



Kulturbiotop Nordbahnhof

Dietrich Heißenbüttel

Bob Log III, Musiker aus Tucson, Arizona, sitzt auf dem Boden, die Schirmmütze tief ins Gesicht gezogen, so dass man ihm nicht in die Augen blicken kann, und drischt in die Saiten seiner E-Gitarre. Neben ihm bearbeitet der Schlagzeuger ein Instrumentarium aus verbeulten Becken und Küchenutensilien. Ein Konzert im Che, einer Holzbaracke im spitzen Winkel zwischen Nordbahnhofstraße und Schienen: Draußen fällt der Blick auf das Lichtermeer des Gleisvorfelds des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Eines von vielen: Junge Mädchen tanzen zur abstrakten Musik des Free-Jazz-Urgesteins Peter Brötzmann. Beim Japanese New Music Festival bestreiten drei Musiker fünf Programmpunkte: von den langen, durchkomponierten, ständig wechselnden Rhythmusketten, die sie bekannt gemacht haben, bis zum Obertongesang und Prog Rock. In der Galerie Eigen-Art eine Ausstellung zum Discounter Lidl. Riesige Pfützen vor den Wagenhallen. An der Böschung zum Friedhof ein Turm aus alten Fernsehgehäusen: Kunst, nicht für die Ewigkeit bestimmt. Eugene Chadbourne im Eisenbahnwägle. Zwischen den Schienen sitzt Stefan Charisius, der vielleicht als einziger Europäer das westafrikanische Saiteninstrument Kora spielt. In der Unsichtbar fährt nachts um drei Pops Wilson vor, Vibraphonist am SI Zentrum (»I'm a big fish in a small pond«), spielt einen Set und packt wieder zusammen, während der Barkeeper CDs statt Whiskey aus dem Regal zieht.

103 Reinhold Nägele, *Stuttgarter Vorstadt Nord*. Radierung, 1915
(© VG Bild-Kunst, Bonn 2014)

Momentaufnahmen von einem Gelände, das vielen Stuttgartern lange Zeit kaum bekannt war. Durch den Gleisbogen vom restlichen Stadtgebiet getrennt, war das Nordbahnhofviertel ein Gebiet ausser Sichtweite, in das die Stadt Dinge entsorgt, die sie nicht im Blickfeld haben will: Wohnsitzlose, riesige Schrottberge, Arbeitslose. Eine NS-Gedenkstätte war an dieser Stelle leichter durchzusetzen als am Ort der Täter im Stadtzentrum. Wie seltene Pflanzen auf Industrieböschungen und Bahndämmen, haben sich hier ungewöhnliche künstlerische Aktivitäten angesiedelt: ein Kulturbiotop, wie man es in der Stadt der Kehrwoche lange nicht für möglich gehalten hätte. Für Kinder ein Abenteuerspielplatz, wie der Künstler Harry Walter erzählt, der in einem der Eisenbahnerhochhäuser aufgewachsen ist. Eine Spielwiese für die Kunst.

Aber die Idylle war von Anfang an bedroht: ein Paradies auf Zeit, reserviert als Logistikfläche für das größte Stadt-Umbauprojekt Europas. Die künstlerische Phantasie konnte sich hier nur so lange entfalten, wie das Mammut-Projekt nicht voran kam. Selbst die denkmalgeschützten Wagenhallen sollten zunächst abgerissen werden. Sie blieben stehen, doch sie liegen nun nicht mehr abseits. Von oben her, bis hart an den Rand des Friedhofs, eine Invasion grauer Kästen, die in Abwesenheit einer erkennbaren Stadtplanung von der Heilbronner Straße her immer weiter auf das Gelände vordringen. Vorn stapeln sich bereits die Container, die zu Behausungen billiger Arbeitskräfte werden sollen, die – anders als die Gastarbeiter der 1960er-Jahre – diesmal nicht bleiben, sondern mit dem nächstbesten Zug wieder heimgeschickt werden sollen.

Künstler als Pioniere?

Schwierige Randgebiete, Industrieareale im Wandel, vernachlässigte Stadtviertel: es sind häufig Künstler, die solche problematischen Quartiere zuerst für sich

entdecken, wo es noch bezahlbare Atelierräume zu mieten gibt – und sei es auf Zeit – oder wo bis spät in die Nacht Veranstaltungen stattfinden können, wie sie sich in Wohnvierteln von selbst verbieten.

