

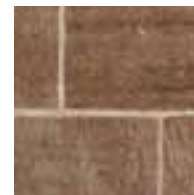
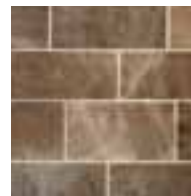
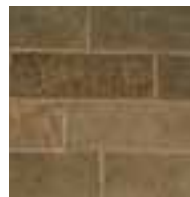


EINFÜHRUNG

Der Stuttgarter Hauptbahnhof, der in den Jahren 1914 bis 1928 durch die Architekten Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer erbaut wurde, hatte einen heute kaum mehr bekannten Vorgänger in der Bolzstraße (damals Schlossstraße). Dieser erste Stuttgarter Bahnhof, der 1844 in Sichtweite der königlichen Residenz erbaut und nachträglich erweitert worden war, vermochte am Ende des 19. Jahrhunderts mit dem wirtschaftlichen Aufschwung im Königreich Württemberg nicht mehr Schritt zu halten. Der seit 1903 auf dem Gleisvorfeld des Vorgängers geplante Neubau hatte demnach gleich mehrere Forderungen zu erfüllen, denn er sollte nicht nur größer und leistungsfähiger werden, sondern auch das Selbstverständnis einer aufstrebenden Wirtschaftsmetropole im Südwesten des Deutschen Reiches zum Ausdruck bringen. Ganz im Sinne der reformerischen Architekturideen in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts sollte der Neubau zwar monumental und prächtig wirken, gestalterisch aber dennoch in der Region verwurzelt sein. Die Zeit der historischen Stile in der Art beispielsweise des neubarocken

Landesgewerbemuseums oder des inzwischen völlig veränderten neugotischen Rathauses war vorbei. Das freizügige Sich-Bedienen an den Architekturformen vergangener Epochen wurde als zu beliebig empfunden. Gefragt war eine moderne, aber dennoch spezifisch auf den jeweiligen Standort zugeschnittene Architektur.

Die Bedürfnisse im Bahnhofsinneren waren ebenfalls vielfältiger Art. Fernreisende sollten schweres Gepäck ohne Umstände aufgeben können und dann an Fahrkartenschaltern und Verkaufsständen für Reiseproviant vorbei möglichst übersichtlich zu den bereitgestellten Zügen geleitet werden. Berufspendler hingegen hatten zwar oft wenig Zeit, aber kein Gepäck, und brauchten, wenn mit Dauerkarten ausgestattet, keine Fahrkarte zu lösen. Vielleicht wollten sie jedoch im Vorübergehen schnell eine Tageszeitung erstehen. Eine wichtige Rolle spielte der Transport von Post- und Frachtgut mit der Bahn. Es musste angeliefert, vorsortiert und nach weiterer Bearbeitung unterwegs an der richtigen Stelle wieder ausgeliefert werden. Wartesäle der verschiedenen Klassen mussten vorgesehen wer-



Materialvielfalt am Innen- und Außenbau

den, in den Planungen bis 1918 zudem separate Warteräume mit eigenem Eingang und kleinem Salon für den königlichen Hof.

Das Verdienst, den vielfältigen Anforderungen in einer gestalterisch einzigartigen, bis heute funktionstüchtigen Anlage gerecht geworden zu sein, kommt mehreren Personen zu. Die Württembergischen Staatseisenbahnen gaben den Bauplatz vor und lieferten für den 1910 ausgeschriebenen Wettbewerb einen schematischen Vorentwurf. Die Aufgabe der Architekten war es, dem Empfangsgebäude ein modernes Gesicht zu verleihen sowie Raumanordnung und Wegeführung zu optimieren. Der unter 70 Einsendungen ausgewählte Wettbewerbsentwurf, den der damals 33-jährige Architekt Paul Bonatz (1877–1956) und sein drei Jahre älterer Kompagnon Friedrich Eugen Scholer (1874–1949) unter dem bedeutungsvollen Namen *Umbilicus sueviae*, also „der Nabel Schwabens“, eingereicht hatten, hat sich in Abbildungen erhalten. Verglichen mit dem ab 1914 zur Ausführung gelangten Bau wirkt er geradezu verspielt, wenngleich Charakteristika wie die Hervorhebung der drei Grundrich-

tungen Breite, Tiefe und Höhe, die Asymmetrie der Baukörperanordnung und das Sichtmauerwerk schon deutlich zu erkennen sind. Gewürdigt wurde er von dem unter anderen mit Theodor Fischer besetzten Preisgericht als „Architektur von entscheidender Eigenart und schlichter Größe“.

