

Wolfgang Voigt und Roland May

**Paul Bonatz 1877 – 1956.**

Ernst Wasmuth Verlag Tübingen /  
Berlin 2010. 320 Seiten mit zahlreichen  
Abbildungen. Gebunden € 49,80.  
ISBN 978-3-8030-0729-2 (Buchhandels-  
ausgabe)



Die Unruhen und Diskussionen um Stuttgart 21 bewegen immer noch die Men-

sch en in und um Stuttgart, ein Ende ist nicht absehbar. Einen wichtigen Punkt der Auseinandersetzungen bildet die Tatsache, dass es nicht gelungen ist, den Abriss der Seitenflügel des Stuttgarter Hauptbahnhofs, des wohl wichtigsten Baus des Architekten Paul Bonatz, zu verhindern. Geradezu terminlich abgestimmt, wurde soeben im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt am Main die Ausstellung «Paul Bonatz 1877-1956. Leben und Bauen zwischen Neckar und Bosphorus» eröffnet, zu der der obige Katalog erschienen ist. Die Kontroverse um den Bahnhof ist sowohl Thema im Frankfurter Museum wie auch des angebotenen Begleitprogramms. Die Ausstellung wird nach Frankfurt auch in der Kunsthalle Tübingen vom 26. März bis zum 22. Mai 2011 zu sehen sein.

1911, also genau vor 100 Jahren, hatten Paul Bonatz und Friedrich Scholer den von den Königlich Württembergischen Eisenbahnen ausgeschriebenen Wettbewerb zum Bau des Stuttgarter Bahnhofs mit ihrem Entwurf «umbilicus sueviae», der «Nabel Schwabens», gewonnen und nach einigen Überarbeitungen seit 1915 gebaut. Der erst in den 20er-Jahren des letzten Jahrhunderts fertig gestellte Bahnhof wurde in der Architektur-Rezeption divers aufgenommen. Entdeckte eine Publikation im «Profanbau» 1919 «verschiedene dem deutschen Wesen diametral zuwider laufende Züge», monierte den französischen und orientalischen Einfluss, widmete Fritz Stahl 1921 im liberalen «Berliner Tagblatt» einen umfangreichen Artikel dem Bau als «fein ausgewogene Massenkomposition großen Stils» und hob die städte-

bauliche Leistung hervor: «Es ist das erste Bahnhofsviertel Deutschlands, und wahrscheinlich der Welt, das nicht eine Scheußlichkeit ist».

In diesen Auseinandersetzungen spiegelt sich auch ein Teil der Biografie Bonatz, die zudem stark geprägt ist von der deutschen Geschichte des 20. Jahrhunderts. Der in Lothringen geborene Architekt wird 1908 Professor an der TH in Stuttgart, gründet dort ein Architekturbüro, wird Mitglied des Deutschen Werkbunds. Mitglied beim Bund für Heimatschutz (Schwäbischer Heimatbund), wird dort sogar später Ehrenmitglied, was den Autoren des Katalogs wohl entgangen ist. Zahlreiche Reisen führen ihn ins Ausland, die Architektur in Spanien, Ägypten und in der Türkei beeinflusst die Entwicklung seines Baustils. Umstritten ist seine Rolle beim Aufbau der Stuttgarter Weißenhofsiedlung, die mit seinem Austritt aus dem Werkbund 1926 endet. Unumstritten ist aber auch der Erfolg der von ihm und Paul Schmitthenner repräsentierten «Stuttgarter Schule». Zahlreiche Ingenieurbauten, technische Leistungen der 1920er- und 1930er-Jahre tragen seine Handschrift: die Neckar-Kanalisation, Schleusenanlagen und Straßen- sowie vor allem Autobahnbrücken.

Sein Verhältnis zum Nationalsozialismus ist zunächst indifferent. Wiederholt ist er Angriffen von Angehörigen der NSDAP ausgesetzt, andererseits wird er zu einem Nutznießer der NS-Machthaber. Erfolgreich bemüht er sich um Staatsaufträge. Er wird Berater von Fritz Todt und Albert Speer. 1941 allerdings, in einer Zeit, in der er eine einflussreiche Position beim Bau der Autobahnen innehatte, kritisiert er den Gigantismus Albert Speers. Nach seiner Emeritierung in Stuttgart emigriert der 66-Jährige 1944 in die Türkei. In Istanbul kann er sich als Hochschullehrer und Architekt profilieren, kehrt aber 1950 nach Deutschland zurück. Neben zahlreichen Ehrungen erhält er auch die Ehrenbürgerwürde Stuttgarts. 1956 stirbt er und wird auf dem von ihm gestalteten Waldfriedhof begraben.

Die Katalogbeiträge zeichnen – auch kritisch – die Wege Bonatz' zwi-

schen dem Ersten Weltkrieg und den 1950er-Jahren als Hürdenlauf über die politischen Brüche der deutschen Geschichte nach. Seine Ausbildung und frühen Werke werden ausführlich dargestellt. Exkurse zeigen die Einflüsse auf, die von dem Stuttgarter Hauptbahnhof ausgingen, von seiner Lehrtätigkeit und seiner Rolle in der maßgeblich von ihm bestimmten «Stuttgarter Schule». Zwei Essays behandeln seine Tätigkeiten im Ingenieurbau und im Städtebau. Den Abschluss bilden Beiträge über seine Beziehungen zu Spanien und über Bonatz' Exil in der Türkei.

Und natürlich fehlen ausführliche Register nicht wie auch eine reiche Bibliografie, eine Biografische Chronik und eine Übersicht über die Modelle der Ausstellung.

Die Auseinandersetzungen um Stuttgart 21 haben den lange Zeit wenig bekannten Architekten des Stuttgarter Hauptbahnhofs – seit 1987 im Rang eines «Kulturdenkmals von besonderer Bedeutung» – wieder bekannt gemacht. Der Katalog trägt dazu bei, dass der Architekt Paul Bonatz selbst und sein gesamtes Werk wahrgenommen und gewürdigt werden kann.

Sibylle Setzler

Carlheinz Gräter

**Hohenloher Raritäten.**

**Geschichte und Geschichten.**

Silberburg-Verlag Tübingen 2010.  
160 Seiten mit 77, teils farbigen Abbildungen. Pappband € 17,90.  
ISBN 978-3-87407-901-3

«Ein bisschen mehr als eine willkürliche Auflistung Hohenloher Raritäten versucht dieses Buch. (...) Jede Kulturlandschaft stellt eine Legierung von Natur und Geschichte dar. So mischen sich auch in diesem Buch Elementarisches, Kunst und Historie.» Also Raritäten mit Gegebenheiten und Konstanten.

Es beginnt mit Kaiser Friedrich II. als Falkner und den Reihern, deren einer von Hermann Pfeifer nach einer Jagstfahrt 1910 zum Symbol des Wandervogels stilisiert wurde. Dann öffnet uns der Polyhistor Gräter, der nunmehr in einem ruhig dahinfließenden Altersstil schreibt,