

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 11 (1924)
Heft: 4

Artikel: Der neue Hauptbahnhof in Stuttgart : Architekten Prof. Paul Bonatz und F.E. Scholer
Autor: Curiel, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-12369>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

EMPFANGSGEBÄUDE FÜR DEN HAUPTBAHNHOF STUTTGART.
GRUNDRISS AUF BAHNSTEIGHÖHE.

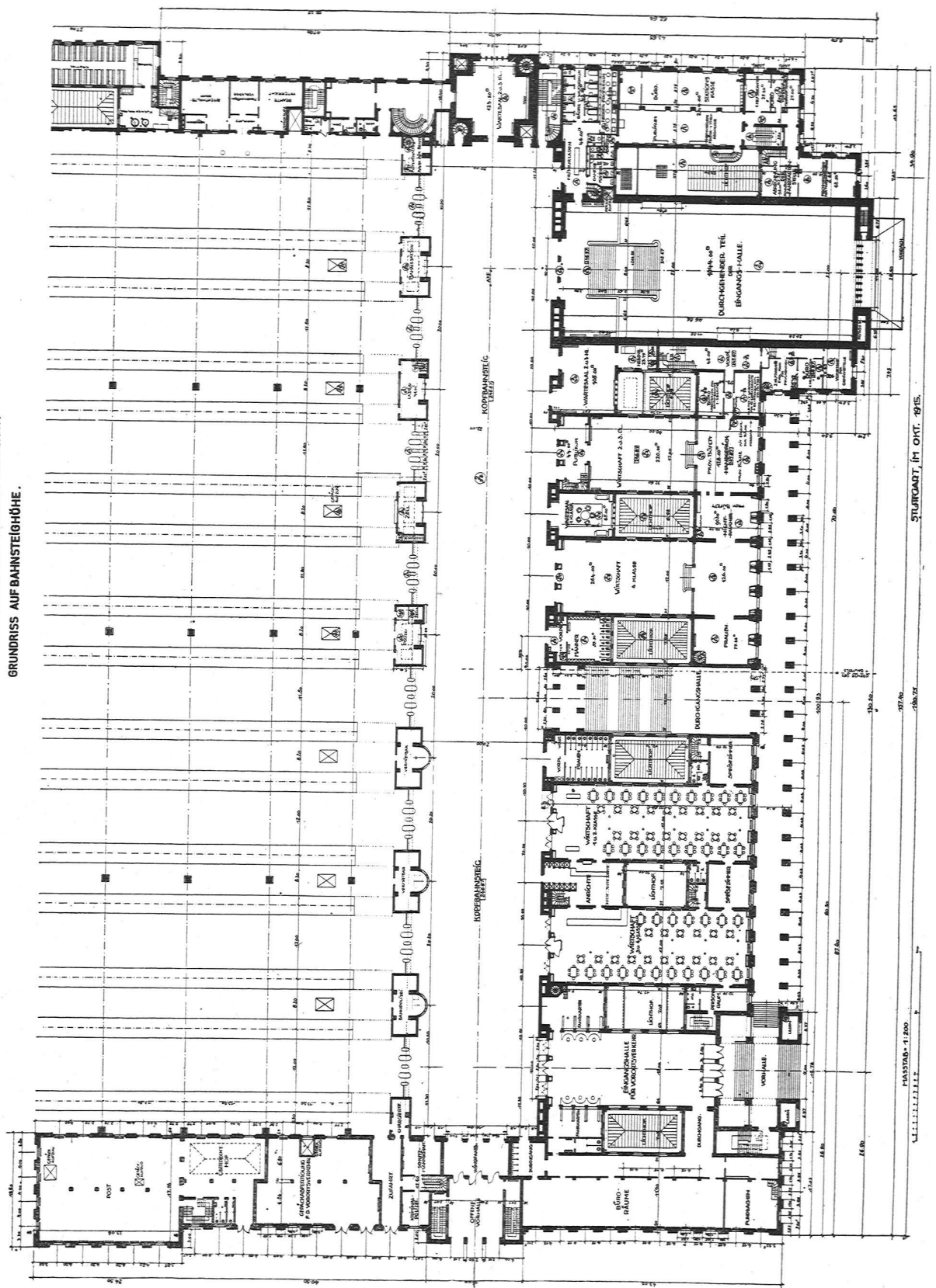




ABB. 10 ARCHITEKTEN PROF. PAUL BONATZ UND F. E. SCHOLER
 DER NEUE HAUPTBAHNHOF IN STUTTGART ANSICHT VON DER KÖNIGSTRASSE Phot. Eisenschink

