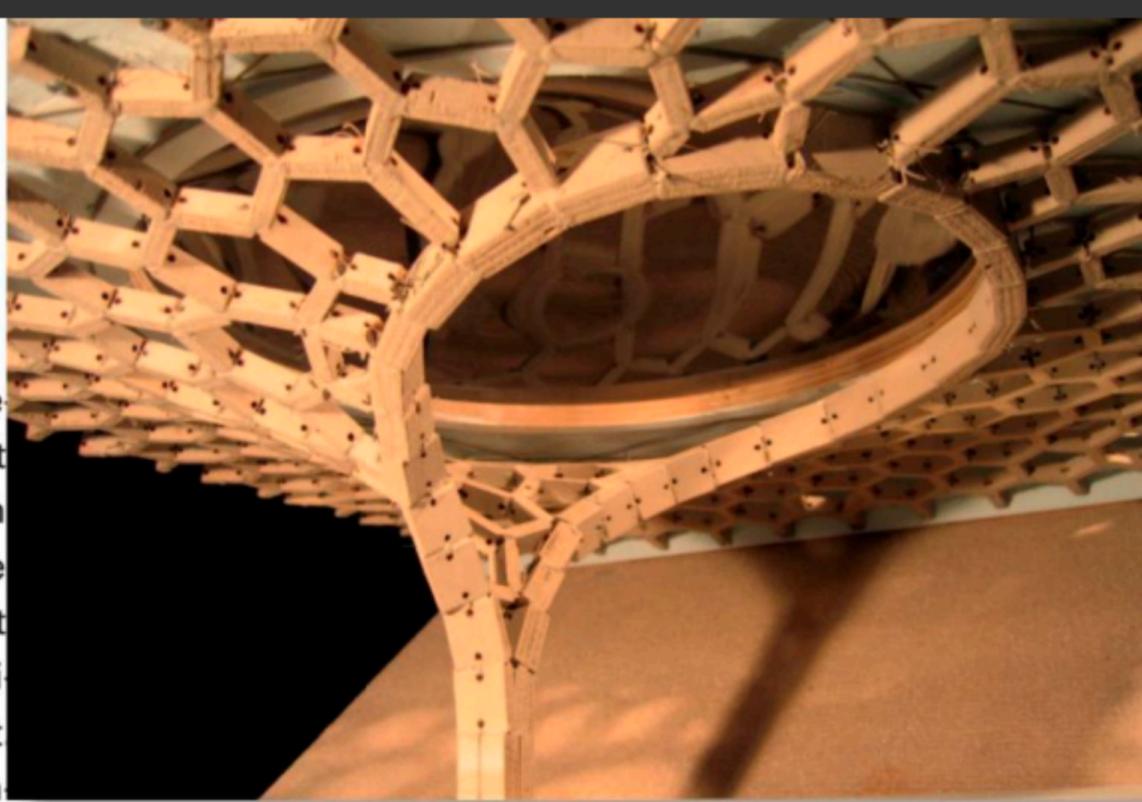


NOCHMALS VON VORN

FREI OTTO EMPFIEHLT EINEN NEUBEGINN DER PLANUNGEN

Seine Warnungen gingen im Sommer durch die Medien. Wie aber kommt es, dass Frei Otto »Stuttgart 21« zuerst mit geplant hat, dann aber ausgestiegen ist? Nochmals von vorn: 1964 kam Otto, der »wie kein anderer deutscher Architekt der Nachkriegszeit internationale Anerkennung gefunden hat« (Architekturmuseum der TU München), nach Stuttgart. Berufen von Fritz Leonhardt, dem Erbauer des Fernsehturms und Rektor der Stuttgarter Universität. In Stuttgart entstanden Ottos wichtigste Entwürfe: der Pavillon der Expo in Montreal, das Münchner Olympiastadion, die Mannheimer Multihalle, seine Bauten für Saudiarabien, die Ökohäuser der Bauausstellung 1987 in Berlin. Aber außer seinem eigenen Institut für leichte Flächentragwerke sowie seinem Wohnhaus und Atelier in Warmbronn hat er hier nichts gebaut. Als ihm 1997 zu Ohren kam, dass Christoph Ingenhoven, mit dem er zuvor schon zusammengearbeitet hatte, zum Wettbewerb für den Stuttgarter Hauptbahnhof eingeladen war, sah er darin eine Chance.

Als Ingenhoven 2005 den Holcim-Preis für das Projekt erhielt – den höchstdotierten Architekturpreis der Welt, gestiftet vom weltgrößten Zementhersteller – wurde der Name Frei Otto nicht einmal erwähnt. Doch das charakteristische Merkmal des Bahnhofsentwurfs, die Form der Gewölbeschale mit den typischen Lichtaugen, stammt aus Ottos Werkstatt: 128 Modelle entstanden von 1997 bis 2008 in seinem Atelier in Warmbronn. Sie gehen nun an das Südwestdeutsche Archiv für Architektur und Ingenieurwesen (SAAI) in Karlsruhe und werden künftig zusammen mit allen seinen anderen Modellen in der



von Friedrich Weinbrenner erbauten Münze zu sehen sein.

