

Meister des technischen Bauens

Die Kunsthalle Tübingen würdigt das Lebenswerk des Architekten Paul Bonatz in einer Retrospektive

VON CHRISTINE WAWRA



Gestalterisch und technisch innovativ: Der Stuttgarter Hauptbahnhof in einer Entwurfszeichnung von Paul Bonatz aus dem Jahr 1915.

Foto: Bonatz-Archiv bei Peter Dübbers, Stuttgart

Eine Retrospektive ist immer auch eine Würdigung eines Werkes, oftmals die erste in großem Maßstab. Im Falle des Architekten Paul Bonatz mag eine solche Zusammenschau als längst überfällig erscheinen: Die Kunsthalle Tübingen zeigt gegenwärtig die Ausstellung „Paul Bonatz 1877 – 1956. Leben und Bauen zwischen Neckar und Bosphorus“. Die Schau wurde vom Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt wissenschaftlich erarbeitet und dort bereits gezeigt. Für Tübingen wurde sie um einige Exponate erweitert, die das Hauptwerk des Baukünstlers, den Stuttgarter Hauptbahnhof, betreffen. Die fundierte Zusammenstellung eines überaus interessanten Lebenswerks dürfte erneut die Frage nach der Denkmalswürdigkeit Bonatz'scher Bauten aufwerfen, insbesondere des Stuttgarter Kopfbahnhofs.

Dreidimensional denken

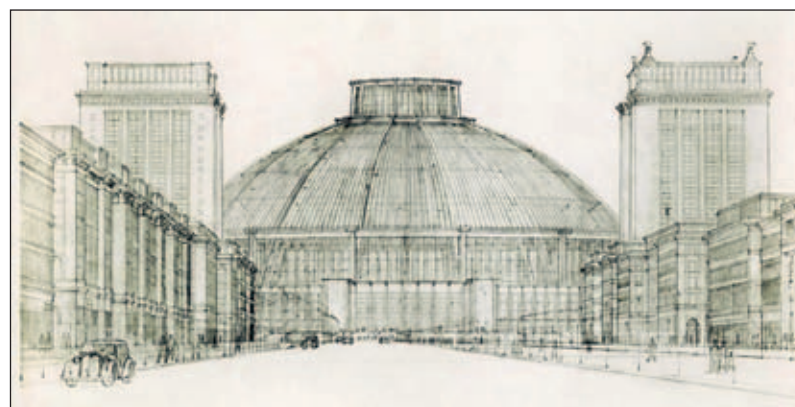
Doch auch wenn die Politik hier künftig denkmalpflegerische Belange höher einstufen würde als bisher: Für den Erhalt der Gesamtanlage ist es zu spät. Denn der Nordflügel, der ebenso wie die für die damalige Zeit innovativen Gleisanlagen zum Ensemble gehörte, wurde im vergangenen Jahr eingeebnet. Einige Paletten mit massiven Steinquadern aus dem Abriss lagern eindrucksvoll mitten im Großen Saal der Kunsthalle. Als Besitzer des Exponats ist ein Steinhandel angegeben: Es entspricht bei Abrüchen zwar durchaus dem Gang der Geschichte, die wiederverwertbaren Teile als Baumaterial zu ver-

kaufen. Allerdings mag das bei einem umstrittenen Projekt wie dem Stuttgarter Hauptbahnhof, der ja in seiner bisherigen Form einen hohen Identifikationswert nicht nur für Stuttgarter besitzt, den einen oder anderen Besucher der Tübinger Ausstellung mit Wehmut erfüllen. Zahlreiche Architekturmodelle übertragen die gezeigten Entwürfe ins Dreidimensionale. Zu den 237 Exponaten gehören neben historischen und aktuellen Fotografien ausgeführter Bauten und Grund- und Aufrissen auch künstlerische Skizzen von Bonatz – beispielsweise von osmanischer Architektur, die er auf seinen Reisen nach Ägypten und in die Türkei studierte. Die Qualität der aquarellierten Tuschezeichnungen überrascht. Die Blätter sind nicht nur hübsch anzuschauen, sondern in geschickter Strichführung erfasst der Architekt die Volumina und offenbart damit den Kern seines Schaffens: das Denken in Baukörpern.

Ein Monument für das Reisen

Bonatz, der 1877 in Elsass-Lothringen geboren wurde, kam über ein Maschinenbau-Studium an der Technischen Hochschule München zur Architektur. Hieraus kann man bereits eine gewisse Affinität zum technischen Bauen ableiten, und in der Tat verwirklichte der Wahl-Stuttgarter nicht nur mit dem dortigen Bahnhof einen für die damalige Zeit zukunftsweisenden Verkehrsbau. Darüber hinaus zeichnet er für wichtige andere Ingenieurbauten verantwortlich: Er gestaltete 24 Reichsautobahnbrücken, etwa am Dracken-

steiner Hang, und 15 Neckar-Staustufen zwischen Oberesslingen und Mannheim. Dabei wurden seine Lösungen oft vorbildlich für nachfolgende Bauprojekte – so entspricht beispielsweise die 1970-73 errichtete erste Hängebrücke über den Bosphorus in ihren Abmessungen und im Aussehen weitgehend einem Vorschlag von Bonatz, den er während seines türkischen Exils darlegte.