Bei Planungsbeginn war über den anfangs 14, dann 16 Gleisen eine dreiteilige Gleishalle vorgesehen. Dies lag daran, dass im nördlichen Drittel der alte Gleiskörper vom Bahnhof in der heutigen Bolzstraße so lange beibehalten werden musste, bis in den beiden südlichen Dritteln die neuen Bahnsteige in Betrieb genommen werden konnten. Die zur Ausführung gelangte, äußerst zweckmäßige Idee, jeden Bahnsteig separat zu überdachen, entwickelten erst Bonatz und Scholer. Sie verzichteten auf eine weit gespannte Bahnsteighalle in der Art von Frankfurt, Leipzig oder Dresden, gewannen dafür jedoch Freiheiten für den Bauverlauf. Freilich hatten sie dabei auch das Wohlbefinden der Reisenden im Sinn. Über Rauchschlitze konnte der rußige Dampf der Lokomotiven direkt entweichen. Die bei dieser Lösung

zahlreich erforderlichen Stützen wurden auf den Gepäckbahnsteigen platziert, wo sie den Fluss der Reisenden auf den Einstiegsbahnsteigen nicht behinderten. Eine wichtige Veränderung in der Wegeführung der Reisenden brachte der in Bahnhofsplanungen erfahrene Berliner Baurat Alexander Rüdell (1852–1920) mit der damals neuen Idee ein, die Reisenden des Fernverkehrs und des Vorortverkehrs in jeweils eigene Eingänge und Schalterhallen zu lenken. Seinem Gutachten verdankt der Stuttgarter Hauptbahnhof das Nebeneinander von Großer Schalterhalle für die Fernreisenden und Kleiner Schalterhalle für die Fahrgäste der Vorortzüge, die – wie heute die S-Bahn – die Trassen des alten Bahnhofs benützten. Veränderungen in den verwendeten Werkstoffen wurden durch die Materialknappheit während der Hyperinflation erzwungen, die nach dem Ende des Ersten Weltkriegs allmählich einsetzte. So konnten beispielsweise die Bahnsteighallen nicht aus Stahl, sondern zunächst nur aus Holz errichtet werden.

Dank der funktionalen Anordnung verschieden großer, zu Quadern vereinfachter Baukörper war der Stuttgarter Hauptbahnhof ein Wegbereiter der Moderne, der zu Recht 1987 unter Denkmalschutz gestellt wurde. Der größte Quader enthält das breit gelagerte Empfangsgebäude. Parallel dazu verläuft die Kopfbahnsteighalle, von der die Bahnsteige abgehen. In die Tiefe des Empfangsgebäudes schieben sich die Baukörper von Großer und Kleiner Schalterhalle, wobei, ihrer Bedeutung entsprechend, die Große Schalterhalle weiter vor das Empfangsgebäude gezogen ist und dieses auch weiter überragt als die Kleine Schalterhalle. Fast quaderförmig, zur optischen Streckung nach oben raffiniert verjüngt, ist der traditionellerweise zu einem Bahnhof gehörende Turm. Er schließt die Kopfbahnsteighalle nach Süden ab und fungiert zugleich als optischer Schlusspunkt der Königstraße. Der Schlossgartenflügel an der Südseite diente der Aufnahme von Diensträumen. Städtebaulich verlängerte er die Königstraße in das Neckartal, dessen wirtschaftliches Entwicklungspotenzial seinerzeit erkannt und durch eine Reihe von Eingemeindungen an Stuttgart angeschlossen wurde. Das Pendant im Norden war der wesentlich kürzere Reichsbahnhotel- und Postflügel. Stilistisch setzten Bonatz und Scholer auf einheimische