DER NEUE HAUPTBAHNHOF IN STUTTGART

(Architekten Prof. Paul Bonatz und F. E. Scholer)

Die Entstehung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofes hat sich über eine längere Periode der deutschen Architektur hingezogen, in der durch scharfe künstlerische Krisen verschiedener Art die architektonische Ueberzeugung und der architektonische Gestaltungswillen lebhaften Wandlungen unterworfen gewesen sind. Auf Grund des Konkurrenzresultates von 1911 erhielten die Stuttgarter Architekten *Bonatz und Scholer* die Ausführung übertragen. Die Vorarbeiten, in deren Verlauf der preisgekrönte Konkurrenzentwurf grundsätzlichen, reinigenden Abänderungen unterworfen wurde, zogen sich bis zum Frühjahr 1914 hin. Der Krieg hatte eine längere Unterbrechung des Baues zur Folge. In Verwirklichung der Bauabsichten von 1914 war 1916 der Rohbau vollendet, der — was durch die unmittelbar angrenzenden Anfahrtsgeleise des alten Bahnhofes bedingt war — ungefähr die rechte Hälfte des Gesamtentwurfes darstellt; ein Baukörper, der die vier östlichen Doppelbahnsteige umfaßt. Eine neue Pause folgte. Nach Vollendung des inneren Ausbaues, bei dem naturgemäss die neuen wirtschaftlichen Verhältnisse zu bedeutenden Abweichungen von den ursprünglichen Bauabsichten führten, wurde diese erste Bauhälfte im Herbst 1922 dem Verkehr übergeben. Völliger Ausbau nach Massgabe des Planes von 1914 ist, soweit mir bekannt, etappenweise beabsichtigt; es wird zunächst die Breite eines weiteren Doppelbahnsteiges folgen, in dessen Achse der Hauptaussgang liegt (vergleiche den Grundriss); an diesen Teil werden sich drei weitere Doppelbahnsteige nach Westen zu anschliessen, die zur Bewältigung des gesamten Vorortverkehrs bestimmt sind.



ABB. 11 HAUPTBAHNHOF STUTTGART SEITENFASSADE MIT TURM Phot. Eisenschink

Die Maßstäbe für die Interpretation bzw. die Beurteilung eines solchen Baues aus unseren Tagen ergeben sich aus den Bedingungen, unter denen er entstanden ist. Das Bauprogramm, das in den meisten Fällen ohne Rücksicht auf die Möglichkeit architektonischer Gestaltung festgelegt wird, und die Gegebenheiten des Bauplatzes, die ebensowenig in einer der unmittelbaren architektonischen Gestaltung entfremdeten Zeit die Gestaltung selbst zu fördern vermögen, spielen hierbei eine meist verhängnisvolle Rolle. Dazu kommt die Belastung durch die Konvention, die, wenn nicht dem Architekten, so doch dem Bauherrn, schwer im Blut liegen. Hier liegen die Ursachen für die Tragik fast aller neuen Architektur, soweit sie sich ohne Bewegungsfreiheit in einen drängenden Stadtkomplex einfügen muss. Der architektonische Gestaltungswille im ganzen liegt unter Druck, er kann sich nur im *Gegensatz* zum Bauprogramm durchsetzen, während in Zeiten architektonischer Prädestination (im Barock etwa) schon die Idee des Bauprogramms allein die Gestaltung beflügelte. Zu diesen schweren Belastungen, die in dem unarchitektonischen Denken und Fühlen der jüngsten Vergangenheit verursacht liegen, treten als weitere Hemmungen die Folgen der stossweisen und kurzen Stilwellen, die seit der Selbstbesinnung des Jugendstiles in der deutschen Architektur eine stetige Entwicklung hintangehalten und eine Unruhe in die architektonische Vorstellung gebracht haben, der fast alle bedeutenden Baumeister der jüngsten Zeit anheimgefallen sind. Jugendstil, Klassizismus, Ingenierbau, Pölzigsche Romantik — angesichts solcher Akzente wird es klar, wie sehr die architektonische Vorstellung verwirrt sein oder werden muss, und wie positiv ein jeglicher im



