

Stuttgart 21

Architekt aus dem Preisgericht übt Kritik

16.07.2008 - aktualisiert: 16.07.2008 17:42 Uhr



Was bleibt übrig vom Stuttgarter Hauptbahnhof? Die Umbauplanung für Stuttgart 21 sieht vor, beide Seitenflügel abzureißen.
Foto: dpa

Stuttgart - Der Stuttgarter Architekt Arno Lederer hat einst im Preisgericht für den neuen Stuttgart-21-Bahnhof gesessen. Er erinnert an Empfehlungen der Jury zur Modifizierung des Siegerentwurfs, die bis heute nicht berücksichtigt wurden. Und er plädiert dafür, die Seitenflügel des Bonatzbaus nicht, wie geplant, abzureißen.

[Sind sie dafür, den Stuttgarter Hauptbahnhof in seiner heutigen denkmalgeschützten Form zu erhalten? Diskutieren Sie mit!](#) [»»]

Man freut sich doch immer wieder, wenn man in einer strittigen Situation durch große Literatur eine Bestätigung findet. So bei "Candide oder der Optimismus", 1759 von Voltaire geschrieben. Der Anlass? Vor elf Jahren durfte ich als Preisrichter im Wettbewerb zum neuen Bahnhof in Stuttgart teilnehmen. Mit dem Wissen von heute würde ich jedoch die Entscheidung von damals nicht mehr mittragen wollen. Verrate ich damit den Wettbewerb? Wie kann ich gestern so und heute anders argumentieren?

"Mit geröteten Augen, eingefallenem Busen, runzligen Wangen und roten aufgesprungenen Händen" findet Candide nach einer Odyssee seine Jugendliebe Cunégonde wieder. Aber trotz aller Unbill, die Candide erfahren muss, bleibt es für ihn die "beste aller Welten", in der wir leben dürfen. "Der beste aller Bahnhöfe" müsste es analog dazu heißen, wenn Vasallentreue zu Wettbewerbsentscheidungen eine innere Pflicht bedeutete. Elf Jahre sind in Politik, Wirtschaft und Technik aber eine unglaublich lange Zeit. Da kann es schon sein, dass ein Projekt wie das des Stuttgarter Bahnhofs ein paar Runzeln bekommen hat - was aber wohlgemerkt nichts mit dem leidvollen Streit um Kopf- oder Tiefbahnhof zu tun hat. Das ist ein sehr wichtiger Punkt!

"Der Erhalt der Seitenflügel des Bonatzbaus ist aus technischen Gründen nicht möglich." So lautete die resolute Antwort auf die mehrmalige Nachfrage im damaligen Preisgericht. Die zweite, entscheidende Frage war jene nach der Größe und Höhe der neuen Halle: Demnach war es eine unumstößliche Vorgabe, auf der gesamten Länge des Zuges eine mit Tageslicht versorgte Halle zu planen. Diese zwei Forderungen führten zwangsläufig zum Ausscheiden all jener Wettbewerbsbeiträge, die versuchten, den Bahnhof in seiner alten und heutigen Form zu belassen. Aber warum eigentlich? Die Hamburger Architekten Gerkan und Marg, gewiss keine Anfänger auf dem Sektor solcher Bauaufgaben, hatten die Erhaltung für möglich gehalten und dies auch bereits so geplant. Aber das spielte damals ebenfalls keine Rolle. So war der Weg frei für große, raumgreifende Lösungen, die mit Hochbauten bis hinein in die unteren Anlagen reichten. Von jenen verblieb konsequenterweise der Entwurf von Christoph Ingenhoven, weil dieser auf der einen Seite denen entgegenkam, die eigentlich keinen Eingriff in den Park wollten, und zugleich diejenigen zu überzeugen wusste, die sich der großen Hallenlösung verschrieben hatten. Darüber hinaus wird die fulminant, charmant und beneidenswert klug vorgetragene Erläuterung des Architekten ein Quäntchen Einfluss auf die Entscheidungsfindung gehabt haben.

Ganz so verlockend allerdings wie die Stimme der Loreley bei Heinrich Heine waren die Verführungskünste des Architekten dann doch nicht: Nüchtern erkannte und formulierte die Jury in einer Empfehlung Forderungen, die unter anderem den Städtebau, die markanten Oberlichter, die Qualität des neuen Straßburger Platzes und die Materialwahl der Oberflächen betrafen. Ob er es fertigbrächte, aus der einer Zeltstadt ähnelnden Oberfläche des Platzes eine Fläche zu gestalten, welche die Bezeichnung Platz wirklich verdiene? Oder ob der Bauch, der mitsamt seinen "Pickeln" eine nicht unerhebliche Wölbung im Park verursacht, nicht eine Trennung bewirke? Und ob Stuttgart 21 durch beide Dinge wirklich unmittelbar mit der Innenstadt verbunden werden könne?

