

AUSSTELLUNG

Das Moderne vom Modischen unterscheiden | Paul Bonatz im DAM

Tanja Scheffler

„Der Stuttgarter Bahnhof hat mir immer gefallen. Sein Architekt war vielleicht etwas konservativ. Aber er war ein guter Architekt.“

Peter Zumthor brachte im Spiegel-Gespräch Ende letzten Jahres auf den Punkt, was viele spätestens seit der Debatte um „Stuttgart 21“ denken. Tausende Demonstranten waren im Herbst hinter einem Architektenporträt hergelaufen – eine ungewöhnliche Szenerie. Das Deutsche Architekturmuseum in Frankfurt am Main zeigt jetzt eine opulente Retrospektive auf das Werk von Paul Bonatz (1877–1956).

Die Ausstellung zeichnet den Entwurfsprozess des Stuttgarter Hauptbahnhofs als „Weg in die Moderne“ nach. Zahlreiche Varianten sind zu sehen, vom historisierenden Wettbewerbsentwurf (1911) über Skizzen von der Ägyptenreise des Architekten, die den Einfluss der islamischen Baukunst auf das Portal zeigen, bis hin zur radikal vereinfachten Ausführungsplanung von 1914, einer perfekt auf das umgebende Stadtbild abgestimmten Komposition kubischer Baukörper. Der Stuttgarter Bau ist einer der letzten großen Bahnhöfe, die dem Geist des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts entsprangen, eine „Kathedrale des Verkehrs“. Trotzdem galt er unmit-

telbar nach seiner Fertigstellung 1928 als Prototyp des modernen „Großstadtbahnhofs“.

Ein skurriles, aber ob der aktuellen Diskussionen überaus hintergründiges Exponat: ein Blechmodell des Bahnhofs für die Märklin-Eisenbahn. Im Katalog von 1931 boten die Hersteller zusätzlich zum „Großstadtbahnhof“ auch seitlich „gestutzte“ Varianten an. Auch sie hatten offenbar Bonatz' Komposition monumentaler Baukörper – die Schalterhalle mit ihren großen Portalen, der aus der Königsstraße von weitem sichtbare Turm und die Flügelbauten – als beliebig kombinierbare Module aufgefasst.

Bonatz' erster großer Auftrag war die Sektkellerei Henkell in Wiesbaden (1907–09). Er entwarf ein repräsentatives „Chateau“. Eine monumentale Treppenanlage führt in den damals hochmodernen Gärkeller, einen fünfgeschossigen Eisenbetonbau. Das Gebäude mit seinem 1,60 m hohen auf dem Dachfirst angebrachten Schriftzug „HENKELL TROCKEN“ wurde bald zum Signet der Marke.

Im Gegensatz zu den Vertretern einer kompromisslosen Moderne war Paul Bonatz davon überzeugt, dass die Architektur eine „Entwicklung ohne sichtbaren Bruch weiterführen“ müsse. Die Studen-



Oben: Paul Bonatz in seinem Sommerhaus in Kornau, Allgäu, um 1937.
Keine Scheu vor Monumentalität: Neckar-Staustufe in Ladenburg bei Mannheim, 1927–33.
Fotos: © DAM

ten seiner „Stuttgarter Schule“ hielt er dazu an, „das Moderne vom Modischen zu unterscheiden“. Dem Stuttgarter Hauptbahnhof gab er mit dem Zeppelin-Bau (1928–31) ein kubisch-modernes Gegenüber. Beeindruckende Perspektivstudien belegen sein Gespür für die stadträumliche Atmosphäre. Eine ganze Reihe kleiner, am Hang gelegener Wohnhäuschen wiederum spielt mit konservativem Formenvokabular. Ein Foto aus den 30er Jahren zeigt ein mit traditionellem Satteldach und Aufschieblingen versehenes Gebäude, das Wohnhaus für Ferdinand Porsche, mit zwei davor geparkten kugelig-abgerundeten Fahrzeugen, den Prototypen des KdF-Wagens, dem späteren VW-Käfer. Die Szenerie wirkt wie ein alltags-taugliches Gegenmodell zu Le Corbusiers mit eleganter Autofahrerin avantgardistisch in Szene gesetztem Haus in der Weißenhofsiedlung.

In der ersten Reihe mitspielen

Ab 1932 war Bonatz wegen seines jüdischen Assistenten Angriffen durch die Stuttgarter NS-Presse ausgesetzt. Nach kritischen Äußerungen folgten 1933 Verhöre durch die Gestapo. Sein Verhältnis zum Nationalsozialismus blieb reserviert. Doch kein anderer deutscher Architekt konnte eine ähnlich erfolgreiche Tätigkeit im Ingenieurbau vorweisen. Seine für die Neckarkanalisation in den 20er Jahren entworfenen Staustufen und Schleusenanlagen waren zu prägenden Elementen der Flusslandschaft geworden, seine reduzierten Stahlbetonbrücken waren selbst im internationalen Vergleich spektakulär. Und so wurde Bonatz auch ohne Parteimitgliedschaft zur Mitarbeit am Reichsautobahnprojekt aufgefordert. Er entwickelte eine erstaunlich vielfältige Typologie für Stahlbeton-Balkenbrücken und entwarf – sich selbst-

Internationale Beleuchtungsmesse

Ein einzigartiger Moment für das Licht für alle, die Licht machen und für diejenigen, die von Licht leben

gleichzeitig mit dem Salone Internazionale del Mobile SaloneUfficio, Internazionale Biennale für den Arbeitsplatz Internationale Einrichtungszubehörmesse SaloneSatellite

Mailänder Messegelände, Rho

Cosmit spa
Foro Buonaparte 65
20121 Milano, Italien
+39 02725941
+39 028911563 fax
www.cosmit.it
e-mail info@cosmit.it

fieramilano



FIERA MILANO

Ministero delle Attività Economiche
co-funded by the Ministry
of Economic Development