Materialien wie rötlichen Sandstein und Muschelkalk sowie auf Bossenquader, wie sie im Mittelalter für die staufische Architektur der Region charakteristisch waren. Für die grob behauenen Bossenquader sprach außer ihrem regionalen Traditionsbezug, dass sie meist an Burgen, Türmen und Bollwerken verwendet worden waren, was zur Funktion eines Bahnhofes als Stadttor der Moderne passte. Die bei der Bearbeitung erforderliche hohe handwerkliche Qualität war ein Merkmal der durch Theodor Fischer begründeten Stuttgarter Schule der Architektur, der Paul Bonatz angehörte. Auf die staufische Tradition Württembergs verwies auch der Umstand, dass über der Freitreppe in der Großen Schalterhalle das württembergische Wappen nicht von den Wappentieren Löwe und Hirsch, sondern von einem mittelalterlichen Schildträger gehalten wird. Der hierfür herangezogene Schweizer Bildhauer Jakob Brüllmann (1872–1938) schuf einen unerschütterlich in sich ruhenden Ritter, neben dem die beiden gleichfalls ruhenden Wappentiere selbstbewusst in die Halle blicken. Nach der durch Ersten Weltkrieg und Inflation unverhältnismäßig verzögerten Fertigstellung im Jahre 1928 wurde der Hauptbahnhof in der Fachpresse als „Mischung aus Ritterburg- und Cathedralromantik“ beschrieben. Dabei entging den Kritikern, dass die Architekten, anders als im Historismus, keine konkreten Bauformen zitiert hatten, sondern dass sie durch die konsequente Reduktion der Baukörper zu Quadern und die Konzentration auf wenige aussagekräftige Materialien zu einer modernen, in einzigartiger Weise der gewichtigen Bauaufgabe entsprechenden Formensprache gelangt waren.

Eine hohe Suggestionskraft besitzt die Wegeführung innerhalb des Bahnhofs. Sie baut systematisch auf den Kontrast von niedrigen Durchgängen und eindrucksvoll hohen Räumen. Das somit ständig wechselnde körperliche Befinden des Reisenden macht den Bahnhof zum Erlebnisparcours, der zugleich der Kanalisierung und Zielführung der Wege dient. Auf der Schillerstraße stehend wird der Reisende von dem überhohen, durch Vertikalstäbe zusätzlich gelängten Fenster der Großen Schalterhalle angezogen, um anschließend den niedrigen dreiteiligen Haupteingang samt Windfang zu durchqueren. Der folgende Raumeindruck ist die übermenschlich hohe Schalterhalle, der am Ende



Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer, Wettbewerbsentwurf von 1911, Ansicht gegen die Schillerstraße

der Freitreppe wiederum ein auf Menschenmaß reduzierter dreiteiliger Durchgang zur Kopfbahnsteighalle folgt. Das kontrastierende Prinzip von Übermaß und Menschenmaß zieht sich leitmotivisch durch den gesamten Bahnhof. Es bestimmt ebenso das Zueinander von hoher Kopfbahnsteighalle zu den niederen Bahnsteigdurchgängen wie die Zugänge zur Kleinen Schalterhalle. An der Bahnhofnordseite, wo die Reisenden ebenerdig in die Kopfbahnsteighalle gelangen können, bildeten die seitlich vortretenden Trakte des Reichsbahnhotels (heute Intercity-Hotel) eine Sogwirkung, die den Reisenden suggestiv ins Innere zogen. Dieses Schaffen psychologisch auf den Besucher einwirkender Raumerlebnisse ist dem Expressionismus verhaftet, der in den Jahren vor und kurz nach dem Ersten Weltkrieg die Avantgarde der deutschen Kunst bestimmte. Typisch expressionistisch ist auch der ebenso wie der Nordausgang erst nach dem Ersten Weltkrieg entworfene, zur Gänze geöffnete Parabelbogen am Eingang zur Kleinen Schalterhalle. Nach dem Ersten Weltkrieg, als der Bau bis zum mittleren Hauptausgang gediehen war, war Bonatz bemüht, dem Bahnhof etwas von seiner anfänglichen Schwere zu neh-

men, ohne jedoch die in sich geschlossene Stilistik zu durchbrechen. Zu den von ihm dabei eingesetzten Mitteln zählen außer dem Parabelbogen das moderate Aufgreifen von Formen der italienischen Bettelordensarchitektur. Dies lässt beispielsweise die Decke der Pfeilerkolonnade erkennen, in der die antiken Kassetten der ersten Bauphase nach dem Krieg von leichterem Ziegelmauerwerk und Schwibbögen abgelöst wurden. Die in dieser Phase entstandene Kleine Schalterhalle mit ihrem lebhaft strukturierten Mauerwerk aus alternierenden Muschelkalk- und Ziegelbändern ist einer der schönsten Innenräume des Bahnhofs. Eine weitere dem stilistischen Wandel der Nachkriegszeit geschuldete Modifikation, die sich anhand der Fotografien sehr gut nachvollziehen lässt, ist die Beruhigung des äußeren Mauerverbands. Während in der ersten Bauphase zur Betonung des Unregelmäßig-Handwerklichen die Bossenquader hin und wieder zwei Steinlagen umfassen, ist der Mauerverband des später entstandenen Hotel- und Postflügels betont gleichmäßig und damit der im Neuen Bauen geschätzten Industrieoptik angenähert.