Streit um Kopf und Kragen

Von da an gestattete sich das Projekt eine gehörige Verschnaufpause, gerade so, als habe es neben dem Münchner im Himmel Platz genommen. Bis heute wartet man in der Stadt vergeblich auf die entscheidenden Botschaften, wie denn der Kritik des Preisgerichts Rechnung getragen werden könnte. Dann stritt man sich um Kopf und Kragen, und die Bevölkerung teilte sich in oben und unten. Allein die Zahl 21 hätte gute Chancen gehabt, zur Zahl eines Jahrzehnts gekürt zu werden, hätte es dafür eine Jury gegeben.

Fast übertönte das laute Säbelrasseln von Gegnern und Befürwortern die zarte Stimme der Denkmalpflege: Man hätte ihr verwehrt, ja geradezu untersagt, sich offiziell zum Bahnhof zu äußern. Dass diese Botschaft wenig lautstark vorgetragen wurde, ist verständlich. Das haben Maulkörbe so an sich, und das ist ja auch ihr ureigenster Zweck. Eigentlich ein Skandal erster Güte.

Mit Genugtuung las man derweil vom Ärger, den Bauvorhaben in anderen Städten verursachten. Denen ging es offenbar nicht besser: Waldschlösschenbrücke in Dresden, Hochhäuser in Köln und München, Protest der Altstadtliebhaber in Frankfurt, Wiederaufbau der Schlösser in Berlin, Braunschweig und Potsdam. In Berlin war es sogar der Bundestag, der den Wiederaufbau der von Ulbricht abgerissenen Schlossmauern beschloss. Allerdings änderten viele Kritiker ihre Meinung, als sie die Frauenkirche in Dresden wieder aufgebaut sahen. Dieses Beispiel zeugt nicht nur von einem neuen historischen Bewusstsein, es dokumentiert auch die Notwendigkeit stadtbildprägender Bauten. Gerade die Frauenkirche hat nicht zuletzt auch bei Anhängern der Moderne einen Sinneswandel bewirkt.

Dieser hat offensichtlich auch in Stuttgart seine Spuren hinterlassen: Es ist nun ausgerechnet die ehemalige Hauptverwaltung der Bahn - mehr oder weniger mediokre Architektur -, die als wertvoll genug eingestuft wird, um in Teilen stehen zu bleiben, obwohl auch dort die Züge untendurch fahren. Spätestens nach Empfang dieser Nachricht ist man geneigt, an eine Provinzposse zu glauben, und muss sich als Preisrichter fragen, ob man Candides Optimismus immer noch teilen kann.

Was die Gutredner predigen stimmt nicht

Ist der Besitz eines Bahnhofs, der neben dem von Helsinki in der Welt einzigartig ist, nicht eine Auszeichnung für Bahn und Stadt gleichermaßen? Wie wird eine zukünftige Generation über uns urteilen, wenn wir die Unverfrorenheit haben, dieses Erbe in seiner Gesamtheit anzugreifen und nur in schütterten Resten zu bewahren? Denn es stimmt nicht, was die Gutredner predigen: auch im Innern des Rumpfes, den man zu erhalten vorgibt, wird in einer Art und Weise eingriffen, die mit dem Bestand nichts mehr gemein hat. Die Bahn selbst hat eine Innenraumsimulation der großen Eingangshalle vorgeführt, die einem Suchbild nach dem heutigen Innenraum gleichkommt. Das sei nur mal so eine Vorstellung, meint der Vertreter der Bahn in beruhigendem Ton. Was aber, wenn die Betreibergesellschaft den Bahnhof in die Hände bekommt und sogleich nach genauen Marktrecherchen erklärt, dass nur mit dieser oder jener Umgestaltung Geld zu verdienen sei?

Müsste also, wollte man diese Gesichtspunkte berücksichtigen, ein ganz neuer Wettbewerb her? Wer dies abwehrend zu bedenken gibt, hat ein kurzes Gedächtnis: Beim Wettbewerb für den Reichstag hatte Norman Foster ein großes flaches Dach über das bestehende Gebäude gespannt. Was kam, war die Kuppel. War das sein Wunsch? Natürlich nicht! Hat damals jemand nach einem neuen Wettbewerb gerufen? Nein, den Wünschen des Bauherrn wurde auch ohnedies Genüge getan. Warum sollte dies nicht auch in Stuttgart möglich sein?

Der Schnitt durch Ingenhovens Bahnhof zeigt, dass es zwischen der unteren Konstruktion und den darauf sich entwickelnden Lichtaugen eine Linie gibt, die das Haus in Korpus und Dach trennt. Und das Dach ist es eigentlich, das infrage zu stellen ist - wegen der Seitenflügel des Bonatzbaus und der Lichtaugen. Was den Baukörper darunter betrifft, kann man geteilter Meinung sein. Aber man kann nicht behaupten, das sei schlechte Architektur. Wer das sagt, versteht nichts von der Sache und sollte besser schweigen.

