflussen“...

Seither konnte auch noch die Aushöhlung und Aufstockung des Kopfbaus für einen Hotelbau gegen die Interessen der Denkmalpflege durchgedrückt werden. Das als „Neuer Bonatzbau“ beworbene Ergebnis kommt einer Verhöhnung des Baudenkmals gleich.

Stuttgart21 hat so zu einer Vergewaltigung des Bonatzbaus als Baudenkmal geführt. Das Tragische dabei ist, dass die Verluste der Seitenflügel und die Entkernungen des Kopfbaus in keinem nur annähernd zu rechtfertigendem positiven Verhältnis zu den angeblichen Vorteilen des neu geplanten Bahnhofs stehen.

Um die Schwächen des Projekts S21 zu mildern, werden neuerdings milliardenschwere Ergänzungs-Projekte diskutiert, mit denen sich keins der S21-Probleme lösen lässt.

- Ein mehrgleisiger Zusatzbahnhof anstelle des heute eingekürzten Kopfbahnhofs, der - absurderweise - aus Rücksicht auf die Stadt unterirdisch angelegt werden soll. Dies wird die enormen Verteuerungen des Projekts um weitere Milliarden in die Höhe treiben.

- zwei ca. 10 km lange Doppeltunnel, die die Zufahrten von Süden und Norden beschleunigen sollen. Angeblich soll das für den Deutschlandtakt erforderlich sein, bringt aber nur wenige Minuten Fahrzeitverkürzung, ändert aber nichts am überforderten Tiefbahnhof.

- Diese zusätzlichen 47 km der insgesamt dann über 100 km langen Tunnelröhren für S21 wurzeln weniger im Ziel, den Zugverkehr zu verbessern, sondern in der Begehrlichkeit der Stadt und der Bauwirtschaft, unbedingt das nordöstliche Gleisvorfeld mit einem neuen Stadtquartier bebauen zu wollen sowie (als deutschlandweites Alleinstellungsmerkmal...) den Flughafen und die Messe mit einem Fernzughalt auszustatten.

Klimapolitik ist wohl nur etwas für Sonntagsreden und Parteiprogramme. Dass mit der Versiegelung und Bebauung von Stuttgarts zentraler Frischluftschneise und mit der Förderung des Flugverkehrs elementar gegen klimapolitische Essentials verstoßen wird, spielt alles bei Stuttgart21 keine Rolle. Und die Deutsche Bahn hatte anfänglich geglaubt, mit dem Verkauf der Gleisflächen und weiteren von Stadt und Land versprochenen Zuwendungen die Baumaßnahmen finanzieren zu können

Die Interessen der Projektpartner und die weit gediehene Bauentwicklung haben jedoch bislang verhindert, dass ernsthaft über Alternativen zu S21 nachgedacht worden ist..

Ist der bislang intakte Bahnknoten Stuttgart, der 100 jährige Kopfbahnhof und der Bonatzbau noch zu retten?

Wenn S21 schon jetzt erkennbar auf unüberwindbare technische, praktische oder rechtliche Grenzen, stößt, stellt sich weiter und zunehmend dringlich die Frage, ob es jemals in einen Dauerbetrieb gehen kann,

- weil sich herausstellen wird, dass wegen seiner - mit 6,30 m Höhenunterschied übermäßig starken - Längsneigung an keinem Bahnsteig zwei Züge gleichzeitig anhalten dürfen und die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs weit verfehlt werden wird,

Der Südflügel vor seinem Abbruch – wirklich Hüttenkruscht? Foto: Rose Hajdu

- weil irgendwann der ungenügende Brandschutz in den Zufahrts-Tunneln und im Tiefbahnhof eingestanden werden muss, weil sich die manipulierten Sicherheits-Simulationen als unhaltbar erweisen,