Das spricht sich herum. Neue Mieter tauchen auf, das nächtliche Publikum strömt, Hostels und Gastronomie ziehen nach. Die Mieten steigen, plötzlich wird die ehemalige Schmutzdecke zum schicken Stadtteil für Besserverdiener. Die Künstler, die diese Entwicklung angestoßen haben, werden wieder hinaus katapultiert. In Berlin lässt sich diese Entwicklung mittlerweile in vielen Stadtteilen beobachten, das Stichwort heißt Gentrification. Zogen niedrige Mieten vor Jahren noch Künstler aus allen Himmelsrichtungen an, so bevölkern Heerscharen von Touristen an ihrer Stelle die Ausgehviertel von Kreuzberg und Friedrichshain. Die Künstler ziehen weiter, nach Neukölln, Wedding oder Moabit, wo der gleiche Prozess einsetzt. Die ersten flüchten aufs Land.

Ganz so weit ist es in Zürich-West noch nicht. Das ehemalige Industriegebiet, auf zwei Seiten von Gleisanlagen umgeben, wurde in den 1990er-Jahren zum »Club-Mekka« und Trendquartier. Nun steigen die Preise. Einzelne Zwischennutzer erhielten Mieterhöhungen um 120 Prozent. Zwei Clubs mussten aufgeben: an ihrer Stelle soll eine Ladenpassage entstehen. Bahnlinien auf Viaduktbögen gibt es auch in anderen Städten. In Berlin befinden sich darin rund 600 vermietbare Räume, ursprünglich häufig von Obst- und Gemüsehändlern genutzt, heute Lagerräume, Garagen und Werkstätten, aber auch Gaststätten und Läden. In Innsbruck proben und spielen unter den Bögen Bands, zwischen Pubs und Discotheken findet sich auch ein »Bogentheater«.

Mit dem Stuttgarter Gleisbogen lassen sich diese Situationen nur begrenzt vergleichen. Dort handelt es sich in allen drei Fällen um Bahntrassen im Innenstadtbereich über gemauerten Bögen, hier dage-

gen um Bahndämme, acht- bis zwölfgleisige, dreigeschossige Anlagen: ein einzigartiges Gebilde. Ein Verdrängungsprozess hat dennoch auch im Nordbahnhofviertel bereits begonnen. Die alten Eisenbahnwaggons des Vereins Flüssigkeiten und Schwingungen, der wie einleitend geschildert eine Zeitlang eine dichte Folge beachtlicher Veranstaltungen organisiert hat, mussten weichen. Die bisher im Besitz der LBBW befindlichen Wohnungen wurden nicht an ein städtisches, sondern an ein privates Konsortium verkauft. Stuttgart habe damit, so der Stadtplaner Tilman Harlander kürzlich auf einer Tagung der Wüstenrot-Stiftung »die große Chance verpasst, eine große Zahl von Wohnungen als geschützten Wohnraum zu erhalten«.

Welche Kultur?

Was aus dem Gebiet zwischen Pragfriedhof und Rosensteinpark einmal wird, ist noch nicht entschieden. Alt-Oberbürgermeister Wolfgang Schuster hat eine Nesenbach-Philharmonie und ein »Haus der Kulturen« angeregt: Orte der Hochkultur, wie es sie in der Innenstadt bereits gibt. Die Liederhalle, eines der herausragenden Baudenkmale der Nachkriegszeit, hätte mehr Beachtung verdient. Schusters Haus der Kulturen sollte das Linden-Museum ersetzen. Eine doppelte Amnesie: Dem Museum ist seine Entstehung in der kolonialen Epoche im Skulpturenschmuck seines Portals einbeschrieben. Diese Geschichte würde mancher vielleicht gerne vergessen, aber unbequeme Dinge, die man verdrängt, sind damit nicht verschwunden. Im Rosensteinviertel gäbe es für ein Konzerthaus oder ein ethnographisches Museum dagegen keinerlei historische Anknüpfungspunkte. Abgesetzt wie Kometen auf der grünen Wiese wären sie reine Prestigebauten, Fremdkörper, blind gegenüber der eigenen Geschichte des Quartiers. Nach wie vor feiert die Logik der Tabula Rasa fröhliche Urstän-