ABB. 12 HAUPTBAHNHOF STUTTART SEITENFASADE MIT TURM Phot. Eisenschink

Kern klarer und seinem Wesen nach architektonischer Baugedanke zu werten ist. Ein Drittes kommt hinzu. Der Horror vor dem klassischen Detail, der nach dem architektonischen Satyrspiel des vergangenen Jahrhunderts nur zu begreiflich ist. Zugleich die Eröffnung neuer konstruktiver Möglichkeiten, die von selbst zu einer neuen Formensprache führen. Kein Zweifel, eine neue architektonische Sprache ist im Entstehen, deren erste Erzeugnisse naturgemäss noch voll von ideellen und praktischen Belastungen der letztvergangenen Epoche sind. Aus dem Tatbestand dieser allseitigen Gärung allein ergeben sich die Maßstäbe für das Verständnis der Bauten von heute, nicht aus dem Vergleich mit Erzeugnissen architektonischer Hochkulturen. Neue Gestaltungskräfte und neue Gestaltungsideen, (in denen man später vielleicht einmal architektonische Kategorien gleichberechtigt neben denen der klassischen oder barocken Baukunst wird erkennen können), sind am Werk; wo man sie sich in architektonischer Logik bewegen sieht, wird man zustimmen dürfen!

Eine solche Bewegung der architektonischen Gestaltungsidee ist deutlich erkennbar beim Vergleich des preisgekrönten Konkurrenzentwurfes mit dem ausgeführten Plan des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs (der Konkurrenzentwurf ist veröffentlicht in «Deutschen Konkurrenzen» XXVII. Band, Heft 314). Aus dem ersteren, der bei aller Frische der Erfindung noch ein architektonisch unlogisches Konglomerat darstellt, hat sich ein Gebilde entwickelt, das die verhängnisvollen Programm- und Platz-Gegebenheiten seinem Baugedanken so weit als möglich sich dienstbar macht.



ABB. 13 HAUPTBAHNHOF STUTTGART HAUPTTEINGANG Phot. Eisenschink

Den Kern des Baues bildet die auf dem erhöhten Niveau der Anfahrsgeleise gelegene Kopfbahnsteighalle; sie ist im Gegensatz zu den Kopfbahnsteigen früherer Bahnhöfe, die sich (wie in Frankfurt etwa) nach den Anfahrsgeleisen zu frei öffnen, als geschlossener, wandumfriedeter Raum durchgeführt; am westlichen Ende mündet sie in den Vorortverkehrsausgang, am östlichen Ende stösst sie auf den Turm. An die volle Breite der Kopfbahnsteighalle schliesst sich der Baukörper des Empfangsgebäudes an, der über sie hinaus die eigentlichen Bahnsteige flankiert; im Grundprinzip also gleichsam eine Breitanlage mit einem cour d'honneur. Die ponderierte, nicht streng symmetrische Grundrissanlage der Breitseite des Empfangsgebäudes ist klar: etwa durch die Mitte führt eine breite Treppenanlage als Hauptverkehrsabfluss von der Bahnsteighöhe auf die Strassenhöhe; auf Bahnsteighöhe breiten sich rechts und links von ihr die Wirtschafts- und Warteräume aus; unter diesen liegen die Anlagen für den Gepäckverkehr; im westlichen Teil liegt die Eingangshalle für den Vorortverkehr, im östlichen die grosse Schalterhalle für den Hauptverkehr; an beide schliessen sich nach den Seitenwänden zu die Räume der Verwaltung an. Aus der Breitseite der Fassade kann das Prinzip dieser Anlage abgelesen werden: über den mittleren Teil erstreckt sich eine Pfeileranlage, in deren Mitte ohne kubische Ausweitung des Baukörpers, nur durch Verbreiterung der Pfeilerstellungen kenntlich gemacht, die Hauptaustgangstreppe mündet; sie ist eingefasst von den beiden hervortretenden Eingangshallen, zu deren Seiten die Fassade auf der Fluchtlinie ihr Ende findet. Ueber die Hauptfassade zieht die Firstlinie der Kopfbahnsteighalle, die am östlichen Ende von dem Turm abgeschlossen wird.

