

STUTTGART 21

- Die Vandalen stehen vor den Toren der Stadt. Wollen wir sie hereinlassen ?

Von Dr. Matthias Roser, Stuttgart

„Manchmal kann ich nicht anders als angewidert zu sein, wenn ich die Gleichgültigkeit mancher Leute sehe, die Bauwerke zerstören, welche Barbaren und wütende Feinde zuvor verschont hatten angesichts ihrer herausragenden Würde oder welche die Zeit, unnachgiebige Zerstörer aller Dinge, bereitwillig ewig bestehen lassen wollte.“

Leon Battista Alberti*, « de re aedificatoria », Florenz 1485

* bedeutender Architekt der italienischen Renaissance

Seit nunmehr 16 Jahren geistert die Idee durch unsere Stadt, sie mit einem Schlag aus ihrem vermeintlichen Dornröschenschlaf wach küssen zu müssen, sie gar zum neuen Herzen Europas zu machen, so der in seiner Großspurigigkeit peinliche Slogan des Projektes „Stuttgart 21“. Dies mag beim Blick auf die Landkarte geographisch so falsch nicht sein, aber wirtschaftlich, kulturell oder wie auch immer gehört wohl schon eine rosarote Brille zu der Annahme, Stuttgart könnte sich, pumpte man nur ein wenig Geld rein, zu einer Metropole aufschwingen. Wer so denkt, verkennt die Realitäten. Bereits der historische Blick nach Brasilia offenbart, dass sogar mit dem Hauptstadtnimbus, herausragender Architektur und viel Geld allein gar nichts gewonnen ist. Metropolen benötigen einen Nährboden, sie wachsen allmählich, sie werden nicht am Schreibtisch per Dekret „gemacht“. Berlin wäre auch nicht allein durch die Reichsgründung 1871 zur Metropole geworden, hätten nicht die Jahrhunderte zuvor die Basis gelegt.

Vor mehr als 25 Jahren habe ich mich - als Liebhaber romanischer Kirchen - auf der Suche nach einem Diplomthema mit der Weißenhofsiedlung beschäftigt und bin dabei unverhofft auf den Stuttgarter Hauptbahnhof gestoßen, den ich zuvor, wie die meisten Stuttgarter, gar nicht bewusst wahrgenommen hatte. Schon nach kurzer Beschäftigung mit dem Bau wurde mir jedoch klar, dass es sich hier um etwas ganz Besonderes, ja Einmaliges handelt, einen Schatz, den der Eigentümer, die Deutsche Bahn, zwar sträflich hatte verkommen lassen, den es aber nur zu heben galt.

Seit Abschluss meiner Diplomarbeit 1985 habe ich in unzähligen Führungen, Vorträgen und Diskussionsrunden sowie etlichen Veröffentlichungen tausende von Menschen ansprechen dürfen. Bei der Deutschen Bahn stieß ich damals mit der Idee, den 60. Geburtstag des Baus 1987 zu feiern, auf offene Ohren. Beim Festakt versammelte sich dann eine so große Menge von Zuhörern, dass sie die Kopfbahnsteighalle nur mit Mühe fassen konnte. Das anschließende Festwochenende mit der Ausstellung über das Bauwerk haben als Ausdruck ihrer Verbundenheit laut der Tagespresse damals rund 100 000 Menschen besucht.

Die Deutsche Bahn, seinerzeit Bundesbehörde, war voll des Lobs für das Bauwerk, man sei sich der Verantwortung für seine Bedeutung und für seinen Erhalt bewusst. Darüber hinaus sei der Kopfbahnhof hervorragend geeignet, die künftige Verkehrsentwicklung mit dem ICE zu meistern. Auch der damalige OB Rommel sang das hohe Lied des kurz zuvor unter Denkmalschutz gestellten Bonatz-Baus ebenso wie Staatssekretär Maurer vom Verkehrsministerium. Um diese Wertschätzung gebührend zu dokumentieren, enthüllten die Herren feierlich eine Gedenktafel in der Großen Schalterhalle, wo sie heute noch zu sehen ist.

