

Das Interview: Architekturhistoriker Roland May über den Stuttgarter Hauptbahnhof, den ein Welterbetitel vor dem Abriss retten soll

"Nur die Unesco findet Gehör"

Von unserem Redaktionsmitglied Annika Wind

Das Projekt "Stuttgart 21" ist seit Jahren umstritten - doch langsam wollen die Befürworter Fakten schaffen. Zwei Seitenflügel des Hauptbahnhofs sollen abgerissen werden, damit der leidige Kopfbahnhof aufgelöst und eine günstigere Trassenführung unter die Erde gelegt werden kann. Dagegen wehren sich jedoch Kritiker, die nun die Unesco zur Hilfe rufen. Sie soll den Bau von Paul Bonatz zum Weltkulturerbe erklären. Ein Gespräch mit Architekturhistoriker Roland May über die Bedeutung des Bahnhofs und seine Chancen als Weltkulturerbe.

Herr May, halten Sie es für übertrieben, dass nun die Unesco eingeschaltet werden soll, um den Teilabriss zu verhindern?

Roland May: Verzweifelte Situationen erfordern ungewöhnliche Maßnahmen. Seit Jahren blieben Aufrufe internationaler Fachleute zum Erhalt dieses Bauwerks unbeachtet. Zudem gab sich mancher Politiker in unerträglicher Art als Architekturhistoriker und stritt den Denkmalwert des Bonatz-Baus ab. Als Reaktion auf diese ignorante Haltung erscheint es mir legitim, Hilfe bei jener Institution zu suchen, die vielleicht als einzige noch Gehör finden kann.

Wie groß sind die Chancen, dass der Bahnhof Weltkulturerbe wird?

May: Seit Jahren setzt sich Icomos als Beratungsgremium der Unesco für die Aufnahme von Bauten des 20. Jahrhunderts in die Welterbeliste ein. Zum ersten Mal haben nun prominente Icomos-Mitglieder selbst die Initiative ergriffen. Ein Welterbestatus für den Bahnhof ist daher nicht unrealistisch.

Welche Bedeutung hat der Bahnhof in der Architekturgeschichte?

May: In jeder halbwegs ernstzunehmenden Publikation zur Architekturgeschichte finden Sie den Stuttgarter Bahnhof als zentralen Vertreter jener Bauwerke des frühen 20. Jahrhunderts, die das moderne Zeitalter einläuten. Einen vergleichbaren Status nimmt in Deutschland neben der Berliner AEG-Turbinenhalle von Behrens nur noch das Faguswerk von Gropius ein-

-€! das auf Initiative der niedersächsischen Landesregierung für das Welterbe nominiert wurde.

May: Genau. Während jedoch Gropius den eindimensionalen Weg in die "Bauhaus-Moderne" vorzeichnet, repräsentiert der Stuttgarter Bahnhof wie kaum ein zweites Gebäude jener Epoche den Versuch, Moderne und Tradition zu verbinden.

Hätte Paul Bonatz den Bahnhof so auch in einer anderen Stadt als Stuttgart bauen können?

May: Nein, genau darin liegt eine weitere Qualität des Bauwerks. Zeitgenössische Kopfbahnhöfe, etwa in London oder Leipzig, wurden noch als Monumente ohne Ortsbezug errichtet. Bonatz hingegen integrierte den Bau auf neuartige Weise in den Stuttgarter Stadtkörper.

Kopfbahnhöfe sind heute allerdings äußerst unpraktisch...

May: Damals waren sie von der Bahnverwaltung vorgegeben, weil hierdurch die Bedeutung des Haltepunkts zum Ausdruck kam. Bonatz entwickelte den Bahnhof folgerichtig als repräsentatives Eingangstor einer aufstrebenden Metropole.

Gäbe es eine Alternative, den Tiefbahnhof zu bauen und die Seitenflügel von Bonatz zu erhalten?

May: Bereits Ende der 90er hatte das im Bahnhofsbaubereich erfahrene Büro von Gerkan, Marg und Partner die Machbarkeit einer solchen Lösung vorexerziert. Offenkundig schreckte man jedoch vor den Kosten zurück.

Lohnt der Aufwand überhaupt? Wie viel Bonatz ist seit den Kriegszerstörungen noch übrig?

May: Bonatz wirkte auch an der Wiederaufbauplanung mit, daher blieb der Bau ein "echter" Bonatz.

Wieso dürfen Teile des Gebäudes zerstört werden? Steht der Bahnhof nicht unter Denkmalschutz?

May: Er ist sogar ein "Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung". Dies gilt auch für die einzigartigen Überwerfungsbauwerke der Ingenieure Mörsch und Schaechterle im Gleisvorfeld. Es ist skandalös, dass sich ausgerechnet öffentliche Bauträger über diesen Schutz hinwegsetzen.

Sie bereiten eine Schau über Bonatz vor. Welche Rolle spielte er in der Architektenszene seiner Zeit?

May: Bonatz wollte zwischen konservativen und avantgardistischen Positionen vermitteln. Weil er der vermeintlich erzkonservativen "Stuttgarter Schule" angehörte, wurde dies jedoch nach 1945 ignoriert. Die Diskussionen um den Bahnhof sind dementsprechend von eklatanter Unkenntnis zur Bedeutung seines Werks geprägt. Unsere Schau verfolgt das Ziel, Bonatz den Platz einzuräumen, der ihm trotz seiner problematischen Biografie gebührt: Er ist ein herausragender deutscher Architekt des 20. Jahrhunderts.

Mannheimer Morgen
05. Dezember 2009

Adresse der Seite: http://www.morgenweb.de/nachrichten/kultur/20091205_srv0000005126991.html