



## Die Flügel müssen fallen!

Text: Ursula Baus

*Mit Stuttgart 21 will die Bahn jetzt endlich voran. Mit dem Teilabriss des Bonatzbaus soll demnächst begonnen werden: Der Südostflügel, der Nordwestflügel und die Haupttreppe der großen Schalterhalle werden fallen. Das genaue Datum ist noch nicht bekannt. Aber rhetorisch wird bereits vorgesorgt. Die Seitenteile von Stuttgart's bekanntestem Bauwerk für Günther Oettinger Hüttenkruscht.*



Nicht nur ihm, aber ihm auf jeden Fall hat die weltweite Finanzkrise einen Strich durch die Rechnung gemacht: Hartmut Mehdorn. „Frisches Geld“, das er sich vom Börsengang der Deutschen Bahn versprach, ist nicht in Sicht. Welche Konsequenzen dies für die Finanzierung teurer Bauprojekte hat, wird in den letzten Tagen unterschiedlich beurteilt. Die Ursprünge des Projekts „Stuttgart 21“ liegen in der Amtszeit von Bahnchef Heinz Dürr. 1994 wurde es unter politisch günstigen Voraussetzungen – Bahnchef, Bundesverkehrsminister, Ministerpräsident und Oberbürgermeister stammten aus einem Bundesland und aus einer Partei – initiiert. Das Projekt Stuttgart 21, mit dem aus dem Kopfbahnhof ein Durchgangsbahnhof werden sollte, der ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen ist, ließ sich so problemlos aus der Taufe heben. Knapp eineinhalb Jahrzehnte liegt die Hybris zurück, mit der dann Städtebau- und Architekturwettbewerbe durchgeführt wurden. Genauso wie andere Großprojekte geriet auch Stuttgart 21 ins Stocken. Politisch durchsetzbare, „hingerechnete“ Kosten drohten inzwischen zu explodieren, politische Konstellationen blieben nicht die gleichen.

Vom zweifelhaften Zeitgewinn der ganzen Streckenneukonzeption, vom Interesse der Stuttgarter Flughafengesellschaft und der Messegesellschaft an einem zusätzlichen ICE-Bahnhof, der mit aberwitzigem Tunnelbauaufwand geschaffen werden müsste, und von der verheerenden Kostenentwicklung sei hier nicht die Rede. Vielmehr ist in den letzten Wochen das architektonische Herzstück des Ganzen wieder ins Bewusstsein gerückt: Paul Bonatz' Bahnhofsgebäude, dem die Bahn schon heute keinerlei Respekt entgegenbringt; alles, was sich für Shopping und Werbung vermieten lässt, ist auch vermietet. Selbst wer mit gesenktem Kopf durch den Bahnhof läuft, wird auf dem Fußboden von Werbung überrascht.

Die aktuelle Kritik am Projekt betrifft den Abriss der Seitenflügel des Bonatzbaus, der Haupttreppe und der Verkehrsebene in der großen Schalterhalle, mit dem jetzt Fakten geschaffen werden sollen. Zwar hieß es bereits bei der Wettbewerbsentscheidung für den Bahnhofsumbau, den das Büro Ingenhoven mit Frei Otto 1997 gewonnen hatte, dass an dem Entwurf vor allem der Umgang mit dem Bestand überarbeitet werden müsse; Arno Lederer, der seinerzeit in der Jury mitwirkte, meldete sich jetzt wieder couragiert zu Wort, wo sich in der Stadt mehr und mehr Protest gegen den radikalen Umbau des Bahnhofs und den Abriss seiner Seitenflügel regt. Wer sich informieren möchte, für den liegt eine vor kurzem veröffentlichte Dokumentation der komplizierten Entstehungsgeschichte und der Veränderungen bis in die Gegenwart vor\*. In den Debatten der letzten Monate ging es nicht um die Ablehnung des gesamten Projekts Stuttgart 21, sondern um die Frage, wie ein verantwortungsvoller Umgang mit der Subs-