Wie konnte es geschehen, dass nur 6 ½ Jahre später all diese heiligen Schwüre vergessen waren ? Hatten sich die Herren getäuscht ? 1994 brach ein neues Zeitalter auch in dieser Stadt an. Die Bahn war inzwischen AG, die Wiedervereinigung zeitigte keine blühenden Landschaften, sondern Rekordschulden und Unzufriedenheit in beiden Teilen Deutschlands, große Teile der Bevölkerung suchten ihr Heil in bisher unbekanntem Maß an der Börse, alte Tugenden, auch die sympathische Bescheidenheit der Bonner Republik, waren einem neuen Geist gewichen. Es brach die Zeit der Großmannsucht an und die des Turbokapitalismus', der die errungene und verdiente soziale Marktwirtschaft ohne triftigen Grund zur geschichtlichen Fußnote zu machen drohte. In dieser Stimmung lag es nahe, aus dem schlafenden Riesen Deutsche Bahn alles herauszuholen, was möglich war, vor allem also Grundbesitz zu veräußern. Flugs war die Idee geboren, die Heinz Dürr so treffend in seinem Beitrag in der Stuttgarter Zeitung vom 16. Juli diesen Jahrs beschreibt: Frankfurt 21, München 21, Stuttgart 21 wurden auf Kiel gelegt, also der Bau von Tiefbahnhöfen, um die dadurch frei werdenden ehemaligen Gleisflächen zu verkaufen. Und weiter schreibt Dürr: „Damit konnten in vielen deutschen Städten die Bahnhöfe und ihre Umfelder wieder in das innerstädtische Leben integriert werden.“ Trifft dies bei Stuttgart 21 wirklich zu ? Wurde in Stuttgart nicht vielmehr der mit dem Stadtorganismus aufs Innigste verwobene Bahnhof durch ein solches Projekt erst aus ihm herausgelöst, isoliert ? Ist es nicht vielmehr so, dass die im bestehenden Bonatz-Bau schlummernden Potentiale nicht erkannt, ja vermutlich nie gesucht wurden und der Hauptbahnhof durch die neue Planung zur reinen Staffage degradiert wurde ? Warum wurde nie - zumindest öffentlich - von der Deutschen Bahn oder der Stadt Stuttgart darüber nachgedacht, wie sich die erheblichen Flächen, allein im Schlossgartenflügel rund 8000 m² und im jetzt abrisssbedrohten Posttrakt rund 6000 m² mit neuem Leben nutzen lassen ? Vom einstmals stolzen Bau soll künftig nur ein trauriger, funktionsloser Torso übrig bleiben. Dürr irrt gleich doppelt, wenn er schreibt: „Aber wer behauptet, „wer die Seitenflügel stutzt, stutzt damit ein Stück Innenstadt“, der übertreibt maßlos. Denn seit wann sind zwei hundert Meter lange Bürogebäude „ein Stück Innenstadt“? Der Großteil des Bonatzbaus bleibt ja bestehen und wird in das Ensemble integriert.“ Hätte Dürr sich jemals ernsthaft mit dem Bau beschäftigt, wüsste er, dass der Schlossgartenflügel 277 m lang und der Nordflügel 144 m lang ist. Das Entscheidende liegt aber woanders: in der außerordentlichen Qualität, mit der beide Seitenflügel sich in einem sensiblen Dialog mit ihrem Umfeld aus Straßen, Plätzen, Bauwerken und vor allem dem Park und der Stuttgarter Topographie befinden. Der Schlossgartenflügel beispielsweise setzt mit der Cannstatter Straße die Königstraße als Hauptachse der Stadt in Richtung Neckartal fort. Überhaupt fällt auf, dass Dürr die kulturellen Gesichtspunkte aus seinen Gedanken vollkommen ausklammert: Kein Wort über die herausragende architekturgeschichtliche Bedeutung des Bonatz-Baus noch über den „liegenden Eiffelturm“ (vor 1917 erbaut), die Gleis 16 tragende rund 270 m

