

## Das Kopfgebäude des Hauptbahnhofs in Stuttgart – Konzeption und Ästhetik

Über die Leistungsfähigkeit der beiden Bahnhofskonzepte und darüber, wie ein neuer Stadtteil aussehen könnte, ist ausgiebig nachgedacht und gestritten worden. Bei all dem ist aber die Frage, wie man sich einen unterirdischen Bahnhof in der Verbindung mit dem denkmalgeschützten Hauptgebäude im einzelnen vorzustellen hat, kaum erwogen und gewiss nicht befriedigend beantwortet worden. Denkt man darüber nach, so ergeben sich zahlreiche Schwierigkeiten. Auf zwei von ihnen möchte ich aufmerksam machen:

1.) Bonatz hat die monumentale Fassade seines Bahnhofs ganz als Zugang zu dem Gleisbereich gestaltet. Dabei ist dieser Bereich als hoch gelegt vorausgesetzt. Hochragende Bögen öffnen sich zum Bahnhofsvorplatz, und breite Treppen führen in hohen Hallen nach oben und in die große obere Halle vor dem Gleisbereich, der ursprünglich als ganzer mit Stahl und Glas hatte überwölbt sein sollen. Dass es sich um einen Aufstieg nach oben handelt, ist auch für die Form der äußeren Fassade eine grundlegende Voraussetzung.

Ein Tiefbahnhof muss entgegen dieser Voraussetzung für Bonatz' Baugestaltung entworfen werden. Dieser Widerspruch ist durch die Entscheidung, den Tiefbahnhof an die Stelle des jetzigen Bahnhofs zu legen, unausweichlich geworden. Ist es dennoch möglich, ihn und die weiteren Widersprüche, die aus ihm folgen, durch eine ingeniose Gestaltung abzumildern oder sogar, noch besser, als Kontrast fruchtbar werden zu lassen? Obwohl die Schwierigkeiten außerordentlich und dabei zugleich unübersehbar sind, ist darüber bisher nichts Klärendes zu erfahren gewesen. An der Art der Auskunft sollten die Befürworter des Tiefbahnhofs und seine Gegner aber sogar gleichermaßen Interesse haben. Den Befürwortern muss daran liegen, der begründeten Furcht vor der Entstellung eines weiteren Zentrums der Stadt begegnen zu können; die Gegner können eine zusätzliche Begründung dafür gewinnen, dass das Projekt undurchdacht ist und dass seine Folgen nicht zu verantworten sind.

Soll das Bonatzgebäude weiterhin zumindest *ein* Hauptzugang zum Tiefbahnhof sein, so muss in seine Innengestaltung massiv eingegriffen werden. Die breiten Aufgänge im Inneren der Eingangshallen, die der Monumentalität der Fassade nur entsprechen, müssen zurückgebaut werden. Zu ihren Seiten müssen nämlich Eingänge in das Zugangsgeschoss zum Tiefbahnhof eingerichtet werden, die nicht nur das Format einer Einladung in einen Schleichweg haben. Sie lassen dann aber die Hallen und die Aufgänge zum Relikt einer preisgegebenen Vergangenheit und die Architektur des Bahnhofs zu einer bloßen Antiquität werden. Dabei ist die Stadt über ihre Hauptstrasse samt deren ganzem Viertel auf eben diesen Bahnhof, seine archi-

tektonische Logik und seinen Turm hin geordnet. Ohne das ganze Gebäude und seinen Gleisbereich, den seine Arme einschließen, droht der Turm ohnedies wie eine überzogene Geste zu wirken.

Ganz unerklärt bleibt auch, wie die Zugänge zum unterirdischen Gleisbereich architektonisch so gestaltet werden können, dass sie einen Kontrapunkt zum Bonatzgebäude bilden. Sie könnten leicht eine Verdoppelung der Klett-Passage unter dem Vorplatz werden, die als Durchgang und also nicht als Empfangsbau, ganz richtig bezeichnet ist. Soll man etwa bei der Ankunft mit dem Zug über Rolltreppen in niedrige Gänge gehoben werden, durch die man dann, nach langer Tunnelfahrt im Zug und vielleicht auf einem Laufband, aber weiterhin ohne irgend einen Kontakt mit der Stadt, zur U- und S-Bahn gelangen kann? Die Glanzbroschüren und die Ausstellung im Turm geben darüber oder über irgendwelche Versuche zu architektonischen Akzenten keinerlei Auskunft.

Die obere Halle vor dem jetzigen Gleisbereich verliert offenkundig gänzlich ihre Funktion. Dass dort Geschäfte einen Platz finden werden, die mit denen in der Klett-Passage konkurrieren könnten, kann man ausschließen. Und wer wird in jenem Café, das die Modelle hinskizzieren, sitzen wollen, wenn es nach hinten durch die Öde einer funktionslosen Halle und nach vorn durch ein von Bullaugen bestücktes Riesendach in eine depressive Atmosphäre hineingezwungen ist? Dass in dem schmalen Bodenstreifen, für den zwischen den Bögen der Halle und der betonierten Dachfläche noch Platz ist, und in dünnem Boden und tief verschatteter Lage die Baumreihe, welche die Modelle suggerieren, gedeihen und nicht dahinkümmern wird, ist gleichfalls alles andere als wahrscheinlich.

