

## Städtebau

Der Architekt des Stuttgarter Hauptbahnhofs, Paul Bonatz, hat viel gebaut, nicht nur in Stuttgart, sondern von Köln bis nach Ankara. Auch in Heidelberg gibt es ein wunderbares Beispiel: Die Neckarstaustufe, durch die demnächst die Herrenknecht-Tunnelbohrmaschine nach Stuttgart geschafft werden soll.

Bonatz war 1924 zunächst als Gutachter herbeigerufen worden, nachdem der Wettbewerb für die Heidelberger Staustufe kein befriedigendes Ergebnis erbracht hatte. Ohne Auftrag machte er sich an einen eigenen Entwurf, der von allen Seiten Beifall erhielt, so dass Bonatz von da an die Gestaltung aller 27 Neckarstaustufen bestimmte.

Keiner der Entwürfe des Wettbewerbs hatte die Jury überzeugen können, weil der Kontrast eines technischen Bauwerks zum Heidelberger Schloss, dem Sinnbild der Romantik, als zu stark empfunden wurde. Bonatz löste das Problem, indem er die Pylonen des Wehrs mit rotem Sandstein verkleidete – demselben Material, in dem auch das Schloss erbaut war. Davon abgesehen blieb er, der Aufgabe entsprechend, konsequent modern, wenn er auch – aber mehr um die Lächerlichkeit einer solchen Gestaltung zu verdeutlichen – auf einigen Skizzen versuchsweise spitze „romantische“ Dächer auf die Pfeiler setzte.

Zu den Neckarstaustufen schreibt Alberto Ferlenga, Prof. an der Universität Venedig: „Die besondere Bedeutung des Projekts ist in der Selbstverständlichkeit zu suchen, mit der die Bauwerke auf dem Wasser liegen, sich mit ihren Formen in die Landschaft einpassen und deren Rhythmus bestimmen. Nur wenigen Architekten unseres Jahrhunderts gelang es wie Bonatz, aus einem technischen Bauwerk ein architektonisches Meisterstück zu machen.“

Wie beim Stuttgarter Hauptbahnhof dachte Bonatz auch bei den Neckar-Staustufen einerseits streng funktional und lehnte pittoreske Verzierungen ab. Andererseits sind alle seine Bauten – die stilistisch sehr unterschiedlich sind – geradezu dadurch bestimmt, dass sie mit ihrer Umgebung in einen Dialog treten: Im Fall des Heidelberger Wehrs über das Material, den roten Sandstein; beim Stuttgarter Bahnhof durch die städtebaulichen Bezüge: zwischen Bahnhofsturm und Königstraße, Seitenflügel und Schlossgarten sowie in Form der platzartigen Situationen, die sich vor der Hauptfassade und am Nordausgang ergaben.

Diese sensible Reaktion auf die jeweilige Umgebung, die Bonatz bereits von seinem Lehrer Theodor Fischer übernommen hatte, war ein Charakteristikum der so genannten „Stuttgarter Schule“. Bevor Fischer 1902 nach Stuttgart kam, war er Leiter des Münchner Stadtbaureferats. Nach seinen Planungen wurde München bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts gebaut. Fischer ging wiederum aus von Camillo Sitte, der 1889 ein Buch veröffentlicht hatte unter dem Titel: *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*.

Die rapide wachsenden Städte waren damals von einer austauschbaren, historistischen Architektur geprägt, bei der sich die Investoren wie aus dem Baukasten den geeigneten Stil aussuchen konnten. Fischer suchte dagegen auf den Spuren Sittes nach ortstypischen Besonderheiten und einer schönen Gestaltung von Straßen und Plätzen. „Architektur ist Hintergrund“: diesen Lehrsatz hämmerte uns der Altmeister Theodor Fischer schon vor 40 Jahren ein“, wie sein Schüler Heinz Wetzel schreibt, Professor für Städtebau und Kollege von Bonatz.