de, obwohl die zuständigen EU-Minister bereits 2007 in der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt gefordert hatten, »auf der Grundlage einer Bestandsanalyse die Stärken und Schwächen [...] der Stadtteile [zu] beschreiben«, »konsistente Entwicklungsziele« zu formulieren und den benachteiligten Stadtquartieren besondere Aufmerksamkeit zu widmen: mit dem Ziel, »den sozialen Zusammenhalt und die Integration in den Städten und Stadtregionen zu erreichen«. Weiter heißt es: »Baukultur ist eine Notwendigkeit für die Stadt als Ganzes und deren Umgebung. [...] Dies gilt insbesondere für die Bewahrung des baukulturellen Erbes. Historische Gebäude, öffentliche Räume und deren städtische und architektonische Werte müssen erhalten bleiben.«

Zwischen den Gleisbögen

Das gesamte Gebiet zwischen altem und neuem Gleisbogen – die Rundung des Pragfriedhofs entspricht dem früheren Verlauf der Gäubahn – einschließlich der Heilbronner Straße, die einmal Bahnhofstraße hieß, war von Anfang an von der Eisenbahn definiert. Das so genannte Postdörfle: eine Eisenbahnersiedlung, ebenso die beeindruckend geschlossene Gründerzeitbebauung auf der Prag und die Eisenbahnerhochhäuser auf dem früheren Galgenberg. Der Innere Nordbahnhof: ehemaliges Bahngelände. Die Wagenhallen: ein Lokschuppen.

Der Gleisbogen selbst, der dem Quartier seine Form gibt, ist mit seinen doppelten Überwerfungsbauten »eine in der Geschichte der Eisenbahntechnik wohl einzig dastehende Anlage«, wie bereits der Ingenieur Karl Schächterle schrieb, der als Bauinspektor der Bahn an der Errichtung beteiligt war. Reinhold Nägele hat das Bauwerk mitsamt der »Stuttgarter Vorstadt Nord« gleich 1915 auf einer Radierung festgehalten, die wie manchmal bei Nägele nicht topografisch-fotografisch genau doch sehr

eindringlich die Situation wiedergibt: Hinter den Bäumen des Schlossgartens eine lange Reihe hoher Viaduktbögen, dann im großen Bogen die beiden Bahndämme des Überwerfungsbauwerks, auf denen offenbar noch kein Schienenverkehr rollt; im Inneren schließlich links eine Fabrik und rechts dahinter die Gründerzeithäuser auf der »Prag. Die beiden Bahnbrücken über die Nordbahnhofstraße, die Häuschen unter den Bögen, die Stahlträger-Fachwerkbrücke quer durch den Inneren Nordbahnhof – heute einer der drei möglichen Zugänge zu diesem Gelände – sind allesamt stadtbildprägende Bauwerke.

Zwei weitere Besonderheiten prägen das Quartier: seine Bewohner und, neuerdings, die Künstler. An die Stelle der Eisenbahner ist ein hoher Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund getreten, wie die amtliche Statistik es nennt, gleichwohl ist der Nordbahnhof kein Problemviertel. Mehr als 80 Künstlerinnen und Künstler führt eine Website zum »Künstler-Areal« Wagenhallen und Waggons auf. Auch wenn die Eisenbahnwagen nun weg sind: Wenn in Stuttgart von Orten der Subkultur die Rede ist, an denen offenbar ein Mangel besteht, fallen unweigerlich die Stichworte Wagenhallen und Innerer Nordbahnhof.

Entwicklungspotenziale

Die Eisenbahngeschichte, die das Quartier geprägt hat, ist im Rückzug begriffen. Im Inneren Nordbahnhof fahren keine Züge mehr, auf der Prag leben nicht mehr nur Eisenbahner. Solche Transformationsprozesse gibt es in vielen industriell geprägten Gebieten. Ob der Gleisbogen tatsächlich einmal vom Schienenverkehr entwidmet wird, lässt sich noch nicht abschließend beurteilen. Eine Klage der Privatbahnen steht an. Wie lange sich die Entscheidungen und Baumaßnahmen hinziehen – nach dem Stand von 2002 hätte der neue Bahnhof Anfang 2013 in Betrieb ge-

hen sollen – lässt sich nicht voraussehen. Dennoch: um den Herausforderungen zu begegnen, die dem Quartier bevorstehen, müssen die Diskussionen und Planungen frühzeitig einsetzen.

