



[*Anschrift*]

Datum:

31.03.2010

Stuttgart 21, hier: Hauptbahnhof Stuttgart

[*Anrede*],

in den öffentlichen Diskussionen über die Sinnfälligkeit und den volkswirtschaftlichen Nutzen des umstrittenen Projekts Stuttgart 21 hat der Denkmalcharakter des Stuttgarter Hauptbahnhofs bislang nur eine untergeordnete Rolle gespielt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind die Einwände der Fachbehörde, des Landesamts für Denkmalpflege Baden-Württemberg im Regierungspräsidium Stuttgart, schon im Vorfeld zu Ungunsten des Denkmals abgewogen worden. In der Folge ist derzeit der weitgehende Abbruch des überregional bedeutsamen Denkmals geplant, ungeachtet der damit verbundenen Verluste städtebaulicher Qualitäten und der negativen Folgen für die umgebende Denkmallandschaft.

Der Verband Deutscher Kunsthistoriker sieht sich daher aufgerufen, vor den drohenden Verlusten zu warnen und sehr nachdrücklich für den Erhalt der Denkmäler einzutreten.

Bekanntlich handelt es sich bei dem Bahnhofsareal um ein hochrangiges Kulturdenkmal nach § 12 DSchG, das in das Denkmalsbuch des Landes Baden-Württemberg eingetragen ist. Die Eintragung umfasst nicht nur das Empfangsgebäude selbst, sondern die Gesamtanlage mit Güterbahnhof, Betriebsbahnhof, Tunnelbauwerk und Gleisanlagen. Und dies mit gutem Grund, gehören doch sowohl die konzeptionellen Vorgaben einer dreizonigen Gleisanlage mit der Trennung von Regional- und Fernverkehr (und der sog. Gäubahn in der Mitte) als auch die komplexen Brücken- und Tunnelbauwerke zur Vermeidung von Überkreuzungen der Ein- und Ausfahrtsgleise zu den Voraussetzungen für die herausragende technikgeschichtliche Bedeutung der Anlage.

In besonderer Weise ist es jedoch das dreiflügelige Empfangsgebäude von Paul Bonatz (1877-1956), das die Stuttgarter Mitte prägt und als unbestrittenes Hauptwerk seines Schöpfers internationale Architekturgeschichte geschrieben hat. Der 1914 begonnene, nach kriegsbedingter Unterbrechung 1922 eingeweihte, aber erst 1928 fertiggestellte Bau ist nicht nur von der

zeitgenössischen Architekturkritik als eine der wegweisendsten Errungenschaften gefeiert und neben die Bauten eines Peter Behrens gestellt worden, er hat bis ins Rheinland hinein Nachfolgebauten geprägt (z.B. Hauptbahnhöfe von Düsseldorf und Oberhausen) und damit auf gesamtdeutscher Ebene Maßstäbe gesetzt. Die klare Kubatur, die Strenge der Gliederungen und die mit der Verwendung von Quaderbossen aus Muschelkalkstein charakteristische Materialwahl gehen mit dem Prinzip der Zweckdienlichkeit eine auch heute noch bezwingende Verbindung ein, die es verdient, als eine der herausragenden architektonischen Leistungen des frühen 20. Jahrhunderts bewahrt zu werden.

Demgegenüber sehen die aktuellen Planungen die völlige Preisgabe der als „Sachgesamtheit“ geschützten Gleisanlagen und Tunnelbauwerke, den Abbruch der Seitenflügel und den Teilabbruch sowie entstellende Eingriffe im Bereich des zentralen Kopfbaus vor. Ein Wahrzeichen Stuttgarts wird auf diese Weise in seiner Zeugnishaftigkeit und seiner städtebaulichen Einbindung massiv beschädigt und in seinem Denkmalcharakter sehr erheblich reduziert.

Der Verband Deutscher Kunsthistoriker verwarft sich in aller Form gegen die unwiederbringlichen Verluste und die darin zum Ausdruck kommende Missachtung von Denkmalschutzgesetzen. Für eine Besinnung auf die kaum zu überschätzenden Denkmalwerte der Gesamtanlage ist es noch nicht zu spät. Ich darf Sie bitten, in diesem Sinn die bisherigen Entscheidungen erneut auf den Prüfstand zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

[gez.]

Prof. Dr. Georg Satzinger
Erster Vorsitzender