Niemand muss gegen die Architekten sein, die aus ihrer Sicht mit einer hervorragenden Arbeit den Wettbewerb gewonnen haben. Das Büro gehört zu den besten der Republik. Man muss nur verfahren, wie

es der Bundestag getan hat: ein anderes Dach fordern. Damit wird kein neues Schlachtfeld aufgetan - für oder gegen Stuttgart 21. Es wird nur dem Rechnung getragen, was die Forderungen des Wettbewerbs betrifft, den Maulkorb für die Denkmalpflege und die Gewissheit, dass die Stadt eines ihrer wichtigsten und berühmtesten Bauwerke amputiert und die Resthülle dem Präparator überlässt. Und wenn damit den Auflagen des Preisgerichtes nachgekommen wird, müsste sich niemand vom Ergebnis des Preisgerichts distanzieren.

Im Jahr 1898 bekam der Franzose Victor Laloux den Auftrag, einen Bahnhof für die unterirdisch in die Stadt geführte Bahnlinie zu planen. Es handelt sich dabei um den späteren Gare d'Orsay. Laloux' einziges Ziel war, den Eingriff in die bestehende Stadt so gering wie möglich zu gestalten. In den 1980er Jahren, als die Bahnstrecke nicht mehr gebraucht wurde, hat man das Haus zum Museum umgebaut, dem Musée d'Orsay. Schon davor war es ein multifunktionales Gebäude gewesen, mit Ballsälen, Restaurants und eben dem Bahnhof selbst. Laloux' Botschaft lautet: Nicht die Stadt ist für den Bahnhof da, sondern umgekehrt, der Bahnhof für die Stadt. Man könnte davon lernen. Warum eigentlich nicht?

Kurzportrait: Arno Lederer

Der Architekt Arno Lederer bildet ein Partnerschaftsdrittel des Stuttgarter Büros Lederer Ragnarsdóttir Oei. Mit Bauten wie der Schule im Scharnhäuser Park, dem Internat Salem in Überlingen oder dem Umbau des Darmstädter Theaters zählt es zu den bekanntesten in Deutschland. Daneben ist Arno Lederer als Professor auch in der akademischen Ausbildung tätig. An der Universität Stuttgart leitet er das Institut für Öffentliche Bauten und Entwerfen. Seinen Studenten stellt er immer wieder Aufgaben, die sich mit Stuttgart auseinandersetzen. So mussten sie städtebauliche Lösungen für die Kulturmeile entwerfen oder sich überlegen, welches Haus sie in dieser Stadt schon immer abreißen wollten. Vom ADAC-Gebäude bis zum Maritim-Hotel war so ziemlich alles dabei, was zu den architektonischen Tiefpunkten hier gehört. Die Tragik daran: diese Bausünden bleiben unangetastet, während der denkmalgeschützte Bahnhof verstümmelt werden soll.

[**Sind sie dafür, den Stuttgarter Hauptbahnhof in seiner heutigen denkmalgeschützten Form zu erhalten? Diskutieren Sie mit!**](#) [»»]

Arno Lederer

Lesermeinungen
25.12.2008 18:01

Autor: **Marc Wiechmann**

Meiner Meinung nach müsste der Inghover Entwurf nochmal dringend überarbeitet werden!! Man würde in eine Höhle fahren könnte ich mir vorstellen....warum nicht die Seitenflügel erhalten und einfach darüber ein halbrundliches Glasdach bauen(Louvre)....Helligkeit wie der neue Bahnhof Berlin. Das neue geplante Bahnhofsgebäude dahinter könnte ja mit integriert werden!!!! Die Schienen könnten ja trotz allem unter den Seitenflügel durchführen....die Seitenflügel bieten so viel Räumlichkeiten!!!! Alles wäre etwas günstiger könnte ich mir vorstellen.... Nehmt euch ein Vorbild an anderen Städten....wenn ihr wollt dass Menschen von ausserhalb, positiv auf Stuttgart schauen!!!! dann denkt besser darüber nach, was man mit dem vielen Geld wirklich bedeutendes bauen kann....sehr geehrter Herr Inghoven, ihre Entwürfe sind sehr beeindruckend und interessant, aber vielleicht sollte man das alles zu Gunsten der Skeptiker nochmals überdenken....für das Allgemeinwohl!!!!

04.10.2008 12:36

Autor: **Eugen E. Ungerer**

Das Wahrzeichen Stuttgarts: der Bonatz-Bahnhof ist geschützt, ein Kulturdenkmal erhöhter Bedeutung: der Abriss der Süd- und Nordflanke ist ein Akt der Kulturbar- barei! Warum schweigt das Landesdenkmal-aamt? Wer hat ihm einen Maulkorb umge- hängt?Etwas das übergeordneteRegierungs-

präsidium? Die Präsidenten Andriof? Schmalz! "S21 ist ein überteures, Stadt zerstörendes Wahnsinnsprojekt!" Dr. Liesel Hartenstein, ehem. MdB der SPD

23.08.2008 15:15
Autor: **Stuttgarter**

Ein paar Gedanken zum geplanten Tiefbahnhof und dessen Finanzierung findet sich in der aktuellen Diskussion unter

<http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/1792061/feedback12?skip=0>

Weitere Meinungen lesen