

Wolfgang Voigt
Begrüßung Ausstellung Bonatz 21.01.2010, leicht gekürzt
Deutsches Architekturmuseum Frankfurt am Main

Vorweg eine wahre Geschichte. Ein Sammler kaufte sich einen Hochbunker aus dem zweiten Weltkrieg und baute es zu einem Privatmuseum um – der Kunstbunker in Berlin. Alle Feuilletons haben darüber berichtet. Dem Autor der Süddeutschen Zeitung war dazu eine schöne Pointe eingefallen. Der Architekt des Bunkers sei ein gewisser Paul Bonatz gewesen, und dieser habe in den 20er Jahren mit Kollegen eine Architektenvereinigung namens „Der Klotz“ gegründet.

Das war richtig gegoogelt, aber falsch notiert, wie Sie gleich sehen werden. 14 Jahre später hätte derselbe Architekt dann während des Krieges das erwähnte Ungetüm von Bunker entworfen. Der Autor hatte sein Stichwort gefunden, er taufte den Bau den „Klotz von Berlin“. Was kann ein so einem Architekten auch anderes einfallen als ein klobiger Bunker, eben ein Klotz.

So stand es vor zwei Jahren im Feuilleton der Süddeutschen Zeitung (20. April 2008), den Namen des Autors lassen wir jetzt mal weg. Die Pointe mit dem Klotz war so griffig, dass gleich danach der Tagesspiegel ohne neue Recherche von der Süddeutschen abschrieb. Das Bauwerk hieß nun „der Riesenklotz“. Nur stimmte daran fast gar nichts, denn die von Bonatz und anderen gegründete Vereinigung hieß nicht der „Klotz“, sondern der „Block“, und der Architekt des Bunkers war nicht Paul Bonatz, sondern sein Bruder Karl, mit dem er keineswegs ein gemeinsames Büro unterhielt, wie das andere Brüderfirmen in der Architektur getan haben, wie die Perrets und die Jeannerets in Frankreich oder die Böhm in Köln. Wir wollen nicht bestreiten, dass der echte Paul Bonatz ebenfalls Klötze entworfen hat, manchmal lässt sich gerade damit Architektur machen. Aber wenn so unbekümmert um Fakten über einen Architekten wie Bonatz geschrieben werden kann, ohne dass sich jemand aufregt, dann steht es schlecht um die Erinnerung an sein Werk.

Das war 2008, da kannte kaum jemand Paul Bonatz. Im letzten Sommer war sein Name, 54 Jahre nach seinem Tod, in allen Medien präsent. Die meisten von uns sahen seinen wichtigsten Bau mehr als einmal in der Tagesschau, immer dann, wenn wieder einmal Zehntausende demonstrierten. Ich meine den Stuttgarter Hauptbahnhof von Bonatz, begonnen 1914 und fertig gestellt 1927, eine auf das Stadtbild perfekt abgestimmte kubische Komposition, explizite Großstadtarchitektur in einer damals neuen Monumentalität. Wenn man so will, ein fein abgewogenes Ensemble aus größeren und kleineren Klötzen.

Natürlich kann niemand sagen, wieviele der Demonstranten explizit für den Bau von Paul Bonatz auf der Straße waren und nicht doch wegen der abgeholzten Bäume oder

wegen anderer Aspekte von Stuttgart 21. Eine Tatsache ist jedoch, dass die Teilnehmerzahl bei den Demonstrationen steil nach oben gingen, als der Abriss des Nordflügels begann. Für mich ist genau das die Überraschung des letzten Sommers. Menschen in dieser Zahl, die gegen die Zerstörung eines Kulturdenkmals auf die Straße gehen, das ist wohl ohne Beispiel. Ich kenne kein Beispiel aus der jüngeren Geschichte. Denken Sie an den Palast der Republik in Berlin: Nichts dergleichen ist dort geschehen, als er beseitigt wurde, auch er ein Baudenkmal von besonderer Bedeutung.

Es gibt leichtere Aufgaben, als Paul Bonatz eine feste Adresse in der Architektur zuzuweisen. Paul Bonatz war nicht nur ein vielbeschäftigter Architekt und Entwurfslehrer, dessen „Stuttgarter Schule“ sich in der Zwischenkriegszeit zu einer der wichtigsten Ausbildungsstätten für Architekten entwickelte. Was sich sagen lässt, ist, dass er als Architekt eine zwischen moderater Moderne, Bautradition und Landschaftsbezug oszillierende Baukunst vertrat. Erst in späteren Jahren entwickelte er sich zu einem Vertreter eines moderaten Klassizismus. Moderne und Monumentalität zu verbinden, war für ihn im Gegensatz zu den Kollegen der Avantgarde kein Widerspruch.