Das architektonische System des gesamten Baukörpers beruht auf den Hauptideen des Grundrisses und auf den Gegebenheiten der Situation in bezug auf die Bodenverhältnisse und in bezug auf die Hauptstrassenader, die zur Stadt führt. Hauptakzente sind: die beiden Eingangshallen, das lange Schiff der Kopfbahnsteighalle, der Turm; aus ihnen ergibt sich die plastische Durchformung. Der von Osten nach Westen über die 190 m breite Fassade sanft ansteigende Boden, vor allem aber die Forderung nach einem Turm, der verkehrs-

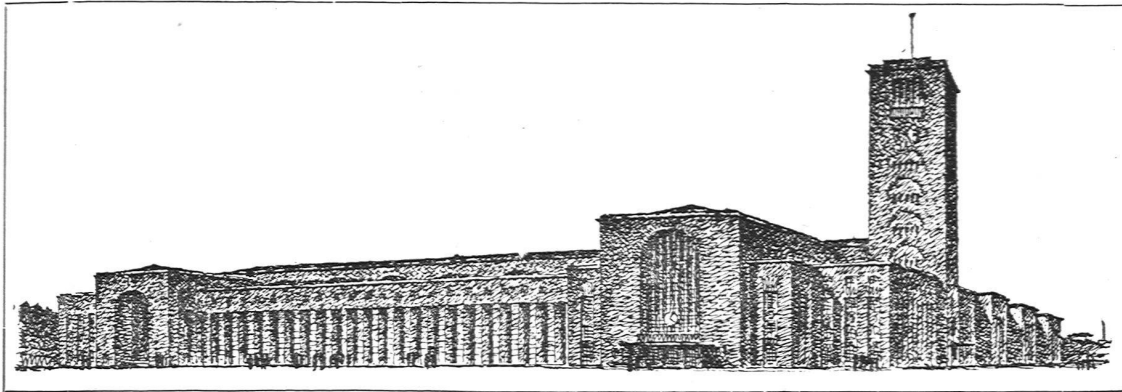


ABB. 14 HAUPTBAHNHOF STUTTGART GESAMTANSICHT NACH VOLLEM AUSBAU

technisch (nicht architektonisch), sinngemäss in die Achse der auf den östlichen Rand der Gesamtanlage stossenden Hauptzufahrtsader, der geraden Verlängerung der Königstrasse gelegt wurde, verhinderte von vornherein eine streng mathematische Symmetrie. Es ergab sich ein Massenbau, dessen einzelne Teile organisch aneinandergesetzt und miteinander verzahnt sind. Sein Gesetz kommt im Grundriss wie im Aufriss klar zum Ausdruck: stetiges Anschwellen von Westen nach Osten. Das Schiff der Kopfbahnsteighalle führt vom niederen Nebenausgang zu der Höhe des Turmes; die Fassade im ganzen steigert sich von der kleineren, über die Hauptfluchtlinie leicht vorgebauten Eingangshalle für den Vorortsverkehr über die lange Pfeilerreihe zu der stark vorspringenden grossen Schalterhalle, auf die in kurzem Abstand der Turm folgt. Das Gesetz dieser Dynamik ist einleuchtend und suggestiv, seine Verwirklichung leidet unter der in bezug auf die Hauptschalterhalle und die Proportionen der Kopfbahnsteighalle überraschenden Schmalheit des Turmes.