Neben den durch suggestiv aufeinanderfolgende Räume gebildeten öffentlichen Wegen verfügt der Stuttgarter Hauptbahnhof auch über nicht öffentliche Wege, von denen heute vor allem die in Material und Form zahlreich variierten Treppenhäuser zeugen. Die erst durch die diesem Buch zugrunde liegende Fotokampagne im Vorfeld des bevorstehenden Teilabrisses der Fachwelt bekannt gewordenen Treppen offenbaren eindrucksvoll die gestalterische Stringenz von Paul Bonatz, der seit 1908 Mitglied des Deutschen Werkbunds war. Die selbst auferlegte Reduktion der Materialien und Formen bei gleichzeitigem Variationswillen führte Bonatz zu stereometrischen, aber dennoch den Bewegungsfluss der Treppen materialgerecht aufgreifenden Formen. Gleichzeitig lassen die Treppen sowohl eine funktionale Ausgestaltung als auch einen stilistischen Wandel erkennen. Beispielsweise wurde der viergeschossige Südflügel über mehrere eichene Holztreppen erschlossen, wohingegen im Bereich der großen Schalterhalle und des Turms feuerfeste Steintreppen vorherrschen. In die Turmobergeschosse, in denen gehobene Gastronomie untergebracht war, führten außer den beiden heute noch bestehenden Wendeltreppen zwei Aufzüge in den Turmecken. Die Treppenhäuser des erst ab 1926 geplanten Reichsbahnhotels und des um 1928 fertiggestellten Postflügels zeigten sich mit durchlaufenden polierten Metallläufen der Ästhetik des Neuen Bauens verpflichtet. Man bevorzugte damals industriell zu fertigende, glänzend das Licht reflektierende Materialien und schuf damit fließend durchlaufende Linien.

Zu den verborgenen Wegen gehört auch die in diesem Buch erstmals dokumentierte Expressguthalle unter Gleis 16. Da das Gelände des Hauptbahnhofes nach Süden um mehrere Meter abfällt, wurden die südlichen Bahngleise mit-

tels einer genieteten Eisenkonstruktion auf die Höhe des ebenerdigen Nordausgangs gebracht. Der durch diese „Unterbrückung“ ebenerdig gewonnene Platz nahm im östlichen Teil die Expressguthalle auf, von wo mittels eines Tunnels die Güter zu den Gepäckbahnsteigen gebracht werden konnten. Weitere, quer zu den Gleisen verlaufende Tunnels dienten dem Transport der Post und ermöglichen den Reisenden bis heute einen schnellen Bahnsteigwechsel außerhalb der Kopfbahnsteighalle und einen schnellen Zugang zur S-Bahn.

Paul Bonatz bezeichnete im Rückblick den Hauptbahnhof als wichtigstes Kapitel für seine Entwicklung als Baumeister. Er bezog sich dabei auf den künstlerischen Reduktions- und Reinigungsprozess, den er durch die Auseinandersetzung mit der Funktionalität im Vorfeld des Baubeginns und dann durch die Verarbeitung avantgardistischer Stilmittel nach dem Ersten Weltkrieg vollzogen hatte. Durch die lange Bauzeit und Bonatz' durchgehende Aufgeschlossenheit der Moderne gegenüber steht uns der Bahnhof heute als einzigartiges Zeugnis einer von Deutschland wesentlich geprägten, weltweit beachteten kunst- und architekturgeschichtlichen Entwicklung vor Augen. Er ist eine Quelle zum Verständnis deutscher Geschichte, die den nachfolgenden Generationen erhalten bleiben sollte.

Anlass des vorliegenden Buches ist die vom Deutschen Dokumentationszentrum für Kunstgeschichte – Bildarchiv Foto Marburg initiierte Bildserie der Stuttgarter Fotografin Rose Hajdu, mit der der Stuttgarter Hauptbahnhof als intakter Bau dokumentiert wird. Zwischenzeitlich wurde der Nordflügel abgerissen, weitere bauliche Veränderungen sind in Planung. Dem geneigten Leser seien beim kommentierten Rundgang in Bildern neue Ein- und Ansichten gewünscht.

Der Verlag entschied sich für die Beschreibung der Bilder in der Gegenwartsform, um den dokumentarischen Charakter des Buches zu verdeutlichen.

Diese Doppelseite:

An die Stelle des alten Bahnhofes in der Bolzstraße trat 1925 der UFA-Palast, in den die Eingangsfront der einstigen Schalterhalle integriert wurde. Diese war in historistischen Renaissanceformen erbaut.