Bonatz Standort noch präziser anzugeben gelang auch den Zeitgenossen nicht. Gustav Adolf Platz in seiner „Baukunst der neuesten Zeit“ (1927) konnte es nicht genau sagen, für ihn war Bonatz der „wohl in allen Lagern anerkannte Meister“ und an anderer Stelle der „die Überlieferung klug nutzende Neuerer“. Das traf die Sache einigermaßen, denn einerseits war Bonatz einer der Protagonisten einer letztlich konservativen Hochburg in der Architektur, nämlich seiner Stuttgarter Schule, tatsächlich hielt er selbst aber eine mittlere Linie, die ihm Optionen nach allen Seiten offen hielt. Hohes Ansehen unter den Zeitgenossen erwarb er sich mit seinen technischen Bauten: Zuerst waren das die Staustufen am Neckar zwischen Mannheim und Stuttgart, dann, in den 30er Jahren und unter dem Etikett des Dritten Reiches, die Brücken an der Autobahn.

Erich Mendelsohn, der Bonatz 1926 in Stuttgart in seinem Haus besuchte, beschrieb ihn seiner Frau in einem noch am gleichen Abend abgesandten Brief: „Bonatz sehr zuvorkommend und auf lebendige, weltmännische Art umwerbend und nach Umworbenwerden verlangend. (...) Sehr bedacht auf seine erste Stelle in Stuttgart, deshalb leicht verschnupft – eitel aus zu langem Kleinstadt-Provinzstadt-Blickwinkel-, aber mit der Einfachheit des Könners, der auf Respekt schließlich eine Anwartschaft erworben hat.“ Ein durchmischte, aber am Ende doch gerechte, weil anerkennende Charakterisierung, vielleicht mit einem Fünkchen Herablassung des arrivierten Architekten aus der Metropole Berlin.

In dieser Charakterisierung gibt es ein auffälliges Attribut, das zwischen 1914, als er mit dem Bahnhofsentwurf Furore machte, und den Nachrufen 1956 immer wieder auftaucht: Bonatz sei ein Kosmopolit, er sei weltmännisch. Nicht jeder, der ihn so nannte,

tat es in freundlicher Absicht. Als der Stuttgarter Bahnhof 1918 im Rohbau fertig war, meinte ein Rezensent der Zeitschrift Profanbau, dieser Architekt sei eben „als Künstler doch Kosmopolit, seine Werke können deshalb für die Entwicklung einer nationalen (...) Architektur nie eine Bedeutung erlangen“. Der Autor hatte in den Formen des Bahnhofs fremdländische Einflüsse entdeckt, die ihn und seinen Bau disqualifizierten.

Diese Einflüsse zu entschlüsseln und damit das Hauptwerk von Bonatz anders zu lesen, als das bisher möglich war, haben wir uns in der Ausstellung bemüht. Bonatz selbst hat in seinen Erinnerungen einen Hinweis gegeben, als er schrieb, seine Ägyptenreise 1913 habe den entscheidenden Impuls gegeben, um aus dem noch historistischen Entwurf, mit dem er den Wettbewerb gewonnen hatte, das werden zu lassen, was der Bahnhof wurde, nämlich ein Ensemble aus kubischen Volumen, das einen entscheidenden Schritt in die Moderne bedeutete. Tatsächlich hat Bonatz nie genau erklärt, was ihn in Ägypten motivierte. Marc Hirschfeld, er ist auch einer der Autoren im Katalog, hat als erster die andere, islamische Spur freigelegt. seitdem wissen wir, dass die sogenannten negativen Lisenen am Schlossgartenflügel, den die Bahn abreißen will, und dass die Fronten der Schalterhallen mehr mit einer Moschee in Kairo zu tun haben als mit der Architektur der Pharaonen, und belegen lässt sich das mit Bonatzschen Skizzen, die Sie in der Ausstellung sehen können.

Von Julius Posener stammt die Beobachtung, dass, wenn man in Stuttgart die große hohe Schalterhalle betrete, man sich vorkomme wie in einer Kirche. Ein anderer Autor, der sowjetische Schriftsteller Ilja Ehrenburg, beschrieb den Bahnhof in den 20er Jahren in einer Mischung aus Faszination und Ironie als „Tempel eines unbekanntes Kultus“, in dem Liturgie vom Fahrplan bestimmt werde. Kein Wunder, kam doch die Form aus dem Sakralbau, wenn auch nicht des christlichen. Diesen Transfer aus dem Sakralen ins Profane gab es interessanterweise anschließend in umgekehrter Richtung. Als dass der Bonatzsche Bahnhof 1922 im ersten Bauabschnitt dem Verkehr übergeben war, dauerte es nicht lange, bis Architekten wie Dominikus Böhm und Hans Herkommer Kirchen entwarfen und schließlich auch Bauten, die der großen Schalterhalle zum Verwechseln ähnlich waren. Und zwar Kirchen, die als Pionierbauten des modernen Kirchenbaus in den Büchern stehen.