Aus dem Wesen des Massenbaues, aus seinen Grössenverhältnissen und seiner konstruktiven Durchführung ergeben sich die Prinzipien der Gestaltung im einzelnen. Sie beruhen auf derjenigen architektonischen Ausdrucksweise, die sich ohne Rücksicht auf traditionelle Formensprache aus den Konstruktionsmöglichkeiten des sogenannten Zweckbaues herausgebildet hat, und durch die ohne Zweifel die Architektur zur Besinnung auf ihre Grundelemente geführt worden ist. Der Baukörper im ganzen prägt die Organik der Baudee aus. Die einzelnen Hauptglieder des Baukörpers — Kopfbahnsteighalle, Turm, Eingangshallen, Verbindungsbau zwischen den Eingangshallen —, die unter Verzicht auf Wölbungen

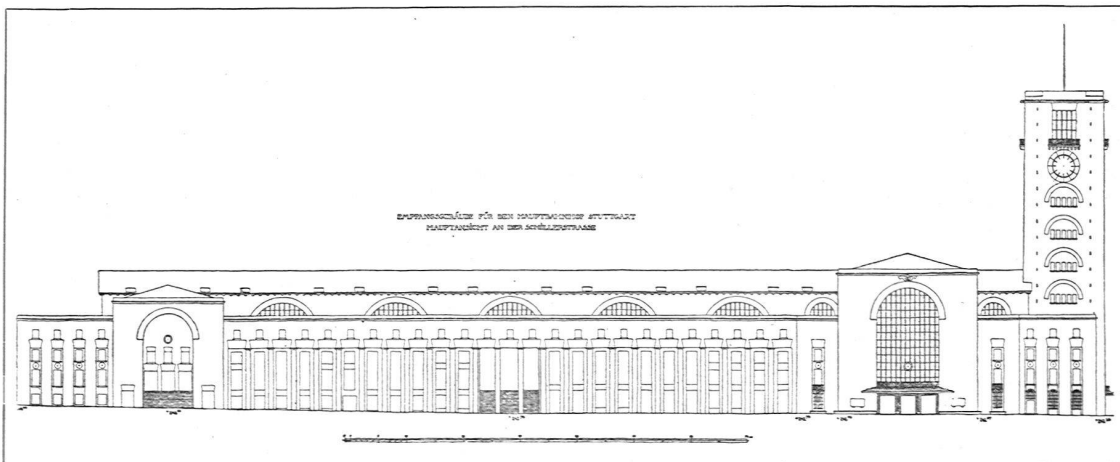


ABB. 15 HAUPTBAHNHOF STUTTGART HAUPTANSICHT GEGEN DEN BAHNHOFPLATZ

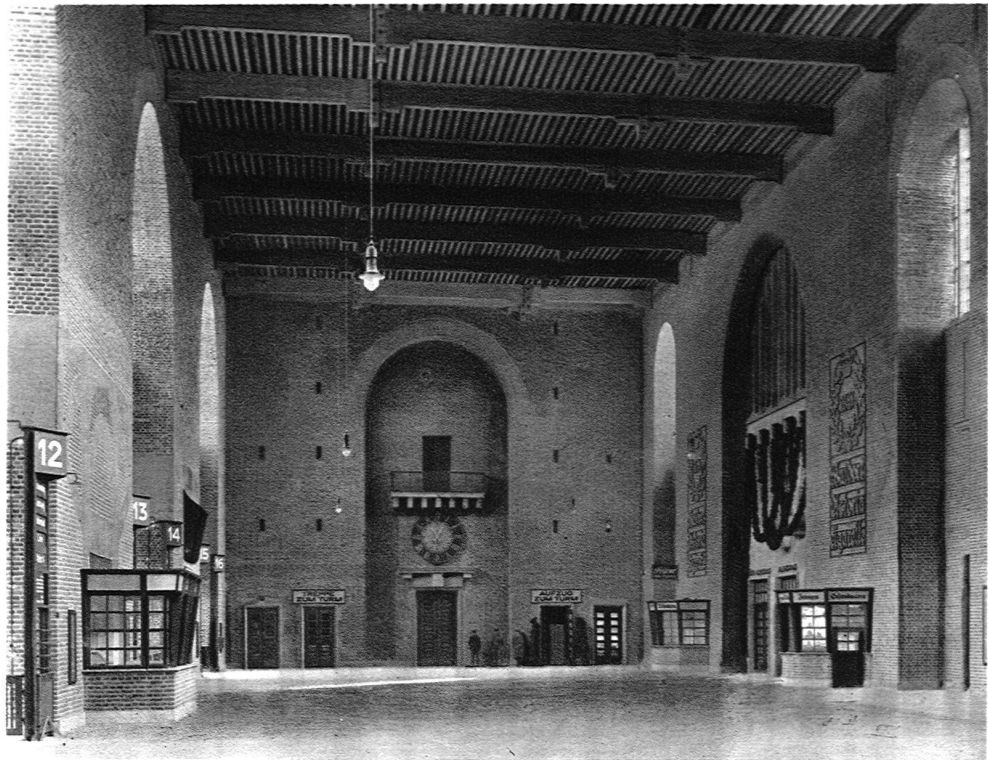


ABB. 16 HAUPTBAHNHOF STUTTGART DIE BAHNSTEIGHALLE Phot. Eisenschink

in einfache kubische Formen gebracht sind, sind auf Grund ihrer sachlichen Funktionen miteinander verbunden. In scharfen Kanten stossen sie kristallgleich aneinander; eigentliche Verschmelzungen finden nicht statt. Die architektonischen Beziehungen bilden sich auf Grund der Proportionen, der Massenanordnung, der Durchführung gemeinsamer First- und Fassadenlinien, der gleichen Behandlung der Epidermis und der motivischen Wiederholung des schlanken, hochgestellten Rechtecks, in das jeweils die