Doch warum ist Frei Otto, der den Bahnhof als seinen bisher schönsten Entwurf bezeichnet, vor zwei Jahren ausgestiegen? Weil, so Otto, allen beiden beteiligten Ingenieurbüros, dem Büro Happold sowie Leonhardt, Andrä und Partner,

»mitgeteilt wurde, dass sie das Projekt nicht mehr bearbeiten sollen.« Mit Happold hatte Otto seit der Mannheimer Multihalle, mit Leonhardt schon seit Montreal immer wieder zusammengearbeitet. Zugleich kamen ihm zusehends Zweifel: »Ich kam zu der Meinung, allein, ohne meine Freunde, die Ingenieure, kann ich das nicht verantworten.«

»Alle Fakten auf den Tisch«, lautete das Motto von Heiner Geißlers Schlichtungsgesprächen. Ottos Kritik und Anregungen, sind dabei nicht zur Sprache gekommen. Wohl gemerkt: Otto behauptet nicht, dass sich der Tiefbahnhof nicht bauen ließe. Er warnt aber vor unabsehbaren Risiken des Bauens im feuchten Grund und beklagt eine Intransparenz, die so weit reicht, dass selbst ihm als Beteiligtem wichtige Unterlagen nicht zugänglich waren.

»Ist es richtig, den Bahnhof an die sensibelste Stelle, das Zentrum der Aue von Stuttgart zu bauen?«, fragt Otto. An der engsten Stelle des Nesenbachtals gibt es Oberflächenwasser, Grundwasser, Abwasser, unterirdische Quellwasser und Mineralwasser. Probleme des Bauens im feuchten Grund beschäftigen den Architekten, seit er 1937 als Zwölfjähriger zum ersten Mal nach Berlin kam. Damals war unweit

des Brandenburger Tors eine S-Bahn-Baustelle eingestürzt. Zwanzig Bauarbeiter kamen ums Leben, niemand konnte je zur Verantwortung gezogen werden. Später erzählte ihm sein Onkel, Curt Oehler, wie sich in Mexiko City das Fundament eines Hochhauses über Nacht einen Meter hob. Mexiko Stadt ist erbaut über der alten Azteken-Hauptstadt Tenochtitlan, die in einem See lag: Oehler war der Erfinder schwimmender Gründungen. Das Fundament, hätte geflutet werden müssen – doch der Beauftragte war eingeschlafen.

Der geplante Tiefbahnhof liegt ebenfalls im Grundwasser. Auf den Boden des 430 Meter langen, 80 Meter breiten Kolosses wirkt eine Auftriebskraft, die mindestens der Wasserverdrängung des umschlossenen Luftraums entspricht und sich auf gut und gern 500 000 Tonnen summiert. Das Eigengewicht reicht nicht aus, um dies zu kompensieren: Der Bahnhof muss also im Boden verankert werden, obwohl dies ursprünglich im Wettbewerb ausgeschlossen war. Wenn nun Verankerungen vorgesehen sind, so gibt es dafür keine bisher bekannt gewordenen Genehmigungen. Und es stellt sich die Frage, wie das Verfahren angesichts des aggressiven Stuttgarter Grundwassers und der unterirdischen Quellen auszusehen hätte.

Frei Otto hat weitere Einwände: So etwa gegen die Vorkehrungen im Panik- und Brandfall, falls die Lichtaugen dauerhaft geschlossen würden. Über all dies, aber auch die Sicherheitsrisiken des Grundwassermanagements der Bahn, ließe sich bislang jedoch nur spekulieren: »Ich bin bestürzt, dass die zu bauenden Pläne bisher nicht veröffentlicht wurden«, sagt der Architekt. Ohne Pläne sei auch keine belastbare Kostenkalkulation möglich. »Anscheinend wurden Verträge abgeschlossen«, so Otto wörtlich, »ohne zu berücksichtigen, dass das Objekt noch gar nicht vollständig überschaubar war.«

Da er zudem, anders als bei all seinen früheren Projekten,

nie wirklich wusste, wer der Ansprechpartner war – die Bahn, die Stadt, das Land oder doch der Bund als Eigner der Bahn – und auch die Ingenieure seines Vertrauens nicht länger dabei waren, kam Frei Otto zu dem Schluss: Das Projekt ist so nicht durchführbar. Und: die Kosten werden steigen. Er bezeichnet das Planfeststellungsverfahren, in dem tausende Einwände unter Berufung auf höherwertige Ziele abgewiesen wurden, als voreilig abgeschlossen.

Kann man aber nach so vielen Jahren noch einmal ganz von vorn anfangen? Heiner Geißler ist vor dieser Frage zurückgeschreckt. Frei Otto sagt: »Ein Neuanfang ist unumgänglich.« Er erinnert an sein berühmtestes Bauwerk, das Münchner Olympiadach. Damals hatte Günther Behnisch in Anlehnung an Ottos Pavillon der Expo in Montreal ein Zeltdach entworfen, das so nicht zu bauen war. Anstatt nachzubessern oder den Entwurf ad acta zu legen, hatte er Otto konsultiert, der zusammen mit allen Beteiligten in drei Monaten eine Lösung ersann, die dann auch ausgeführt wurde. »Ich bin überzeugt, eine grundsätzlich neue Planung des Bahnhofs, mit allen modernen Möglichkeiten unter Zusammenarbeit aller spezieller Fachleute, ist innerhalb eines Jahres möglich und könnte sogar die wirtschaftlichste Lösung bringen.« Es heißt, neben Kopf- und Tiefbahnhof gäbe es keine weitere Alternative. Frei Otto sagt: »Man kann durchaus Alternativen entwickeln.«

Dietrich Heißenbüttel

Foto: Formfindung im Modell – hier ein frühes Modell der Lichtaugen des Tiefbahnhofs konzipiert von Frei Otto.

Buchtipps:

Frei Otto - Das Gesamtwerk. Leicht bauen, natürlich gestalten, hrsg. von Winfried Nerdinger, Basel, Boston, Berlin 2005.

Christine Kanstinger, 128 Modelle für den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof, 1997 bis 2008 entstanden im Atelier Frei Otto Warmbronn, Stuttgart 2008.