Leider hat der Städtebau eine andere Entwicklung genommen. In der Charta von Athen wurde 1933, unter Federführung Le Corbusiers, eine funktionale Trennung von Wohnen, Arbeiten, Verkehr usw. propagiert, und eine „autogerechte Stadt“. Angesichts dessen, wie unsere Städte heute aussehen, gilt diese Lehre inzwischen als überholt.

Immerhin steht in der Charta von Athen auch: „Die Stadt muss, bei Gewährleistung individueller Freiheit, Handeln im Sinne der Allgemeinheit begünstigen.“ Das kann nur heißen: Gemeinwohl geht vor Eigennutz. Dieser Grundsatz ist heute nicht mehr selbstverständlich. Immer größere Teile des Stadtgebiets werden zu halbprivatem Gelände, wo einem Kameraaugen nachstarrten und Security-Agenten unerwünschte Personen und Handlungen diskret aus dem Blickfeld räumen.

Was überhaupt gebaut wird, richtet sich immer weniger nach den Wünschen und Bedürfnissen der Kommune und ihrer Bürger, und stattdessen zunehmend nach den wirtschaftlichen Interessen der Investoren. Diese werden von den Stadtvätern oftmals eher hofiert, statt ihnen Bedingungen und Leitlinien vorzugeben. Für die Identität der Stadt wichtige Institutionen – wie in Stuttgart das Stadtarchiv – werden an die Peripherie verlagert. Die so genannte Gentrifizierung – ein scheußliches Wort, von englisch *gentry*: Adel – vertreibt ärmere Bewohner und spaltet die Gesellschaft: eine in höchstem Maß undemokratische Entwicklung.

In den Architektenwettbewerben steht dann vielleicht, ein Gebäude solle auf seine Umgebung reagieren. Dies gelingt aber nur in wenigen, speziellen Fällen. In der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, 207 von den EU-Ministern beschlossen, steht, Bestandsbauten seien nach Möglichkeit immer zu erhalten, und wenn dies nicht möglich sei, solle sich der Neubau an den bestehenden Parzellen orientieren. Das Gegenteil findet statt: Anonyme, nichtssagende Klötze von erschreckender Zahl und Ausmaßen reihen sich aneinander, nicht weil diese Gebäude gebraucht werden, sondern um überschüssiges Kapital zu binden. In allen größeren Städten stehen hunderttausende Quadratmeter Büroflächen leer.

Städtebau ist dann nicht mehr Stadtbaukunst, wie es früher auch hieß, sondern nur noch eine Folge von Verwaltungsakten: vom Flächennutzungsplan über den Bebauungsplan bis zum einzelnen Gebäude. Es entsteht eine gesichtslose, austauschbare, abweisende Architektur, gegen die die historistischen Bauten des 19. Jahrhunderts reine Schätze sind. Ich weiß nicht, ob dies in der Heidelberger Bahnstadt besser ist – Stuttgart ist jedenfalls im Eimer.

Unsere Städte sind oft kaum mehr wiederzuerkennen. Mit der Vernichtung historischer Substanz wird die Verbindung zur Geschichte gekappt. Welche Folgen dies für die Psyche hat, etwa auf Altersdemenz, aber auch für die Orientierung der Jüngeren, ist überhaupt noch nicht abzusehen.

Mir ist immer die Stimme eines kleinen Kindes im Ohr, die ich auf der Straße in Stuttgart, bei der Baustelle des zweitgrößten derzeit gebauten Einkaufszentrums aufgeschnappt habe: „Papa, hier war ich noch nie.“ Die Antwort des Vaters: „Doch, hier warst du schon, du erkennst es bloß nicht wieder.“

So geht es uns allen, mit unserer gebauten Umwelt. Damit können wir uns nicht abfinden. „Wessen Stadt? Unsere Stadt“, sagen wir in Stuttgart. Wir sind der Souverän, wir wollen entscheiden, wie unser Land, unsere Stadt, unsere Zukunft aussehen sollen.