Fenster der Hauptstockwerke eingeschlossen sind, und das in gleicher Höhenausdehnung das Grundmotiv der langen Pfeilerhalle des Mitteltraktes bildet. Beispiel des rhythmischen Lebens übrigens, wie diese Rechtecke des Mitteltraktes entsprechend ihrer funktionellen und damit architektonischen Bedeutung breiter gehalten sind als die der Fensternischen. Abgesehen von dem gesamten Rhythmus der Massen, der subjektiv bedingt ist, sind die letzteren Bauelemente und Gesetze die Mittel, mit deren Hilfe der Bau konsequent zusammengehalten ist; zugleich sind sie die Zeugnisse einer primären architektonischen Gestaltungskraft, wogegen sich in der Zusammenfügung der Baukuben ein in bezug auf seine Verwirklichungsmöglichkeiten im ganzen noch unausgeglichener, jedoch schon kühner Gestaltungswillen offenbart.

Die Raumgestaltung entspricht der des Baukörpers. Einfache kubische Gebilde, deren Gliederung — wie der grossen Schalterhalle — mit Hilfe von schlanken, hochgestellten Rechtecken durchgeführt ist. In den Riesenräumen der Schalterhalle und der Kopfbahnsteighalle tritt als zweites Gliederungsmotiv der schlanke, hochgestellte Bogen auf, eine weise architektonische Erfindung, durch die in die Schwere der kubischen Form ein bewegter Rhythmus eingeführt wird. Die Anlage der Räume selbst und ihre Abfolge verbindet klarste architektonische Gestaltung mit verkehrstechnisch bester Lösung. Die Detail-