Stadtentwicklung kann verschiedenes bedeuten. Aus der Sicht der Investoren entwickelt sich ein Stadtviertel dann positiv, wenn es gelingt, die ökonomische Wertschöpfung zu steigern. Der spezielle Charakter des Nordbahnhofviertels resultiert aber nicht zuletzt daraus, dass das Quartier als Reserveareal und Randgebiet auch ökonomische Freiräume bot, die von künstlerischen Initiativen besetzt werden konnten. »Konsistente Entwicklungsziele« im Sinne der Leipzig Charta zu formulieren, würde bedeuten, dem Modell der Immobilienentwicklung eine sozial, ökologisch und kulturell nachhaltige Perspektive entgegenzusetzen. Mangel an Räumen war eines der zentralen Themen des Stuttgarter Kulturdialogs. »Raum für Kunst und Kultur – Chancen für die Stadtentwicklung« ist einer der ersten Absätze der abschließenden Gemeinderatsvorlage überschrieben. Aber da steht auch: »Es gibt Künstlerinnen und Künstler, die sich aus vielerlei Gründen in Stuttgart nicht ausreichend unterstützt und wertgeschätzt fühlen.« Räume fehlen im Großen wie im Kleinen. Künstler suchen Ateliers, Musiker Proberäume. Das Kommunale Kino ist seit fünf Jahren ohne Quartier. Die freie Tanzszene braucht Probe- und Aufführungsräume.

Das Areal zwischen Wagenhallen und Ufa-Palast ist als innenstadtnahes, bereits stark von künstlerischen Aktivitäten bestimmtes Quartier für solche Nutzungen bestens geeignet – mit zwei Einschränkungen: Auf die Belange der Anwohner ist Rücksicht zu nehmen, was insofern kein Problem darstellt, als das Wohngebiet vom Inneren Nordbahnhof ohnehin getrennt liegt, ebenso von einigen Randbereichen am Gleisbogen.

Zweitens müssen Grundstücke, um kulturelle Nutzungen zu ermöglichen, vom Verwertungsdruck befreit sein. Mit der geballten ökonomischen Macht der Investoren können Künstler und ihre häufig unterfinanzierten Institutionen nicht konkurrieren. Dies ist eine Frage des politischen Willens, also ob die Stadt bereit ist, »konsistente Entwicklungsziele« zu formulieren, die das Nordbahnhofviertel als Gebiet der Kunst und Kultur stärken.

Ein erster Schritt in diese Richtung könnte sein, die Beteiligten an einem Runden Tisch nach dem Modell des Kulturdialogs zusammenzubringen. Denn erst wenn die Bedürfnisse der Künstler und Kulturveranstalter vor Ort, aber auch der Mieter der Wohnviertel und der kulturellen Initiativen in der gesamten Stadt, die nach geeigneten Räumen suchen, bekannt sind, lässt sich ein Bedarf in der Planung berücksichtigen. Die Voraussetzungen stehen nicht schlecht, da in den vergangenen Jahren in Zusammenarbeit von Kulturamt und Stadtplanungsamt mit interessierten Bürgern viele Kontakte geknüpft und, bezogen auf die gesamte Stadt, Zielvorstellungen formuliert wurden, die sich nun im Nordbahnhofviertel in exemplarischer Weise verifizieren lassen.

Und der Gleisbogen? Lässt sich das Eisenbahnbauwerk durch Kunst und Kultur neu definieren oder inszenieren? Zum Leidwesen der Behörden ist Kultur nicht planbar, sie entsteht, wo die Rahmenbedingungen stimmen. Ein Wettbewerb könnte Ideen sammeln. Daran wird es nicht mangeln, wie das Instant-Architekturfestival 72 Hour Urban Action gezeigt hat. Wichtig ist aber vor allem eines: ein bisschen Wildwuchs zuzulassen, im wörtlichen wie im übertragenen Sinne. Kultur braucht Freiräume, wie auch im Kulturdialog festgestellt wurde, »als Labore für eine lebendige und zukunftsfähige Stadt«.