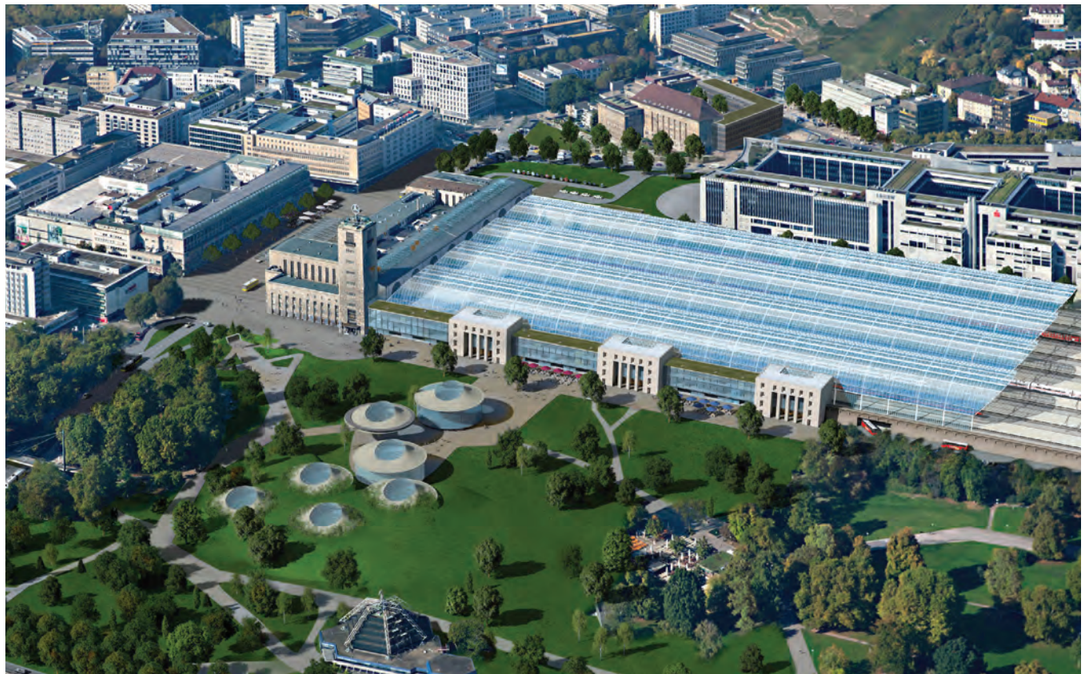
- weil sich die immer noch ungesicherte Finanzierung dieses „eigenwirtschaftlichen“, nicht in den Verkehrswegeplanung des Bundes aufgenommenen Projekts für die DB als nicht mehr aus eigenen Mitteln bezahlbar erweisen wird und sich die Projektpartner der Bahn erfolgreich weigern werden, ihre Beiträge zu den Kosten anteilig zu erhöhen,

- weil die zusätzlichen Milliarden an Steuermitteln für zusätzliche Tunnelbauten dringender oder sinnvoller an anderer Stelle des Bundeshaushalts eingesetzt werden sollten,

- oder weil ein irgendein anderes Ereignis eintreten wird, gerade im Hinblick auf die klimapolitischen Prognosen für Stuttgart, welches alle Verantwortlichen dazu zwingen wird, innezuhalten und den unbequemen, bisher ignorierten Tatsachen ins Gesicht zu sehen...

Dann, spätestens dann, wird die Suche nach den Schuldigen beginnen, sich in der Sache aber wahrscheinlich als nutzlos erweisen. Und spätestens dann dürfte die Suche nach einem Ausweg beginnen, nach einem praktikablem und finanzierbarem alternativen „Plan B“, wie ihn bislang noch keiner der Projektpartner zur Kenntnis nehmen, geschweige denn in Erwägung ziehen wollte – obgleich es ein solches Konzept schon seit vielen Jahren gibt, nämlich: UMSTIEG 21!

So könnte es aussehen, wenn Umstieg 21 realisiert würde.