lange hinter dem Schlossgartenflügel ruhende Eisenbrücke, noch über das „Tunnelgebirge“ (ca. 1907-14), eine viel bewunderte Ingenieurleistung, die den kreuzungsfreien Zugverkehr auf drei Etagen gestattet. Ausgeblendet sind auch die Auswirkungen auf andere Denkmale im Umfeld, allen voran der Schlossgarten, in dem 280 uralte Großbäume gefällt werden sollen. Aber auch dem, was kulturell aktuell hier geschieht und was bald Vergangenheit sein soll, schenkt Dürr keinerlei Beachtung: Landespavillon, Röhre, Rocker 33, Wagenhallen. So entkräftet Dürr selbst mit seiner einseitigen Betrachtungsweise seine Argumentation.

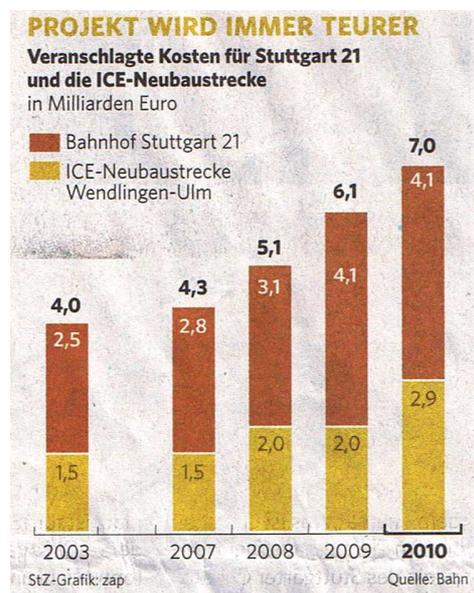
Eine Stadt, die bis heute kein *Gesamtentwicklungskonzept* ihr Eigen nennt, die also nicht weiß, wohin sie will, treibt führungslos in die Arme von Investoren, wobei Investoren durchaus segensreich wirken können. Dies setzt allerdings eine Stadt voraus, die nicht nur quantitativ denkt („zwei hundert Meter lange Bürogebäude“), sondern auch qualitativ. Eine solche Stadt müsste um ihr Werden wissen, um ihre Geologie, Hydrologie, Klimatologie, Geschichte, kurz um ihre gewachsene Stadtstruktur und ihren Charakter. Und genau dies ist in Stuttgart nicht der Fall. Die Weißenhofsiedlung muss als Feigenblatt erhalten, aber vieles Andere wird missachtet: seien es die Zeugnisse aus Gotik, Renaissance, Barock, Klassizismus, die Stuttgarter Schule um Fischer, Bonatz und Schmitthenner, sei es das jüngste Beispiel, das Hotel Silber, ehemals die hiesige Gestapozentrale. Bei diesem Fall dreht es sich weniger um das vielfach umgebaute Gebäude, sondern um den „Ort“. Wenn dieser verschwindet, verschwindet ein wichtiger Teil Stuttgarts.

