

Jean-Louis Cohen

Paul Bonatz, ein europäischer Architekt

DAM, 21. Januar 2010

Die Eröffnung der Ausstellung über Paul Bonatz heute im Deutschen Architekturmuseum ist ein Ereignis, von dem ich behaupte, dass seine Bedeutung weit über Frankfurt, über Hessen und über Deutschland hinausreicht. Endlich bekommt eine der markantesten Figuren der Architektur des 20. Jahrhunderts eine ganzheitliche Würdigung.

Wenn Sie erlauben, dass ich mit einer persönlichen Erinnerung beginne, dann muss ich gestehen, dass ich die Bedeutung von Bonatz in gewisser Weise aus Versehen entdeckt habe. Das war, als ich als junger Student der Architektur von jenem « Neuen Bauen » fasziniert war, von dem man damals in Paris noch kaum gehört hatte, während Le Corbusier und Frank Lloyd Wright bereits kulthafte Verehrung genossen. Ich bin damals im Winter 1971 in einem Auto von Citroen, dass in Deutschland als « Ente » bezeichnet wird – es war eine klassische, grau lackierte Ente der ersten Generation (!) - ich bin also in Begleitung von François Chaslin zu einer Deutschlandtour losgefahren. In Stuttgart angekommen, hatte ich nur eine einzige Obsession, nämlich einen Besuch der Weißenhofsiedlung, die sich damals in ziemlich schlechtem Zustand befand. Auf diesem Pfad der modernen Heldenverehrung musste man allerdings fast zwangsweise am Stuttgarter Hauptbahnhof vorbeifahren, und so bemerkte ich diesen herausragenden Bau von Paul Bonatz, und das Bild seiner Anordnung im Stadtraum zusammen mit den Flügelbauten blieb bis

heute in meiner Erinnerung präsent.

Einige Wochen später, es war im Kunstmuseum Basel von Paul Bonatz, da entdeckte ich das hohe Maß an Raffinesse in seiner Haltung, nicht zuletzt in der fließenden Abfolge der Schauräume, wo mich, glaube ich, eine Ausstellung über Paul Klee sehr anzog. Es hat dann fast dreißig Jahre gedauert, bis ich ein weiteres Bauwerk sah, das von der, geographisch gesehen, sehr weiten Ausdehnung des Werkes von Bonatz zeugt : Es war das Opernhaus in Ankara, das ich Ende der 1990iger Jahre besuchte. Dieses Baudenkmal, um nicht zu sagen, dieses Monument, das in der Nachbarschaft der großen Bauten im Zentrum von Ankara steht und das sich dort mit einem Bau von Bruno Taut, der Fakultät für Literaturwissenschaft der Universität, im Dialog befindet, dieser Bau erschien mir sehr solide und gleichzeitig auch etwas elegisch wegen der Leichtigkeit seiner Säulenvorhalle. Und in der Zwischenzeit, als wir Ende der 1980iger Jahre mit Hartmut Frank und Wolfgang Voigt und einigen deutschen und französischen Kollegen der zwischen 1940 und 1950 entstandenen Architektur unter militärischer Besatzungsherrschaft auf der Spur waren, da stießen wir mehr als einmal auf Paul Bonatz selbst oder auf seine Schüler, die auf dem Forschungsterrain links und rechts des Rheins und in den Archiven ihre Spuren hinterlassen hatten. Wenn ich mich also an diese zweifellos sehr persönlichen Episoden erinnere, dann nicht, um so zu tun, als wäre ich ein besonders eifriger Bonatzforscher, sondern ganz einfach, um zu unterstreichen, dass uns das Werk dieses Architekten trotz der zwischen 1960 und 1980 vorherrschenden Ideologien sehr

präsent gewesen ist.

Im Jahre 1929 publizierte der junge Historiker Henry Russell-Hitchcock mit seinem Buch *Modern Architecture, Romanticism and Reintegration* ein Panorama der neuen Architektur. Paul Bonatz ordnete er ohne zu Zögern den Vertretern einer Richtung zu, die er « Neue Tradition » nannte, und die er den « neuen Pionieren » wie Le Corbusier und Gropius gegenüberstellte. Nachdem er zuerst Peter Behrens mit viel Weihrauch behandelte, folgte ein im Vergleich damit erstaunlicher Satz, ich zitiere : « Besondere Beachtung verdient Bonatz, dessen Stuttgarter Bahnhof feiner ist als jedes einzelne Werk von Behrens. » Es versteht sich von selbst, dass - im Gegensatz dazu - Bonatz von den nachfolgenden, in den 1940iger Jahren publizierenden Autoren der Architekturgeschichte, zum Beispiel von Nikolaus Pevsner oder Sigfried Giedion, nicht einmal erwähnt wurde.

Es gab jedoch, zeitlich zwischen Russell-Hitchcock und Pevsner, in der Person des jungen Julius Posener einen sehr subtilen Beobachter der deutschen Architektur. Dieser veröffentlichte, als er 1932 als Korrespondent der im Sinne der Architekturmoderne eindeutig parteilichen Pariser Zeitschrift *L'Architecture d'aujourd'hui* tätig war, einen bemerkenswerten Artikel über Paul Bonatz. Man erkennt darin noch deutlich die Position des Poelzigschülers, der Posener war, indem er dazu tendierte, die aktuellen Helden der Moderne mit Architekten wie Peter Behrens, Auguste Perret oder Paul Bonatz zu konfrontieren. Während er den Zeppelinbau in Stuttgart von Bonatz mit Vorbehalt beurteilt, weil dieser zu sehr (Zitat) «von

der Mode beeinflusst » sei, sieht er im Bahnhof von Stuttgart vor allem (Zitat) « den menschlichen Maßstab, der als grundlegende Einheit genommen wurde und dem Ganzen Majestät und gewollte Feierlichkeit verleiht ». Und dann lobt er « die Schönheit der Proportionen und das architektonische Gespür, dem man in der Massenverteilung ebenso wie im Detail begegnet ».