UMSTIEG21

... so nennt sich das alternative Rettungskonzept für das gestrandete Bahnhofsprojekt „nach der Wende und für die Wende“, welches das Aktionsbündnis gegen S21 im Jahr 2016 veröffentlicht und seither zweimal, zuletzt im Juli 2021, auf den jeweiligen Stand der Bauentwicklung bezogen aktualisiert hat. Es zeigt den Weg auf, wie man aus der verfahrenen Situation von S21 herausfinden kann und zugleich die meisten Risiken und Probleme von S21 löst bzw. vermeidet. Das UMSTIEG21 plus-Konzept wurde in einer 50-seitigen Broschüre und im Internet unter Umstieg21.de vorgestellt.

Im Fokus aller alternativen Überlegungen steht der Erhalt und Ausbau des technischen Kunstbauwerks Gleisvorfeld, eine moderne denkmalschutzgerechte Wiederherstellung und Rehabilitierung des Bonatzbaus, die weitgehende Wiederherstellung des Schlossgartens und seiner Verbindung mit der Königstraße – und dabei die kreative Umnutzung aller Bauteile von S21, die diesen Zielen buchstäblich nicht im Wege stehen.

Klaus Gebhardts Fotomontage-Vision für die (auch stadt-)klimagerechte (UMSTIEG-)Alternative für S21: Verbleib des Kopfbahnhofs, Halbierung des Abstellbahnhofs am Rosenstein und entsprechende Verbreiterung der Grünen Lunge des Unteren Schlossgartens am Übergang zum Rosensteinpark.

Raffs Raritäten CCCLII
Paul Bonatz, der berühmte Baumeister

Gerhard Raff

Unser Kolumnist erinnert heute an den Architekten Professor Paul Bonatz. Der Erbauer des Stuttgarter Hauptbahnhofs wurde vor 125 Jahren in Lothringen geboren.

Der Paul Michael Nikolaus Bonatz isch am Niklaustag 1877 en Solgne, zwanzich Kilometer onterhalb von Metz uff d'Welt komme. Da hat sei Vatter beim Zoll gschafft, ond sei Muetter isch a Luxemburgere gwä. Isch no em Elsaß, en Münster, en Rappoltsweiler ond en dere Stauferstadt Hagenau uffgwachse ond dort uff des Humanistische Gymnasium gange. Ond hat no an dr Universität Straßburg mit Altphilologie agfange, aber die Professer send so langweilig gwä, ond er isch no nach München gange ond hat dort zwoi Semester Maschinebau studiert ond drnach omgsattelt uff Architektur ond bei dem berühmte Professer Theodor Fischer (1862-1938) sei Handwerk glernt.

Zur Wettbewerbszeit war Paul Bonatz 32 Jahre alt. Foto: Max Mustermann

Ond wie der Fischer Professer an dr Technische Hochschuel en Stuegert wird, folgt'r dem als sei Assistent ond verdeant jetz soviel, dass'r endlich sei Freundin Helene Fröhlich aus Hagenau heirate ka. Ond wie der Fischer anno 1906 wieder uff München goht, wird der Bonatz dem sei Nachfolger am Nesebach als Professer für „Entwerfen und Städtebau". Ond isch „einer der beliebtesten Hochschullehrer in Stuttgart" ond isch -ganz modern- mit seine Studente per Du.

Nebeher hat'r scho en Haufe Sache baut ghet, des Justizgebäude en Mainz, dui Sektkellerei Henkell en Biebrich oder dui Universitätsbibliothek en Dibenge anno 1902 als jonger Spond, „sein bestes Frühwerk". Ond vorem erste Krieg wird er der Stararchitekt em ganze Kaiserreich, stellt beispielsweis dui Stadthalle en Hannover na ond des Staatsministerium samt Landtag en Oldeburg. Ond anno 1911 gwennt'r de Erste Preis beim Stuegerter Hauptbahnhof ond schafft mit seim „Umbilicus Sueviae" (Nabel Schwabens) aus Muschelkalkstoi a „neues Wahrzeichen für Stuttgart und ganz Württemberg" bis uff de heutige Tag, aber wie lang no...