Eine Kuppel mit 285 Metern Durchmesser sollte den im Dritten Reich geplanten Neubau des Münchner Hauptbahnhofs überspannen. Foto: Bonatz-Archiv

Als Bonatz mit seinem Kompagnon Friedrich Eugen Scholer 1911 den Wettbewerb für den Hauptbahnhof Stuttgart gewann, war er bereits ein erfolgreicher Architekt und hatte überdies seit 1908 als Nachfolger seines Lehrers Theodor Fischer die Professur für Entwerfen und Städtebau an der Technischen Hochschule Stuttgart inne. Für die Tübinger Universitätsbibliothek erfindet der Begründer der „Stuttgarter Schule“ etwa mit dem zweigeschossigen Les-

saal, der trotz seiner eingebauten Lage Licht von oben erhält und der geschickt mit den Magazinen verbunden war, eine typologisch neue Lösung. Der ursprüngliche Entwurf für den Stuttgarter Bahnhof unterscheidet sich von der späteren Ausführung. Die erste Planung sah den Turm in der Fassadenmitte vor, die ihrerseits eine noch der Tradition verhaftete

seiner Zeit – gleichzeitig zu einem Denkmal für Mobilität, Reisen und Internationalität. Bonatz brachte von Aufenthalten in orientalischen Ländern Impulse mit, die in die Bahnhofs-Planung einfließen: Iwane etwa, die mehrgeschossigen Hallen mit offener Vorderseite, finden sich in Stuttgart in den Portalen der Großen und Kleinen Schalterhalle zitiert. Solche Elemente sind möglicherweise mehr als bloße Formalismen: Denn das Deutsche Reich baute und finanzierte seit 1903 das Prestigeprojekt der Bagdad-Bahn von Konstantinopel nach Bagdad, die letztendlich Deutschland mit dem Nahen Osten verbinden sollte. Stuttgart wäre der Ausgangsbahnhof für diese Linie geworden, gewissermaßen das Tor zum Orient.

Pragmatisch statt visionär

Bonatz war nicht nur ein weltgewandter und erfolgreicher Mann, sondern er engagierte sich zudem 1918 als „geistiger Arbeiter“ in der Stuttgarter Räterepublik. Pragmatismus war eine seiner Stärken – mit der expressionistischen Visionsarchitektur seiner Zeitgenossen, eines Bruno Taut etwa, konnte er nicht viel anfangen. So erklärt sich auch Bonatz' lange Zeit zwiespältige Haltung gegenüber dem Nationalsozialismus. Er äußerte sich durchaus negativ über das Regime: Mit der in der neutralen Schweiz gefallenen Kritik „Hitler bringt uns um hundert Jahre zurück“, die von einem Spitzel gehört wurde, brachte sich der Architekt vor die Gestapo und beinahe um seinen Job. In den Folgejah-

ren bis zu seinem Rückzug ins türkische Exil 1944 versuchte er einen Spagat: Einerseits wollte er seinen Beruf ausüben und bei zeitgemäßen Bauaufgaben mitmischen. So baute er zahlreiche noch heute befahrene Autobahnbrücken. Andererseits blieb er der Ideologie gegenüber kritisch eingestellt – und identifizierte sich nie ganz mit dem architektonischen Größenwahn Albert Speers.

Flucht vor dem Grauen ins Exil

Eine Entwurfszeichnung für den neuen Hauptbahnhof München verdeutlicht das: Neben den vom Regime so gewünschten gigantischen Kuppelbau skizzierte Bonatz im gleichen Maßstab den Stuttgarter Bahnhof. Dieser ja recht stattliche Bau wirkt auf dem Blatt wie eine Miniatur seiner selbst. „Wenn ich aufs Ganze schaue, was in Berlin wie München entstehen soll, dann wird das Grauen immer größer“, schrieb Bonatz 1941 an einen Vertrauten. 1944 entschloss er sich, von einem Auftrag in der Türkei nicht nach Deutschland zurückzukehren. Dort gehörte er bald zu den einflussreichsten Architekten und wurde 1946 an die Technische Universität Istanbul berufen. Er propagierte eine Rückbesinnung auf die Bauformen der eigenen Kultur. Erst 1954 kehrte er zurück nach Stuttgart, wo er sich am Wiederaufbau beteiligte.

■ Die Ausstellung geht bis 22. Mai. Die Öffnungszeiten sind dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr. Der Katalog, erschienen im Ernst Wasmuth Verlag, kostet 35 Euro.



Lesesaal der Universitätsbibliothek Tübingen, zwischen 1908 und 1912 erbaut.

Foto: Hajdu



Wie die Neckarstaustufe Heidelberg, gehen zahlreiche Ingenieurbauten auf Bonatz zurück.

Foto: Hajdu