

# Vorwort

Seit gut 20 Jahren wohne ich in Stuttgart und habe diese Stadt im Lauf der Jahre immer mehr schätzen gelernt. Vieles hat sich seitdem zum Positiven entwickelt: Es geht vielfältiger, aktiver und unterhaltsamer zu. Allerdings fällt auch auf, dass manchmal kurzfristigen Überlegungen, Modischem oder Oberflächlichem Vorrang eingeräumt wird zu Lasten von Einmaligem, Authentischem und auch vor bürgerschaftlichem Engagement. Vermeintliche Sachzwänge finden in dieser Stadt, wie überall sonst auf der Welt auch, neuerdings leichter Gehör als wohlbegründete, langfristig angelegte Visionen. Und so verhält es sich auch mit dem Stuttgarter Hauptbahnhof. Dabei erscheint es auf den ersten Blick ja nur konsequent, den alten, lieblos behandelten Hauptbahnhof mit viel Geld zu einer modernen ICE-Station unter Tage umzugestalten. Aber: Ist der Bahnhof einer Großstadt mit einer U-Bahnstation gleichzusetzen? Ist, was höher, schneller, was modern, teuer und machbar ist, in jedem Fall ein Gewinn für das Gemeinwesen?

Es dreht sich dabei nicht nur um den Erhalt des monumentalen, denkmalgeschützten Bauwerks, sondern auch um dessen städtebauliche Bedeutung, um das bürgerschaftliche Selbstverständnis und um eine Qualität, die manchem «Sachmenschen» nur schwer vermittelbar ist: Häfen, Flughäfen und Bahnhöfen ist gemeinsam, dass sie Orte der Begrüßung sind, für Einheimische wie für Fremde die erste Kontaktaufnahme mit einem Land und einer Stadt, eine Einladung sozusagen. Genauso sind sie Orte des Abschieds. Wollen wir wie eine Rohrpost anonym von A nach B gelangen oder wollen wir reisen, d.h. mit dem Eindruck der Stadt und ihren Menschen einsteigen, abfahren bzw. ankommen? Der Stuttgarter Hauptbahnhof bietet das. Wollen wir das alles, um eines minimalen Zeitgewinns willen, im Untergrund verstecken? Wollen wir einen bürgerfreundlichen Bahnhof oder eine kühle Reisemaschine, die wie ein gewaltiger Splitter quer im Herzen der Stadt steckt?

In der Geschichte Stuttgarts wiederholt sich immer wieder die im Grunde selbe Diskussion:



Kaufhaus Schocken, Kronprinzenpalais und Altes Steinhaus mussten ohne zwingenden Grund weichen. Neues Schloss und Markthalle konnten in letzter Minute gerade noch für die Bürger und die Nachwelt gerettet werden. Wird der unter dem Namen «Stuttgart 21» geplante Tiefbahnhof realisiert, verkommt der Bonatz-Bau zum Torso, eingezwängt zwischen höchster Verkehrsdichte auf dem Arnulf-Klett-Platz und der seelenlosen Funktionslosigkeit des Straßburger Platzes. Weder hat es irgendeine Stadt der Welt verdient nach einem so hässlichen und unmaßstäblichen Bullaugenkorridor benannt zu werden, noch verdient Stuttgart einen weiteren Verlust an unverwechselbarer, städtebaulicher Identität. Stuttgart braucht keinen neuen, austauschbaren Bahnhof der Deutschen Bahn, der unter jeder x-beliebigen Stadt

begraben sein könnte, sondern seinen modernisierten Kopfbahnhof, der nur für diese Stadt entworfen wurde. Sicher, dieser muss den modernen Anforderungen angepasst werden. Hier sollen die Reisenden bei Tag und Nacht ankommen, abreisen, weiterreisen, auch warten dürfen, nicht aber ahnungslos unten durchrasen müssen.

Ich hege den ganz einfachen Wunsch, dass die Stadt bürgerfreundlich, ihre geschichtliche Entwicklung ablesbar und lebendig bleibt, dass das Wohl der Bürgerinnen und Bürger der Antrieb aller Planungen bleibt. Darum wünsche ich dem vorliegenden Buch, dass es dazu beiträgt, die Menschen wachzurütteln. Noch liegt das Schicksal des Hauptbahnhofs in unseren Händen.

*Walter Sittler*