Em erste Krieg aber baut'r bloß no Kriegerdenkmäler ond Gräberfelder für die viele gfallene Soldate. So au des uff dem Degerlocher Waldfriedhof. Ond nach dem Krieg errichet er des älltererste Hochhaus en Deutschland, dahobe en Düsseldorf für den Stumm-Konzern. Anno 1927 aber, wie dui Weißehofsiedlung uff de Killesberg kommt, da kriegt'r Krach mit dem aus Aachen gebürtige Architekte Ludwig Mies van der Rohe ond tritt aus dem Werkbund aus ond lässt den Herr Kollege mit seine Kamerade Le Corbusier ond Gropius alloi weiterwurstle ond den ganze Weltruhm ernte.

Drfür baut'r jetz den Zeppelinbau vis-à-vis vom Hauptbahhof ond des Rathaus en Kornwestheim ond die Staustufe für dem Otto Konz sein Neckerkanal. Ond dui Fabrik von Fichtel & Sachs en Schweinfurt, dere Geburtsstadt vom Theodor Fischer. Anno 1932 bis 1936 aber därf'r sogar dui Basler Kunsthalle baue aus Solothurner Kalkstoi, dem „schönsten Stein der Welt". Ond mittle dren die berühmte „Bürger von Calais" vom August Rodin...

Ond trotzdem dass'r nie a Nazi gwä isch ond scho gar koi Parteigenosse, hat'r jetz zamme mit dem Pforzheimer Fritz Todt überall em Reich die Autobahne baut, ond sei Meisterwerk isch dui Brück über dui Lahn bei Limburg. Em zwoite Krieg aber „ergreift er die Flucht vor dem Wahnsinn" ond emigriert en dui Türkei. Ond stampft en Ankara a ganze neue Stadt aus'm Bode ond entwirft a über en Kilometer lange Brück über den Bosporus.

Anno 1954 kommt'r wieder hoim ond kriegt mit, wie so Hurgler en Stuegert doch tatsächlich des Neue Schloss, des Kunstgebäude (vom Theodor Fischer) ond des Kronprinzepalais abreiße wöllet, so wie dr Ulbricht, der spitzbärtige Spitzbueb des Hohenzollernschloß en Berlin. Ond er kämpft Seite an Seite mit viele guete Stuegerter, vom Heuss über de Straßebahschaffner bis zom Zeidongsschreiber, gege diese Schlurger uffm Rathaus, gege den Schultes Klett ond sein „Generalbaudirek-Tor" (der hat ghoiße wie des Doofele bei Bonanza).

Ond des scheene Kronprinzepalais hend diese kulturlose Granadasempel doch tatsächlich abgrisse ond drfür den Kleine Schloßplatz seligen Angedenkens neibetoniert. Da hat der Paul Bonatz aber scho nemme glebt, der isch nämlich am 20. Dezember 1956 gstorbe ond net weit weg von seim Kriegerdenkmal uff dem Waldfriedhof vergrabe worde. Ond isch des net a Witz ond zom Heule, dass der Klett den „Paul-Bonatz-Preis der Stadt Stuttgart" emmer wieder hauptsächlich an so vergratene Betobunker vergebe hat.

Originalzeichnung von Paul Bonatz von 1915.

