

Stuttgart 21

# "Das ist Europas letzte Verkehrskathedrale"

11.08.2008 - aktualisiert: 11.08.2008 17:58 Uhr



Foto: Steinert

## Der Architekturhistoriker Wolfgang Voigt plädiert für den Erhalt des Stuttgarter Kopfbahnhofs - und eine Verbindung mit Stuttgart 21

Stuttgart - Der Stuttgarter Bahnhof, ein Wahrzeichen der Stadt, wird den Umbau zum Tiefbahnhof nur als Fragment überleben. Wolfgang Voigt, stellvertretender Direktor des Architekturmuseums in Frankfurt, fordert im Gespräch mit Amber Sayah einen denkmalverträglichen Umgang mit diesem "Meisterwerk der Moderne".

*Stuttgart ist im Begriff, seinen denkmalgeschützten Hauptbahnhof radikal zu beschneiden. Für das Projekt Stuttgart 21 sollen die Seitenflügel fallen und mehr als die Hälfte der Fassaden abgerissen werden. Sind diese Trakte tatsächlich verzichtbare Bestandteile des Bauwerks?*

Es stand nie zur Debatte, ob die Seitenflügel ein wichtiger Bestandteil des Ensembles sind oder nicht. Es hieß einfach, dass sie nicht zu erhalten seien, weil der unterirdische Bahnhof nach dem Entwurf von Christoph Ingenhoven sonst nicht gebaut werden könne. Heute gibt es jedoch Stimmen, die genau das anzweifeln. Im Wettbewerb gab es übrigens andere Entwürfe, die das besser hingekriegt haben - nämlich den unterirdischen Bahnhof mit einer vernünftigen Nutzung des bestehenden Bahnhofs zu verbinden, und zwar so, dass dieser in seiner Funktion und Wirkung noch gesteigert wird. Das scheint also auch mit Stuttgart 21 möglich zu sein.

*Das Preisgericht hat sich aber nun mal für den Ingenhoven-Entwurf entschieden. Vor kurzem machte der Architekt Arno Lederer in der Stuttgarter Zeitung jedoch den Vorschlag, den Ingenhoven-Entwurf so überarbeiten zu lassen, dass ein denkmalgerechter Umgang mit dem Bahnhof möglich und dennoch etwas Neues implantiert wird. Trotzdem nochmals meine Frage: sind die Seitenflügel wichtig für das Ensemble?*

Man muss im Stuttgarter Talkessel nur mal auf der Nordseite den Hang hochgehen: da erblicken Sie dann das große Portal, das in die Querhalle führt, und zu beiden Seiten die beiden viergeschossigen Trakte. Der linke Flügel soll abgerissen werden. Wenn Sie diese symmetrische Komposition sehen, werden Sie mir zustimmen, dass ein Abriss ein gewalttätiger Akt wäre. Was dann noch übrig bleibt ... das geht nicht. Wenn man überhaupt davon ausgeht, dass der Bahnhof ein qualitätvoller Bau ist - ich würde sogar sagen, er ist ein Meisterwerk - geht das einfach nicht. Gleiches gilt für den längeren Trakt auf der Südostseite. Stuttgart 21 sieht eine Drehung des Bahnhofs um 180 Grad vor und damit verbunden eine Öffnung zum Schlossgarten. Ich halte diese Öffnung ganz grundsätzlich für eine überflüssige und falsche Idee. Stuttgart 21 würde wunderbar auch ohne sie funktionieren.

*Sie wissen, dass darüber in Stuttgart seit langem gestritten wird. Auch über den Wert oder Unwert des Bahnhofs gehen die Meinungen nach wie vor auseinander. Wenn man jetzt daran geht, Teile davon niederzulegen, dann sollten wir uns im Klaren sein, was wir da tun.*

Es sollen ja nicht nur Teile abgeschnitten werden. Auch innen werden die wichtigsten Räume ihrer Funktion beraubt. Man hat den Eindruck, dass höchstens die Eingangshalle zur Königstraße ihre Funktion behält, dass aber die Freitreppe verschwindet und die Querhalle, die der wichtigste Raum ist, gefüllt wird mit etwas, was der Bahn-Tochter, die für die Immobilien zuständig ist, Geld bringt. Unter diesen Bedingungen hat es keinen Sinn, den Bahnhof überhaupt zu erhalten. Das ist dann nur noch Fassadismus. Den sollte sich Stuttgart verbitten.

*Sie sprechen von einem Meisterwerk. Was genau ist denn an dieser Bahnhofsarchitektur so meisterlich?*

Als Architekturhistoriker sehe ich den Stuttgarter Bahnhof im Kontext anderer Bahnhöfe derselben Zeit. Ich sehe darin den letzten großen Bahnhof in Europa, der die Bezeichnung Kathedrale des Verkehrs noch verdient. Zugleich stellt er eine Krönung dieser Idee dar.

Man darf natürlich fragen, ob so viel Pathos wirklich sein muss. Aber vor hundert Jahren war die Eisenbahn eben etwas sehr Bedeutendes. Zugleich war der Bahnhof der repräsentative Ein- und Ausgang für die Stadt. Danach gibt es so etwas nicht mehr, und wo es noch angefangen wird, wie in Mailand zum Beispiel, ist es ein dekorüberladener Bahnhof, ein kitschiges Stück Torte. Als Projekt wurde Mailand erst beschlossen, als Stuttgart schon stand. Stuttgart war im Entwurf um 1913 fertig, die Verkehrskathedralen, die danach noch kommen, sind die Karikatur dieser Idee. Bonatz bringt es zu einer einsamen Höhe.

Und übrigens: Atocha in Madrid oder der Gare du Nord in Paris oder St. Pancras in London, das sind alles alte Bahnhöfe, die zugunsten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs nicht etwa abgerissen und durch Neubauten ersetzt, sondern intelligent damit verbunden werden. Die Städte brüsten sich geradezu damit. Stuttgart hat das nicht verstanden. Das ist sehr traurig.

*Die Stadt hat eine nicht sehr rühmliche Geschichte von Abrissen, gerade auch Denkmäler der Moderne betreffend. Erich Mendelsohns Kaufhaus Schocken, das ebenfalls einem Verkehrsprojekt, nämlich der Verbreiterung der Straße, weichen musste, ist darunter nur das berühmteste Beispiel.*

Seit man sich in Stuttgart bequem hat, den Weißenhof als etwas Eigenes zu akzeptieren, herrscht anscheinend die Idee vor, dass der Weißenhof und dann erst mal nichts mehr das lokale Wahrzeichen der Moderne ist. Das ist ein großer Irrtum. Nach meiner Ansicht macht sich die Moderne hier in der Zwischenkriegszeit am Bahnhof und am Weißenhof fest. Wer den Bahnhof vergisst, ist auf dem Holzweg.

[1](#) | [2 weiter](#)