tanz des Bonatzbaus aussehen könnte. Dessen eindrucksvolle Seitenflügel sind für das stadträumliche Längsgefüge der Innenstadt – Königsstraße, Schlossgarten, Museumsmeile – von entscheidender Bedeutung. Doch Ministerpräsident Oettinger bezeichnete die Seitenflügel sogar als „Hüttenkruscht“. Ignoranz von prominenter Seite prägt mit einiger Regelmäßigkeit die Stuttgarter Architekturdebatten. Auch Laien wollen das inzwischen nicht mehr hinnehmen. Am 11. Oktober bildeten mehrere tausend Menschen eine Kette um den Bahnhof, um ihn vor schnellem Schleifen zu schützen. Für einen Aufruf, den Bonatzbau angemessen zu erhalten, solidarisierten sich jetzt auch Experten über disziplinäre und Ländergrenzen hinweg. Die Liste reicht von Icomos, Docomomo, Ticcih, Deutsche Stiftung Denkmalschutz, Deutscher Werkbund über Omar Akbar, Adrian von Buttlar, Hartmut Frank, Nils Gutshaw, Uta Hassler, Winfried Nerdinger, Andreas Tönnemann, Günter Behnisch bis zu Richard Meier, Robert Venturi, Denise Scott-Brown und David Chipperfield.

Man kann hier fragen: Wieso erst jetzt? Zum einen liegt es daran, dass die Planungen zum Bahnhofsumbau nicht transparent entwickelt wurden, auf Eis zu liegen schienen und dem ganzen Projekt wegen ungeklärter Finanzierungsprobleme ohnehin kaum jemand zugetraut hätte, irgendwann realisiert zu werden. So ist auch der entscheidende Finanzierungsvertrag von Minister Tiefensee und Bahnchef Mehdorn bis heute nicht unterzeichnet. Das Büro Ingenhoven hüllt sich in allen Bahnhofsfragen in Schweigen, und wenn Frei Otto am 22. Oktober noch einmal die öffentliche Bühne betrat, dann nur, um die schwierige Entwicklung der „Glasaugen“ über den Gleisen zu erklären, die er zeit- und kostenträchtig vorangetrieben hatte, aber nicht, um sich zum Bonatzbau zu äußern. Längst sind er und Christoph Ingenhoven zerstritten, weil dieser mit der Gesamtplanung beauftragt wurde und Frei Otto nicht mit im Boot sieht. Von den Finanzierungsproblemen einmal abgesehen, stellen sich zwei grundsätzliche Fragen, die in dem schleppenden Prozess endlich beantwortet werden müssten: Zum einen geht es um die Qualität des über zehn Jahre alten Entwurfs, der bereits damals im Umgang mit dem Bonatzbau bemängelt wurde, ohne dass irgendetwas geschah. Zum anderen geht es darum, ob das Projekt bei der derzeitigen Wirtschaftslage noch sinnvoll oder vielleicht doch angemessen ist. Gäbe es eine abgespeckte Version, und wenn ja, wie könnte diese nach Maßgabe der Bahn wohl aussehen? Die Unkalkulierbarkeit von Großprojekten fängt bei einer großen Elbphilharmonie an und reicht bis zum inzwischen gescheiterten Transrapid oder eben Stuttgart 21. Man muss nur mutig genug sein, einen solchen Störfall wieder auf die politische Tagesordnung zu setzen. In Stuttgart scheint man sich zurzeit lieber wegzuducken. 2009 ist das Jahr der baden-württembergischen Kommunal- und der Bundestagswahlen.

**Simulation der für das Projekt Stuttgart 21 abzureißenden Seitenflügel.**

\* „Der Stuttgarter Hauptbahnhof“ von Matthias Roser, Schmetterling Verlag, Stuttgart, 2008. Die Abbildungen sind diesem Band entnommen.