Schöne Württembergerin

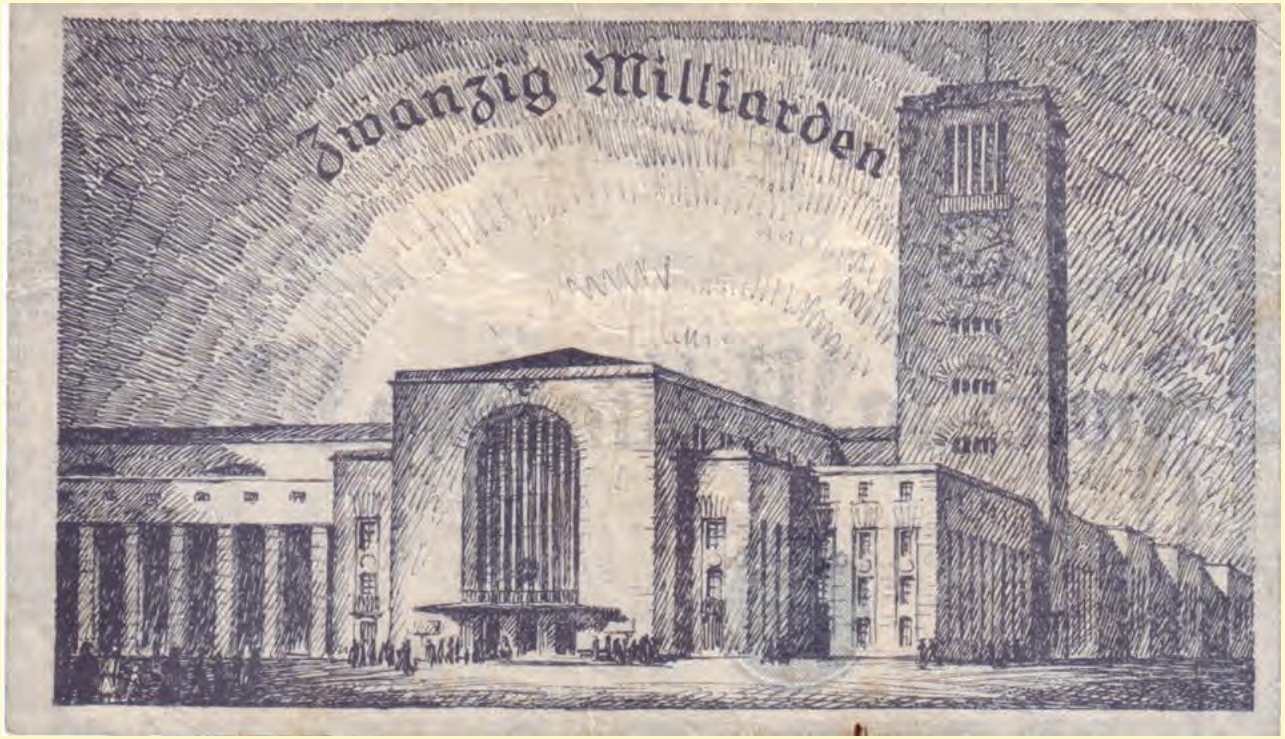
Nicht irgendein Zug verlässt hier den alten Kopfbahnhof: An einem Wintertag im Jahr 1935 startet ein Zug mit der 1921 gebauten Lok 18135 auf die lange Strecke von Stuttgart über Nürnberg und Dresden nach Breslau. Diese in der Esslinger Maschinenfabrik gebauten Loks der „Classe C", der Höhepunkt, Glanz und Gloria der Königlich Württembergischen Eisenbahn, waren dort 1909 in Serie gegangen und hatten sich den sprichwörtlichen Ehrentitel „Schöne Württembergerin" erworben.

Foto Alfred Ulmer, Sammlung Rudi Röder.

Der intakte Hauptbahnhof – im Modell

Den Bahnknoten Stuttgart und sein städtisches Umfeld hat der äußerst kreative Modellbauer Wolfgang Frey im Zustand der 1980er Jahre meisterhaft umgesetzt. Die in jahrzehntelanger Arbeit von nur einer Person erbaute Anlage kann seit 2022 direkt am Hauptbahnhof in den Miniaturwelten Stuttgart studiert werden. Sie bietet die einmalige Gelegenheit, die Schönheit des Kopfbahnhofs und die Genialität des berühmten Stuttgarter Tunnelgebirges aus sonst unzugänglichen Perspektiven und ohne Zerstörungen geradezu fotorealistisch wahrzunehmen und zu bewundern.

In den Miniaturwelten Stuttgart erwacht der Hauptbahnhof Stuttgart in seiner ürsprünglichen Form wieder zum Leben.



Schöner Schein...

Dieses ist die Rückseite eines von der Reichsbahndirektion Stuttgart am 19. Oktober 1923 herausgegebenen (Inflations-)Notgelds mit der glorifizierenden Darstellung des nur ein Jahr zuvor frisch eröffneten Hauptbahnhofs.