Posener, ein glühender Anhänger der Bonatz'schen Staustufen am Neckar, sah in dessen Arbeit die (Zitat) « lebendige Kraft einer zeitlosen Tradition ». Diese hielt er den regressiven Traditionalisten des Heimatschutzes vor, im gleichen Atemzug aber auch denjenigen Modernen, die (Zitat) « dabei seien, die Regeln der Architektur zugunsten von Demonstrationen, mathematischen Formeln, Wärme-Richtwerten und Überlegungen zu Licht, Luft und Hygiene beiseite zu schieben » . Was dem jungen Architekturkritiker aus Berlin vorschwebte, war eine Art dritter Weg, der eine Alternative zu der vorherrschenden Konfrontation in der Architektur der Weimarer Republik geboten hätte : « Die Reaktion und der Modernismus, diese beiden Formen des utopischen Geistes, kämpfen um unsere Seelen, wie die Teufel in den alten Chroniken. Was für ein Trost, dass die Welt noch etwas anderes bietet als diese trockene Alternative, dass es jenseits der Theorien noch etwas anderes gibt : dort höchstwahrscheinlich ist aller Anfang der Architektur. »

Posener wird nach dem Ende des Dritten Reiches und nach seinem eigenen, bereits wieder beendeten Exil in Palästina auf die Person von Bonatz zurückkommen, als dieser 1950 seine

Erinnerungen unter dem Titel *Leben und Bauen* veröffentlicht hatte. Posener tut das mit einer Buchbesprechung in der *Neuen Zeitung* in München, indem er zunächst ein Loblied auf diesen Architekten singt, um dann dessen grundsätzliche Anständigkeit zu unterstreichen :
« Paul Bonatz schien mir immer derjenige unter den deutschen Architekten, der am festesten auf seinen Füßen steht. Was aus seinen Händen hervorgeht, hat Größe; er braucht sich nicht in die Brust zu werfen, um monumental zu sein: er ist es von Natur. Freundlichkeit ist der andere Charakterzug seiner Kunst. Seine Bauten kennen keine Härten. Einige mag man gewaltig nennen, aber keine ist gewaltsam ».

Auch sechs Jahrzehnte später ist das immer noch gültig. Das Werk von Paul Bonatz hat inzwischen einen soliden Platz in der Architektur des letzten Jahrhunderts. Es ist kraftvoll in seinen Bezügen zur Geschichte, in der Tektonik und in der Beherrschung des Maßstabes, ganz gleich, ob es sich um Hochbauten handelt oder um das Brückenbau-Programm an den Autobahnen des Dritten Reiches, wo es Bonatz mit der Hilfe von Fritz Leonhardt gelang, die großen Viadukte mit sublimen Dimensionen zu versehen. Dies gilt vor allem für die Hängebrücke in Köln-Rodenkirchen, die das Bild einer wahrhaft modernen Architektur abgibt, ohne dass dabei dem Fetischismus der Maschine gehuldigt würde, bei dem die technischen Zwecke ohne jede Bekleidung gestaltet sind. Als solche gewinnt sie eine Geschichtlichkeit, die auch jenseits der Ebene des praktischen Gebrauchs wirksam ist.

Es sind Qualitäten wie diese, die dazu führen, dass ich die in den

Argumenten für das Projekts « Stuttgart 21 » vorgesehene Behandlung des Hauptbahnhofs indiskutabel und schockierend nennen muss ; ein Projekt, das die Züge in einem Tunnel begraben will und damit den Ort des Bahnhofs zerstören wird, ganz so, als sei Stuttgart nicht schon genug heimgesucht worden, zuerst im Luftkrieg und dann in einem radikalen, dem Autoverkehr gewidmeten Wiederaufbau. Das Ergebnis wird sein, dass das Hauptwerk von Paul Bonatz seine Eigenschaft als Baudenkmal ganz von selbst verlieren wird. Ich kann nicht leugnen, dass ich aus Paris stamme, wo 1970 die großartigen Markthallen von Baltard abgerissen wurden. Seitdem hat sich der technokratische Vandalismus in allen Ländern Europas breit gemacht, und es ist berechtigt, von der Politik auf lokaler und regionaler Ebene eine aufgeklärtere Haltung in diesen Fragen zu verlangen.

Die Exponate und Dokumente dieser Ausstellung, die einen Meilenstein darstellt, diese Exponate zeigen Paul Bonatz als einen Architekten, der nicht nur mit Deutschland verbunden ist. Tatsächlich ist er ein europäischer Architekt, und dies nicht nur durch die geographische Ausdehnung seines gebauten Werkes. In den Exponaten dieser Ausstellung wird eine der großen Ambitionen der Architektur des 20. Jahrhunderts vorgeführt, die darin bestanden hat, für die Programme der umfassenden Modernisierung überzeugende ästhetische und sich einprägende Formeln zu suchen und im Falle von Bonatz meistens auch zu finden. In dieser Hinsicht verdienen die Bauten dieses großen Architekten nicht nur unsere Aufmerksamkeit, sondern auch unsere Fürsorge.