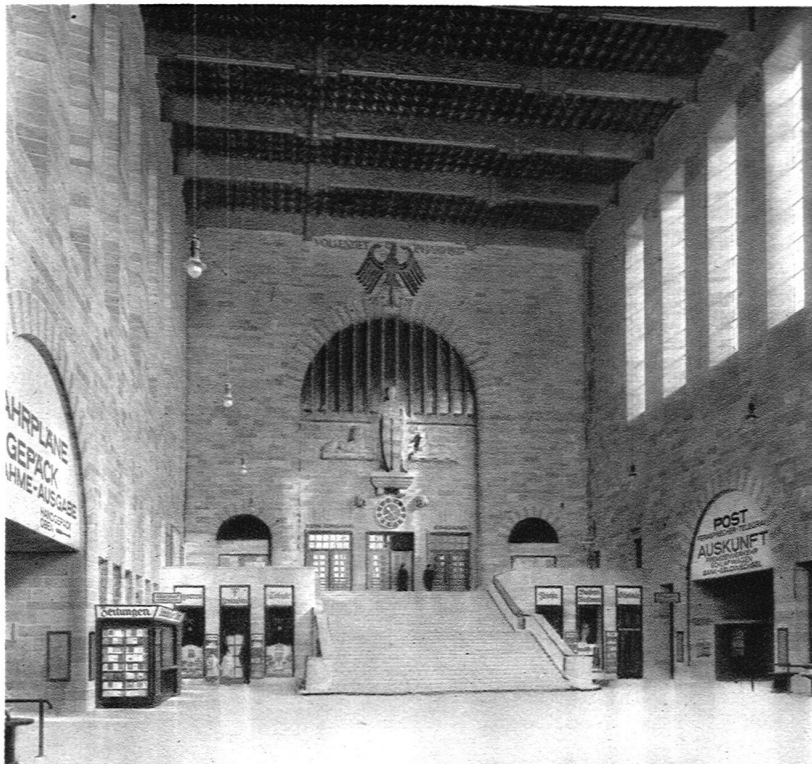


ABB. 17 HAUPTBAHNHOF STUTTGART EINGANGSHALLE Phot. Eisenschink

ausführung (Wandbehandlung, Profile, dekorativer Schmuck) bleibt heute, wo die Architektur erst wieder beginnt, zunächst sekundär; sie hat übrigens (wie bei dem Verzicht auf den geplanten Verputz der Kopfbahnsteighalle) unter den Zeitläuften leiden müssen. Typisch erscheint, dass sie organisch bleibt, solange sie (wie etwa bei dem grossen Fenster der Schalterhalle oder bei den bemerkenswerten Holzdecken) unmittelbar aus der Architektur hervorsticht, dass sie jedoch versagt, wo sie (wie über der Treppe in der Schalterhalle oder in den Wandbildern der Wirtschaftsräume) rein schmückenden Charakter besitzt; typisch für die architektonische Fremdheit der freien Künste, Malerei und Plastik, typisch auch für die neuerwachte Architektur selbst.

Die Verwirklichung dieses Baues zeigt mit eindeutiger Klarheit den Stand der heutigen Architektur. Der Ballast eines unarchitektonischen Zeitalters wird klar: die Anlage besitzt keine organische Bindung mit der Stadt; die optische Verknüpfung des Turms mit der Hauptstrasse der Stadt besitzt keinen architektonischen Charakter; sie bleibt letzten Endes bildmässig, bestenfalls praktisch. Dem Architekten wurde die Möglichkeit einer grosszügigen Platzgestaltung genommen, die ein Bau von solchen Ausmaßen mit Notwendigkeit erfordert; antiquarische Sentimentalität schonte lieber einen bedeutungslosen alten Bau und schnitt dadurch dem neuen den Atem ab. Demgegenüber setzt sich jedoch um so stärker und trotziger der neue Gestaltungswille durch. Der Zweckbau, dessen geistige Wiege in den revolutionären Strömungen des Jugendstiles begründet liegt, führt zu der Besinnung auf die primären kubischen Gebilde der Architektur überhaupt. Zugleich führt der ursprüngliche architektonische Gestaltungstrieb eines starken Baumeisters zu der «Verklärung der Materie durch die Form» (Poelzig); der gestaltende Eros beginnt sich auch in der Architektur wieder zu regen.

Hans Curjel.