Diese Doppelseite:
Vor dem Nordeingang wurde durch das einstige Rondell für Taxis und Straßenbahnen eine Platzanlage geschaffen, die heute einem Parkplatz gewichen ist.







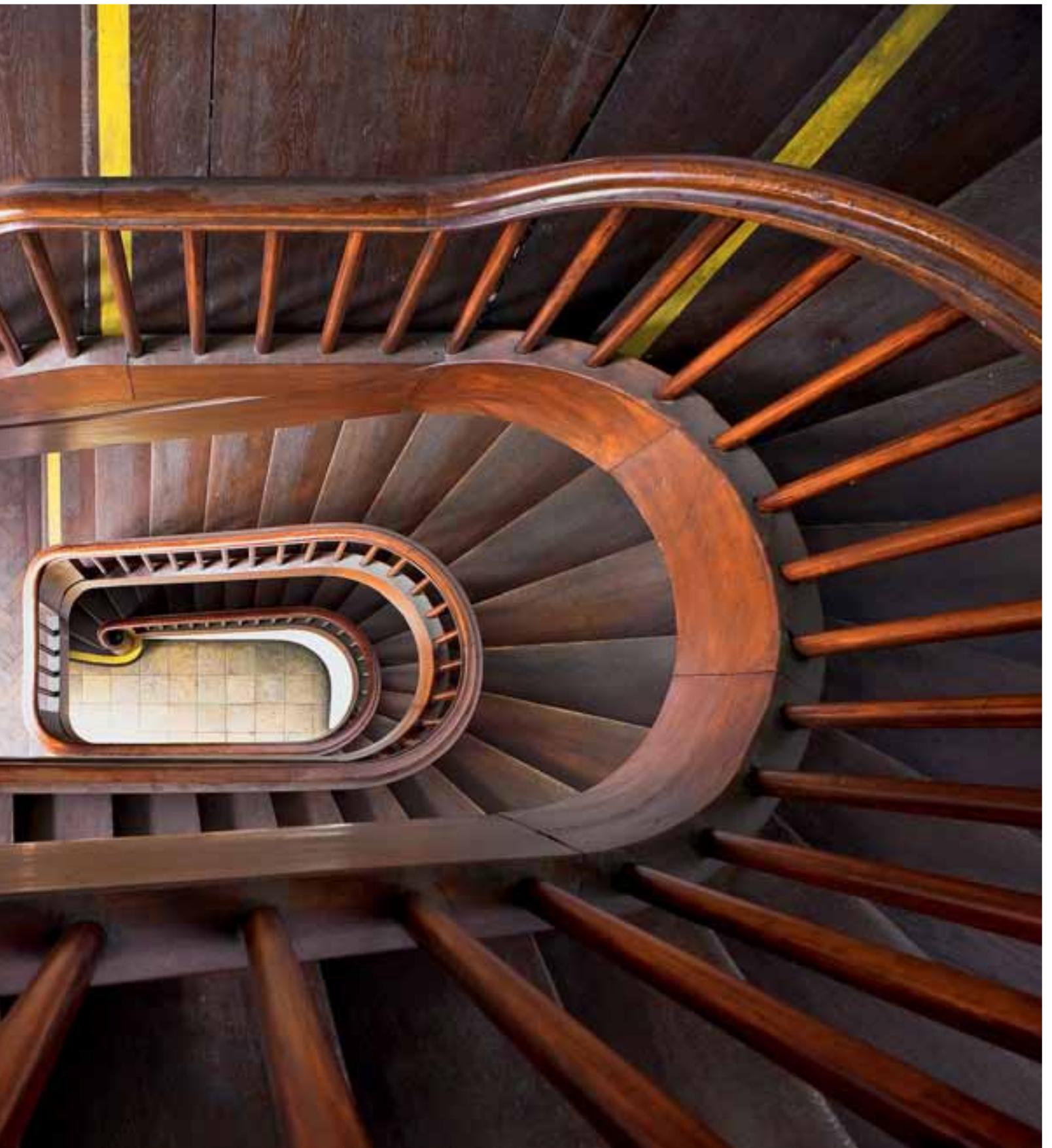


Der Südflügel entlang der beim Bau des Hauptbahnhofs neu angelegten, damaligen Ludwigsburger Straße beherbergt Dienst- und Versorgungsräume der Bahnbeamten.



Treppenauge der Treppe im Abschnitt
zwischen mittlerem und westlichem Vorbau
des Südflügels





Diese Doppelseite:

Die Eisenkonstruktion unter Gleis 16 erstreckt sich über 270 Meter, was fast der Höhe des Eiffelturms entspricht.

