

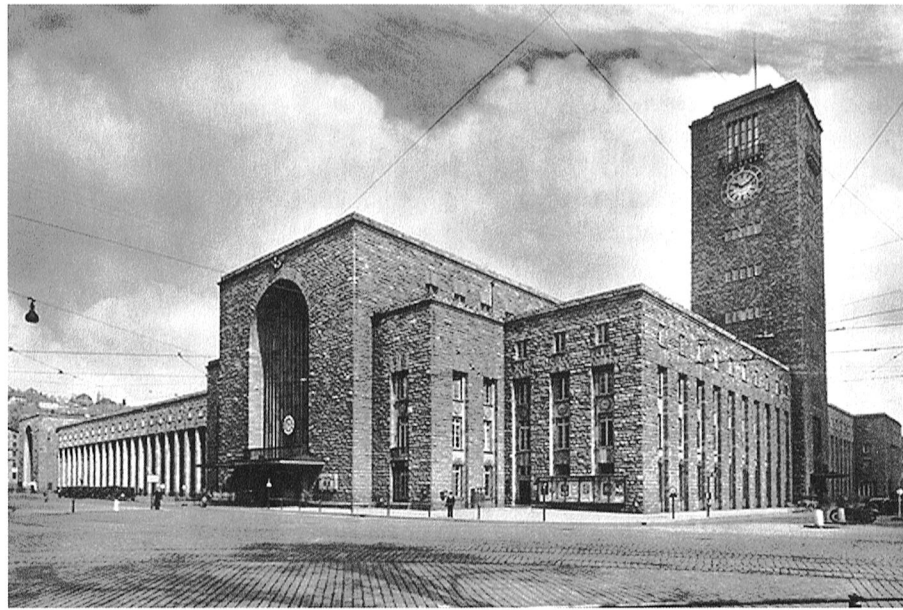
Architektur im bonus/malus: Der Stuttgarter Bahnhof

„Eine Chance für die ganze Region“ oder „Vom Kulturdenkmal zum Abrissobjekt“

Mit dem Projekt Stuttgart 21 soll der Bahnknoten Stuttgart neu geordnet werden. Das Ziel ist, diesen Knoten in das europäische Hochgeschwindigkeitsgesetz zu integrieren und für diese Aufgabe leistungsfähig zu machen. Das soll durch die komplette Umgestaltung vom alten Kopf- zum modernen Durchgangsbahnhof möglich werden. Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 4,8 Milliarden Euro soll die neue Schnellbahnverbindung im Südwesten Deutschlands den Anschluss an das nationale und internationale Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn sichern. Der Baubeginn ist mit 2010 angesetzt, die ersten Züge sollen 2019/20 rollen.

Die Umsetzung wird von durchgreifenden Änderungen abhängig gemacht. Das heißt, Zulaufgleise, „Tunnelgebirge“ und Gleisvorfeld werden abgebrochen und durch einen um 90 Grad versetzten, unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzt. Lediglich der Bahnhofsturm und ein Teil der Fassade bleiben erhalten. In Anbetracht der Bedeutung des Bahnhofs als einmaliges Zeugnis der Architektur der 1920er-Jahre ist das ein überaus schmerzliches Opfer.

Der heutige Bahnhof ist chronologisch gesehen bereits der dritte seiner Art. Nachdem der erste Zug 1846 hier in eine hölzerne Halle, die vier Gleise überspannte, einfuhr, war nach etwa 20 Jahren ein Neubau als achtgleisiger Bahnhof mit Prunkfassade und Bögen im Renaissance-Stil erforderlich geworden. Dieser ab 1900 wiederum zu klein gewordene Komplex wich neuerlich einem Neubau. 1910 schrieben die Königlich Würt-



Über asymmetrischem Grundriss bilden unterschiedliche Kuben eine spannungsgeladene, freie Komposition, die im Turm gipfelt. Das aufgrund der exponierten Lage des Turms am Schlossgartenflügel notwendige Gleichgewicht schaffen die langen Fassaden am Bahnhofplatz und am Park, von denen keine absolute Priorität besitzt. www.hauptbahnhof-stuttgart.eu

tembergischen Staatseisenbahnen als Bauherr einen Architektenwettbewerb aus, an dem 70 Büros teilnahmen. Den ersten Preis gewann das Büro von Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer mit dem Entwurf „umbilicus sueviae“ („der Nabel Schwabens“). 1914 wurde mit dem Bau begonnen, 1922 der erste Bauteil in Betrieb genommen, der zweite 1928 vollendet.

Neben der großen architektonischen Qualität wurde der Bahnhof städtebaulich gut in die Stadt eingegliedert. Der mächtige Baukörper wurde unmerklich in das abschüs-

sige Gelände eingepasst, der Turm als optischer Zielpunkt in die Achse der Königsstraße gesetzt, sodass sich die Hauptachse der Stadt an ihm und dem Schlossgartenflügel entlang fortsetzt. Städtebauliche Bezüge und eine Entflechtung der Verkehrsströme gingen Hand in Hand. Unter den Gleisen sorgen drei rechtwinklig dazu angeordnete Tunnel für hohe Funktionalität. Die Fassaden wurden aus Kalkstein gebildet, im Inneren bestimmen Sandstein, Tuff und Backstein die Wände. Ungewöhnlich modern mutet die Verwendung von Sichtbeton bei

den Sicherheitsfeilern in der Kopfbahnsteighalle an. Das Bauwerk steht für Stuttgart an der Nahtstelle vom 19. zum 20. Jahrhundert. Es ist sowohl durch konservative Elemente, die sich unter anderem in der Monumentalität und dem Bauschmuck zeigen, wie auch durch progressive Teile geprägt, welche sich im Kompositionsprinzip, mehrheitlich flacher Dächer und weiteren Elementen ausdrücken. Das Bauwerk zählt zu den bedeutendsten Leistungen der Architektur seiner Zeit im süddeutschen Raum.

Schwere Beschädigungen des Zweiten Weltkriegs wurden behoben und 1987 eine Unterschutzstellung als Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung vorgenommen. Dennoch sollen demnächst der nördliche, 2010 der südliche Seitenflügel und das Gleisvorfeld mit seinen Überwerfungsbauwerken abgerissen werden. Dazu hat der Stuttgarter Architekt und Bonatz-Experte Matthias Roser einen Internationalen Aufruf für den Erhalt des Hauptbahnhofs samt Seitenflügeln initiiert (www.hauptbahnhof-stuttgart.eu). Die Unterstützer dieses Aufrufs sind namhafte Planer und Denkmalschützer, die den Bonatzbau als eines der bedeutendsten Bahnhofswerke des 20. Jahrhunderts in Deutschland und Europa betrachten und seine Veränderung ablehnen.

Eine diesbezügliche Petition <https://petitionen.bundestag.de> kann im Deutschen Bundestag bis zum 2.1.2009 unterzeichnet werden.

Gorazd Živkovič

Bundesdenkmalamt Niederösterreich