Bonatz selbst schrieb dazu Jahrzehnte später, das „die Frage, ob ein Bahnhof einen monumentalen Rang überhaupt haben dürfe“, zum ersten Mal gestellt wurde, als der Bau schon fertig war. Und mit der Abgeklärtheit des Alters räumte er ein: „Heute würde man einen Bahnhof viel einfacher bauen.“

Aber die Geschichte ging weiter. Paul Bonatz plante und baute unter Kaiser Wilhelm II., in der Weimarer Republik, im Dritten Reich und in der frühen Bundesrepublik. Peter Meyer, ein schweizer Kritiker, schrieb 1950 über Bonatz' Weg durch die politisch bewegten Zeiten: „Sein glückliches Temperament hat ihm erlaubt, in allen

Wechselfällen obenauf zu bleiben.“ Das war tatsächlich so, allerdings bedürfen die Brüche von 1933 und 1945 einer Erläuterung. Nicht nur der Umstand, dass er 1918 wohl als einziger Architekt seiner Generation aktiv an der Novemberrevolution teilgenommen hatte, nämlich als Mitglied des Arbeiter- und Soldatenrats in Württemberg, von dem wir eine interessante politische Rede in einer Vitrine zeigen, machte Bonatz 1933 zu einer 1933 in hohem Maße suspekten Person. Gefährlich für ihn wurde ein im neutralen Ausland getaner Ausspruch „Hitler bringt uns um 100 Jahre zurück“, nachdem die Gestapo davon erfuhr. Mit Mühe und mit Hilfe abgesprochener Zeugenaussagen konnte er sich aus der Affäre ziehen. Bonatz war kein Freund des Nationalsozialismus und war es mit den Jahren immer weniger. Dennoch wollte er an den „großen Aufgaben“ des Dritten Reiches, die sich Mitte der 30er Jahre ankündigten, teilnehmen. Seine führende Rolle bei der Gestaltung der Autobahnbrücken konnte seine Ansprüche nicht befriedigen. Und da gibt es einen problematischen Satz in einem Brief von 1935, in dem es heißt: „Für uns Architekten gibt es nur eines, wofür wir alles aufzugeben bereit sind: das sind die Aufgaben.“ Selten findet man den besonderen Ehrgeiz, der so oft mit dem Architektenberuf verbunden ist, und der nicht auf Bonatz und nicht auf die Zeit des Dritten Reiches beschränkt ist, so offen ausgedrückt.

Die ab 1939 entstandenen Entwürfe für Berlin und München zeigen einen Bonatz, der es geschafft hatte, „mitspielen“ zu dürfen, wie er das nannte. Zwei Zeichnungen in der Ausstellung dokumentieren aber auch den Zwiespalt zwischen Opportunität und eigenen Auffassungen, in den Bonatz sich selbst gebracht hatte. Auf einer Ansicht der nach Vorgaben Hitlers dimensionierten Bahnhofskuppel für München, die einen Durchmesser von 285 Metern bekommen sollte, hatte Bonatz seinen eigenen Stuttgarter Bahnhof anskizziert. Winzig im Vergleich zur Halle, dokumentiert die Gegenüberstellung die Selbstkritik von Bonatz eines überdeutlich: Hier war jeder Maßstab verloren gegangen.

Aus den Widersprüchen rettete sich Bonatz, indem er eine Einladung aus der Türkei annahm. Während eines zunächst auf zwei Mal vier Monate begrenzten Aufenthalts sollte er ab Sommer 1943 ein landesweites Programm zum Bau von Fachschulen aufstellen. Bonatz war bereits emeritiert und die Türkei war neutrales Ausland, so dass seine Ausreise vom Dritten Reich erlaubt wurde. Als im Sommer 1944 die Türkei die diplomatischen Beziehungen abbrach, verweigerte Bonatz die von Berlin befohlene Rückkehr. Die Türkei wurde für ihn zum zehnjährigen Exil, aus dem er endgültig erst 1954, zwei Jahre vor seinem Tod zurückkehrte.

Im Vergleich mit anderen Fällen der Emigration ist die Frage erlaubt, ob man die im Vergleich sehr späte Ausreise eines zudem an den Planungen des Dritten Reiches beteiligten Architekten ein Exil nennen kann. Allerdings ist ein solcher Fall so selten nicht, so gibt es aus dem Team des Neuen Frankfurt Max Cetto, der zwischen 1933 und 1939 mit

Bauten für die Luftwaffe beschäftigt war, ehe er, ohne je verfolgt gewesen zu sein, nach Mexiko ausreiste. Den Status des Emigranten hat ihm deshalb noch niemand abgesprochen. Gewiss ist Bonatz ein Grenzfall. Im Katalog und in der Ausstellung haben wir uns für den Begriff Exil entschieden, weil es glaubhaft erscheint, dass er sich seit dem Frühjahr 1944 mit seiner offen bekundeten Haltung gegen das Regime in der deutschen Kolonie in Ankara – die von gläubigen Nazis durchsetzt war - hinreichend offenbart hatte, so dass er bei einer Rückkehr mit ernststen Konsequenzen zu rechnen hatte.

In Türkei gelang Bonatz dann im Alter eine bemerkenswerte zweite Karriere als Berater der Regierung, als tätiger Architekt und als Hochschullehrer, die tiefe Spuren hinterließ. Auch dieses ist in einer Abteilung in der Ausstellung dokumentiert. (...)