Aber zurück zum Bonatz-Bau. Mit dem Stuttgarter Hauptbahnhof besitzt Stuttgart unendlich mehr als einen Bahnhof. Wer einmal die Art und Weise betrachtet, wie dieser Bau mit den umliegenden Gebäuden, Straßen, Plätzen und nicht zuletzt mit dem Schlossgarten kommuniziert, der wird erkennen, dass er, wie Günter Behnisch es sagte, das „Grundgesetz“ der Stadt darstellt. Er ist also weit mehr als „nur“ ein international anerkanntes Bauwerk an der Schwelle zur Moderne, mehr als ein Zeugnis der liberalen und zukunftsorientierten württembergischen Monarchie, mehr als das Hauptwerk der Stuttgarter Schule, mehr als das Hauptwerk von Bonatz, er ist in mancher Beziehung das wichtigste Bauwerk der Stadt überhaupt. Er ist der Kern der Stadterweiterung in der unteren Königstraße. Und dies soll jetzt ein Ende haben. Und welche Haltung hat der OB unserer Stadt? Er sieht tatenlos zu, nein, er macht mutwillig mit, wenn dieses Bauwerk als Beleg hoch stehender Kulturleistung durch dröges Mittelmaß verdrängt und zur Staffage wird. Die New York Times spricht in diesem Zusammenhang zu Recht von „Fassadismus“, denn nach erfolgter Amputation gibt es ihn nicht mehr, den Bonatz-Bahnhof. Da ist es nur folgerichtig, wenn die Denkmalbehörden darauf hinweisen, dass der Bau nach erfolgtem Teilabriss seinen Denkmalcharakter völlig verliert. Muss unsere Stadt denn immer wieder denselben Fehler wiederholen? Gibt es kein Mittel, dem Fluch zu entkommen, der schon das berühmte Kaufhaus Schocken von Erich Mendelsohn, das Kronprinzenpalais, das alte Steinhaus aus dem 13. Jahrhundert verschlungen hat?

Stuttgart leidet, das wurde schon oft thematisiert, unter einem tief sitzenden Minderwertigkeitskomplex. Anders ausgedrückt: mancher Politiker scheint unsagbare Angst vor dem Wort „Provinz“ zu haben. Aber schauen wir den Tatsachen doch entspannt ins Auge: was anderes als - liebenswerte - „Provinz“ ist Stuttgart? Die zügellose Geltungssucht oder besser gesagt Großmannssucht scheint unsere Stadt fest im Würgegriff zu haben und macht sie erst zur Provinz. Es fehlt an natürlichem Selbstbewusstsein. Nur ein Provinzler, ein Möchtegern kann glauben, durch eine Maßnahme wie Stuttgart 21 unserer liebenswerten Stadt das

Provinzielle auszutreiben. Wie naiv. Aber munter fürbass: So dürfen wir künftig in die neue „Library“, so jedenfalls steht es in Beton gegossen in Riesenlettern auf der Attika der neuen Stadtbücherei, Entschuldigung, der Bibliothek 21. Vermag eine „Library“ mehr zu leisten als eine Bücherei oder eine Bibliothek? Stuttgarts Politiker scheinen dieser Ansicht zu sein.

Wer heute durch Stuttgart geht, hat den Eindruck, durch eine überschaubare, landschaftlich schön gelegene kleine Großstadt zu gehen. Sie bot und bietet noch den Nährboden für wirtschaftliche und kulturelle „start ups“ in reichem Maß. Große Firmen mit Sitz in unserer Stadt haben hier als „start ups“ begonnen: Bosch, Porsche, Daimler. Wenn wir Stuttgart 21 durchziehen, und dass können die Verantwortlichen immer, schließlich ist es weder ihr Geld noch können sie bei Vollendung zur Rechenschaft gezogen werden, da längst verrentet oder verstorben, wird diese Stadt ärmer sein, in jeder Beziehung. Die politische Kultur liegt schon am Boden danieder wie die kürzliche Wahl der Sozialbürgermeisterin gegen alle Vernunft gezeigt hat, der Grundkonsens in der Bevölkerung hat sich aufgelöst und driftet in zwei unversöhnliche Lager auseinander, Stuttgart wird ein Bauwerk ersten Rangs verloren haben, das mit seinem Turm, dem Tunnelgebirge und dem „liegenden Eiffelturm“, wie bundesweit zu lesen war, das Zeug zu einer Weltkulturerbestätte in sich trägt und damit zu einer handfesten Touristenattraktion taugt. Stätten lebendiger Kultur wie Wagenhallen, Röhre, Rocker 33, Landespavillon werden bald Vergangenheit sein ebenso wie weitere Kulturstätten im übrigen Stadtgebiet, da alles Geld in den Tiefbahnhof gepumpt werden muss, dessen Kosten im selben Tempo wie in den vergangenen Jahren unaufhaltsam weiter steigen werden:



Aus: Stuttgarter Zeitung vom 29.07.2010, S. 20

Bedenkt man nun, dass der Bundesrechnungshof allein für den Bahnhof Stuttgart 21 bereits vor einem Jahr mit Kosten von 5,3 Mrd. Euro gerechnet hat und in den drei Jahren von 2007 bis 2009 regelmäßig eine Kostensteigerung von rund 20% pro Anno von der Deutschen Bahn AG *zugegeben* wird, gehört nicht viel Phantasie dazu, dass sich am Ende die Gesamtkosten für das Projekt auf mehr als 10 Mrd. Euro belaufen werden.

Es muss daher die Frage erlaubt sein, wie es mit dem Verantwortungsbewusstsein der parlamentarischen Befürworter des Großprojekts steht. Dem Stuttgarter Gemeinderat droht bereits jetzt laut Stuttgarter Zeitung vom 30. Juli 2010 die zwangsweise Einsetzung eines Sparkommissars durch das Regierungspräsidium Stuttgart zum Jahreswechsel. Angesichts dieser Lage reibt man sich ungläubig die Augen und staunt über das Schweigen der mächtigen Wirtschaftskreise im Land.

Aber weg vom Geld, zurück zur Stadt als gewachsenem Organismus. Wenn Stuttgart einen weiteren vitalen Zweig seines Lebensbaums absägt, kann niemand mehr dieser Stadt helfen. Die Argumente mancher Befürworter von S 21 erinnern in ihrer Naivität an den blinden Fortschrittsglauben der wilden Wiederaufbaujahre mit dem Ziel der autogerechten Stadt, unter deren Verwüstungen wir bis heute leiden und die kein Investor heilen kann. Heinz Dürr scheint jedoch der Ansicht zu sein, der Tiefbahnhof könne Wunder vollbringen. Aber kein noch so guter Bau, und die neue städtische Galerie von Hascher + Jehle beispielsweise ist gelungen, kann die Wunde des leichtfertig geopferten Kronzprinzenpalais heilen. Sicher gilt dies für die Mehrzahl der Bauten nicht, für den Stuttgarter Hauptbahnhof gilt es jedoch mehr als für fast alle anderen Bauwerke Stuttgarts, da er auf besonders enge Weise mit dem Stadtorganismus verbunden ist, denn er ist das „Grundgesetz“ der Stadt.

