

01. Dezember 2009 00:05 Uhr

STÄDTEBAU

Stuttgart 21 und der Hauptbahnhof

Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist Deutschlands jüngster Kopfbahnhof. Das Projekt Stuttgart 21 soll dessen Gesicht für immer verändern. Droht der Verlust eines Kulturdenkmals?

Stuttgart 21 ist ein ehrgeiziges, über vier Milliarden schweres Infrastrukturprogramm, bei dem das Eisenbahnsystem der Stadt völlig umgekrempelt werden soll. Der Stuttgarter Hauptbahnhof, der jüngste Kopfbahnhof Deutschlands, soll quer zur bisherigen Gleisanlage unterirdisch angefahren werden. Die oberirdischen Bahnsteige, die Rangiergleise und der Güterbahnhof werden frei, die Innenstadt kann um 100 Hektar vergrößert werden.

Es ist nun schon zwölf Jahre her, dass der Düsseldorfer Architekt Christoph Ingenhoven den Bauwettbewerb für den Bahnhofsumbau gewann. Er sah hinter dem historischen Bahnhofsbau einen Tiefbahnhof mit begrünter Decke vor, aus der zwei Dutzend Lichtkuppeln herausragen. Lange Jahre wurde um das Jahrhundertprojekt gerungen, Immobilienrezession und Finanzkrise gingen übers Land. Inzwischen gibt es auf politischer Ebene grünes Licht unter Finanzierungsvorbehalt.

Doch nun regt sich unerwarteter Widerstand. Was zunächst wenig Aufmerksamkeit erregte, war die Tatsache, dass Ingenhoven bei seiner Planung den Abriss eines großen Teils des Bahnhofs vorsah. Denn der Verlust der Bahnsteiganlage macht die Flügel des U-förmig angelegten Riesenbaus arbeitslos. Die Frage, ob sie deshalb verzichtbar und dem Abriss anheim gestellt sind, kann demnach nicht mehr unter funktionalen Gesichtspunkten erörtert werden. Sie ist eine kulturhistorische Angelegenheit geworden. Schon heben die Unesco-Berater für Denkmalschutz die Hand und verlangen die Erhaltung des gesamten Bahnhofs, der ihrer Meinung nach zu den "bedeutendsten Gebäuden der Welt" zu zählen sei.

Der Stuttgarter Architekt und Hochschullehrer Paul Bonatz hatte gemeinsam mit Fritz Scholer den 1911 ausgelobten Wettbewerb gewonnen. Der Bau zeigt kubische, monumentale Formen, wobei die Architekten jedoch wörtliche Zitate aus der Baugeschichte bewusst vermieden. Vergleiche mit den gleichzeitig entstandenen Bahnhöfen in Leipzig, der in wilhelminischer Prachtentfaltung schwelgt, in Basel



Endstation Stuttgart 21? Der Hauptbahnhof soll sein Gesicht durch die Infrastrukturmaßnahme komplett verändern. | Foto: ddp

(Badischer Bahnhof) oder mit dem Jugendstilbau in Helsinki zeigen die modernere, sachlichere Gestaltungskonzeption.

Europas letzte Verkehrskathedrale

Zwar belebte Bonatz die Fassaden mit rohen Bossenquadern als gelte es, mit dem Palazzo Vecchio in Florenz zu konkurrieren, doch klassisch-harmonische Proportionen sehen anders aus. Man darf nicht vergessen, es ist die Zeit des Kubismus, des Futurismus und des Dadaismus, die den klassischen Formenkanon in die Asservatenkammer der Baugeschichte verwünschten.

Doch auch funktional war der Hauptbahnhof zu seiner Zeit Avantgarde. Die Befreiung vom Dogma der Symmetrien eröffnete den Architekten die Möglichkeit, auf Funktion und Örtlichkeit zu reagieren. Für die sechs Vorortgleise errichteten sie eine kleine Eingangshalle an der Westseite, für die zehn Fernverkehrsgleise die repräsentative Halle im Osten. Der Bahnhofsturm fand seinen Platz nicht in der Mittelachse, sondern ganz am Ostrand der Querbahnsteighalle, in die Blickachse der Königstraße gerückt. Auch hier zeigt sich die anticlassische Haltung, denn der 56 Meter hohe Turm steht nicht exakt in der Achse der Hauptmagistrale der Stadt, sondern leicht nach links versetzt, als wolle er die Passanten zu den Eingängen des Bahnhofs dirigieren.

Da man bei laufendem Betrieb bauen musste verzögerte sich der 1911 begonnene Bau in den Ersten Weltkrieg hinein und konnte erst 1928 abgeschlossen werden. An eine stählerne Bahnsteighalle war in Zeiten der Materialknappheit nach dem Krieg nicht zu denken, und so entschloss sich die Reichsbahndirektion, hölzerne Hallen geringerer Spannweite zu errichten. Immerhin bediente man sich bei diesen im Zweiten Weltkrieg zerstörten "Notdächern" interessanter Ingenieurkonstruktionen, was man von den Ersatzbauten der Nachkriegszeit nicht mehr sagen konnte.

Wenn nun die modernen Bahnsteigdächer dem Bahnhofsumbau für Stuttgart 21 weichen müssen, so mag das kein schmerzlicher Verlust sein, wengleich der Wunsch bestünde, einen Rest davon zu erhalten, um die Baugeschichte ablesbar zu machen. Anders verhält es sich mit den Seitenflügeln, vor allem dem östlichen, zum Schlossgarten hin gelegenen. Die Ostseite ist mit ihren drei hervortretenden Risaliten und dem ebenfalls aus der Flucht tretenden Turm kompositorisch von mindestens ebensolcher Qualität und Kraft wie die Schauseite am Arnulf-Klett-Platz und von längerer Ausdehnung als diese. Die Flügel zu kupieren, würde bedeuten, das Bauensemble in seiner Balance empfindlich zu stören.

Der Stuttgarter Hauptbahnhof, der erste Großbahnhof, der den Schritt zur Moderne vollzog, ist ein Kulturdenkmal besonderen Ranges, neben der Weißenhofsiedlung und dem Fernsehturm das bedeutendste der Landeshauptstadt. Doch "Europas letzte Verkehrskathedrale" wäre in der amputierten Form nur noch ein architektonischer Torso, und in einem Atemzug mit Helsinki dürfte man ihn nicht mehr nennen.

Alternativen, die dem Hauptbahnhof die ihm zustehende Ehre erweisen, sind

denkbar, der Wettbewerb 2001 hatte es gezeigt – und der Architekt Christoph Ingenhoven wird sich als flexibel erweisen und seinen Entwurf nochmals revidieren müssen.

Autor: Falk Jaeger