So drohen also das notwendigerweise entstellte Innere des Hauptflügels und die Leere der oberen Halle zusammen dahin zu wirken, dass der Bonatzbau, abgekoppelt von seiner Logik und Zweckbestimmung, in der Mitte der Stadt nur noch die Bedeutung eines Studienobjekts für Eisenbahnhistoriker hat. Ansonsten kann der Bau auf den Ausdruckwert des fragmentierten Schädels eines Neandertalers zurückfallen. Seine Seitenflügel und sein Gleiskorpus sollen ihm ja dann ohnedies längst abhanden gekommen sein. Kann man einen Entwurf in Betracht ziehen und sogar für preiswürdig halten, der auf die Fragen zur Gestaltung des Übergangs vom neuen Tiefbahnhof zum alten Hauptgebäude keine durchdachte und ästhetisch akzeptable Antwort von sich aus darlegt, sondern der diesen Fragen ausweicht und sie vergessen machen will?

2.) Die Bahnsteige des Tiefbahnhofs müssen eine Neigung aufweisen, weil auf der einen Seite die S-Bahn zu überqueren, auf der anderen der U-Bahnhof Staatsgalerie zu unterqueren ist.

Die Visualisierungen des Architekten zeigen nun aber ein Bahnhofsdach, das zu der oberen Vorhalle vor dem jetzigen Gleisbereich durchweg parallel verläuft. Wird etwa in den Modellen nur verdeckt, dass das Bahnhofsdach gegenüber der Grundlinie der oberen Halle und der Reihe ihrer hohen Bögen abgeschrägt verlaufen soll? Um die anstößige Disharmonie, die sich daraus ergeben würde, einigermmaßen auszugleichen, müsste die Vorhalle in Richtung Osten allmählich in einigen Stufen auf das ihr gegenüber schiefstehende Dach hinunterführen. Oder soll etwa das Dach des Tiefbahnhofs nicht in Parallele zu dessen eigener Gleisanlage in der Tiefe ausgeführt werden, so dass im Bereich der oberen Halle die Decke des Bahnhofs gegenüber den Gleisen kontinuierlich und von unten wohl unmerklich ansteigt? Wenn aber die Oberfläche des Daches damit in diesem Bereich wirklich auf derselben Höhe wie die obere Halle verläuft, wie hat man sich dann einen Übergang zu dem Dachbereich vorzustellen, der den Bereich der Halle verlässt und in den gegenwärtigen nur leicht hügeligen Park einschneidet? Im Zusammenhang mit dieser Frage muss man sich an die Selbstverständlichkeit erinnern, dass der Kopfbahnhof und mit ihm die Vorhalle zum gegenwärtigen Gleisbereich deutlich höher gelegt worden sind als der Parkboden. Soll das Dach des Tiefbahnhofs - allen Visualisierungen entgegen - auch im Parkbereich auf der Höhe der oberen Vorhalle verlaufen? Dann würde der Tiefbahnhof in diesem Bereich in etwa der halben Höhe zu einem Oberflächenbau werden, der doch gerade vermieden werden sollte. Soll dagegen das Dach abgeknickt oder heruntergeschwungen werden, und zwar um eine Geschosshöhe, wenn die Ebene der oberen Vorhalle verlassen wird? Das ergäbe eine groteske Gestalt, auch für den optischen und den physischen Übergang in das neue Stadtviertel. Man wird also wohl ausschließen sollen, dass solches vorgesehen ist.

Umso mehr beunruhigt es, dass alle diese Fragen, die sich aus der Notwendigkeit der Verbindung zwischen Bonatzbau und Tiefbahnhof ergeben, in den Plänen keine Antwort finden und in den zugänglichen Darstellungen darüber hinaus geradezu vertuscht werden.

Der Bonatzbau ist eine architektonische Meisterleistung. Innere Baugestaltung und die Gestaltung der Fassaden sind nicht voneinander zu trennen. Ein Tiefbahnhof steht nicht nur im geometrischen Sinne quer zu den Intentionen, die in diesem gut durchdachten Bau wirksam geworden sind. Darin könnte ein bedeutender Architekt vielleicht eine besonders lohnende Herausforderung sehen. Womöglich könnte er (man denkt an Pei) ein Konzept entwerfen, in dem die Schwierigkeiten aufgelöst werden und in dem sie sogar noch eine formgebende Bedeutung gewinnen. Allerdings ist die Aufgabe noch weit schwieriger als die der Unterkellerung des Pariser Louvre und die des Annexes zum Berliner historischen Zeughausmuseum. In der

Nachkriegsarchitektur von Stuttgart lassen sich, abgesehen von der Staatsgalerie, keinerlei Beispiele dafür finden, dass Neuplanungen ähnlichen Formats ein überzeugendes Resultat hatten. Ein durchdachter Entwurf höchsten Ranges wäre aber, so er überhaupt möglich ist, gänzlich unentbehrlich, wenn nicht das Zentrum der Stadt von einer Missgestalt besetzt werden soll – von der Verkettung eines architektonischen Fossils, das von innen her entsteht und um seine Pointe gebracht ist, mit einer Neukonstruktion, die das Fossil nur widerwillig hin- nimmt und die sich dabei doch bei ihrer eigenen Formgebung und Funktionalität in schrille Widersprüche verwickeln muss.

*Dieter Henrich*