Es ist völlig legitim, ja es ist sogar lebensnotwendig für ein Gemeinwesen, dass die harten wirtschaftlichen Aspekte gegen die weichen kulturellen abgewogen werden. Genau das haben aber Heinz Dürr und, weit schlimmer, OB Schuster versäumt und hierin liegt vorrangig die Erklärung für den zähen Widerstand, an dem Stuttgart noch lange verdauen wird. Im Rückblick wird man sich womöglich einmal fragen, was die Verantwortlichen nach den abschreckenden Erfahrungen des Wiederaufbaus bloß bewegen konnte, eine solche Wunde zu schlagen, in den Stadtorganismus und in den bürgerlichen Konsens. Das Mindeste, was die Bevölkerung hätte erwarten dürfen, wäre ein Kompromiss gewesen, also ein Tiefbahnhof à la Gerkan Marg und Partner mit offenem Dach und erhaltenem Bonatz-Bau und intaktem Park. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen beiden Anschauungen ist das, nach dem die große Mehrheit der Bevölkerung lechzt und was die Politik nicht hört, sondern mit teuren Anzeigenkampagnen erwidert. Eine unvoreingenommene Überprüfung hätte nach so vielen Jahren der Planung seit 1994 (!) einsichtige Politiker vielleicht sogar von einer Modernisierung des Kopfbahnhofs als preiswertere Variante überzeugt, die aufgrund des umfangreichen Gleisrückbaus ebenfalls erhebliche neue Flächen für die städtebauliche Erweiterung mit sich gebracht hätte und zwar kurzfristig, nicht erst in 20 Jahren wie bei Stuttgart 21. Das Projekt hätte sich zu einem klassischen Lehrstück für menschliche Größe entwickeln können. Dazu konnte sich unser OB leider nicht durchringen. Bekanntlich gehört mehr Mut dazu, die eigene Meinung zu ändern als stur an einer einmal gefassten Entscheidung festzuhalten. Die menschliche Tragödie ist, dass Wolfgang Schusters Arbeitsamkeit und Integrität außer Frage stehen und ihm die aufgrund zahlreicher Leistungen eigentlich zustehende Anerkennung nicht zuteil werden wird. Demgegenüber sind die anderen Hauptakteure von Stuttgart 21, Mappus, Ramsauer, Grube und Ingenhoven nur „vermindert schulfähig“, die volle Verantwortung für das Desaster trägt Dr. Wolfgang Schuster, OB der Landeshauptstadt Stuttgart. Es wird vor allem er sein, der in die Geschichte eingeht als derjenige Verantwortliche, der alle Warnungen in den Wind geschlagen hat, beispielsweise die der Arbeitsgemeinschaft Hauptbahnhof Stuttgart, in der hunderte von Fachleuten aus der ganzen Welt den Erhalt des Bonatz-Baus fordern. An OB Schuster wird haften bleiben, dass er nie den Dialog

gesucht hat, dass er maßgeblich zur Vergiftung des politischen Klimas beigetragen hat und dass er die Stadt mit unheilbaren Wunden zurücklässt, vor allem aber, dass er die Bevölkerung in nie geahnter Weise gespalten hat. Was ausgerechnet die öffentliche Hand mit dem eingetragenen Kulturdenkmal Stuttgarter Hauptbahnhof beabsichtigt, erinnert die Stuttgart 21-Gegnerin Kriemhilde Stürzl in der Konsequenz eher an die Zerstörung der weltbekannten Buddha-Statue von Bamiyan in Afghanistan durch fundamentalistische Taliban als an die Handlungsweise einer demokratischen Kulturnation. Dieser Vergleich mag sehr weit hergeholt sein, ein Körnchen Wahrheit birgt er gleichwohl in sich.

Um diesen Schock der Kulturen abzumildern und die „*Vandalen am Verrichteten ihres schändlichen Zerstörungswerks zu hindern*“ gilt, ganz im Wortlaut von Heinz Dürs Überschrift „Eine Stadt, die ihre Chance nutzen sollte“: es ist nie zu spät aufeinander zuzugehen, es *gibt* keinen von Menschen vereinbarten Vertrag, den die Vertragspartner nicht rückgängig oder ändern könnten. Stuttgart 21 ist umkehrbar.

Ein mehr als bedenkliches Zeichen der Schwäche ist es, wenn sich die Obrigkeit in Stuttgart wie einst in der DDR oder wie heute in Israel nur noch mit Absperrung, sei es Zaun oder Mauer, und mit Polizei zu helfen weiß. Auch wenn dieser Vergleich sicher weit überzogen ist, verdeutlicht er jedoch die Lage, und der Unterschied erweist sich bei unvoreingenommener Betrachtung lediglich als graduell, nicht prinzipiell. Der neue Slogan für das Mammutprojekt könnte nicht treffender formuliert sein: „*Die guten Argumente überwiegen*“. Lasst uns also weiterhin friedlich bleiben, die Hand ausstrecken und beharrlich unsere Sache vertreten. Gegen die Bevölkerung wurde noch nie ein dauerhafter Sieg errungen. Noch nie. Wir werden oben bleiben !

10.07.31./Matthias Roser