

Buchpräsentation 09. Januar 2014,
WKV Württembergischer Kunstverein
Visionen + Aktionen für Kopfbahnhof und Stadt
ArchitektInnen für K21

Besinnung schenkt Ermutigung

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich danke den Verantwortlichen herzlich für die Einladung vor Ihnen sprechen zu dürfen. Der Anlass ist ein freudiger, ein Buch hat seinen Entstehungsprozess hinter sich. Es ist gedruckt und liegt nun öffentlich vor.

Eine Buchpräsentation, vor allem die eines Sammelbandes, ist ein Zeichen dafür, dass etwas abgeschlossen ist. Das stimmt auch für diesen Band.

Auch in ihm werden Ergebnisse präsentiert, Standpunkte ausgebreitet, Zusammenfassungen vorgestellt.

Doch darüber hinaus ist er Zeugnis und Rechenschaft eines Denkweges, den die „ArchitektInnen-für-K21“ im Oktober 2010 eröffnet haben und seither bewandern.

Der Band versammelt und präsentiert Stationen eines Nachdenkens zu einem Thema, das uns, wengleich individuell verschieden, intensiv beschäftigt, umtreibt, angeht, fertigt macht oder gemacht hat, schlaflos zurück lies und sicherlich Einige hart an den Rand der Resignation führte und gelegentlich ein wenig darüber hinaus.

Der Band ist das Resultat eines Unterwegshaltes, der zu einer Reise gehört, die noch nicht beendet ist, und bei der es überdies auch offen ist, wo sie und wie sie für uns, für die Stadt Stuttgart und für die Bahn AG enden wird.

Das Buch ist Resultat einer *verweilenden Besinnung*.

Verweilen. Verweilen bedeutet in keinerlei Hinsicht aufzuhören. Ein Wanderer, der verweilt, indem er rastet, ist keiner, der sich von seinem Ziel abkehrt oder es gar aufgibt.

Die Rast ist integraler Bestandteil seiner Wanderung. Im Verweilen geschieht und vollzieht sich ein sich besinnendes, reflektierendes Kraftschöpfen für den weiteren Gang.

Im Verweilen passiert äußerlich nahezu nichts und geschieht doch wesentliches.

Das, was bisher geleistet wurde – der bisher absolvierte Weg – ist ebenso im Fokus, wie die bevorstehende Strecke. Der Blick zum Himmel gehört dazu, wie der in die Karte. Die Überprüfung der Ausrüstung, wie die Beobachtung der unmittelbaren Umgebung – als das geschieht im Verweilen.

Und – wie gesagt – von all dem sieht man wenig bis nichts. Der Wanderer ruht und ist doch voller Dynamik. Nur durch sein Verweilen hat er überhaupt die Chance sein Ziel zu erreichen. Das ist ja das Fatale in so vielen Unternehmen: Dynamik wird erwünscht und statt ihrer wird Hektik produziert. Hektik, die häufig zu Resignation und Aufgabe führt.

Besinnung. Wie Verweilen nichts mit Aufgeben oder Kapitulieren zu tun hat, so wenig hat Besinnung mit Besinnlichkeit tun.

„Besinnung ist der Mut, die Wahrheit der eigenen Voraussetzungen und den Raum der eigenen Ziele zum Fragwürdigsten zu machen.“

(Heidegger, GA 5, Die Zeit des Weltbildes, S. 75).

Orte, die zu einer *verweilenden Besinnung* taugen, bieten die Möglichkeit das eigenartige Wesen des Menschen offenkundig machen, das darin besteht, dass er, mitten in seiner alltäglichen Gegenwart, von Vergangenheit und Zukunft durchdrungen ist. Mitten im Jetzt ist er über dieses hinaus und kommt doch nicht von ihm los.

An solchen – ausgezeichneten – Orten, an denen sich die Zeiten versammeln, ist es möglich zu erfahren, wie es um den Menschen steht. Der Stuttgarter Kopfbahnhof mit seinem Turm ist so ein Ort.

Der Stuttgarter Kopfbahnhof mit seinem Turm war und ist Repräsentant der Vision einer Gesellschaft, in der Menschen aller Schichten, Stände und Klassen, – die sich dem Flügelrad unterstellen –, Unterstützung erfahren in ihrem Bestreben hinauszuwandern, auf- und auszubrechen aus Verhältnissen, die ihrem Wesen unwürdig sind und sie in ihrer Entwicklung behindern.

Für den Wirtschaftstheoretiker Friedrich List (1789-1846), der maßgeblich den Aufbau der Eisenbahn in Deutschland beeinflusste, waren die Eisenbahnen, die „eigentliche[n] Volkswohlfahrts- und Bildungsmaschinen“. (Sonnenberger, 29). „Durch die neuen Transportmittel wird der Mensch ein unendlich glücklicheres, vermögenderes, vollkommeneres Wesen.“ (Ebd.)

Insofern ist der Kopfbahnhof mit seinem Turm ein Wahrzeichen dessen, was Menschen von sich gehalten haben. Dieser Idee nach hieß Eisenbahn und bedeutete Eisenbahner zu sein: im Dienst einer Sache zu stehen, die Menschen zu dienen hat; die aber größer ist, als dass sie der Willkür Einzelner oder Interessensgruppen und ihrer Vorstellungen von Fortschritt, Mobilität und Wohlstand unterworfen werden dürfen.

Mit der Ausstellung zu S21 ist der Turm des Kopfbahnhofes erneut zum Repräsentanten eines Bildes bzw. einer Vision vom Wesen des Menschen geworden. Den entscheidenden Unterschied zum früheren Bild von Eisenbahn und Mensch sehe ich darin, dass das Bild des Menschen nun gar nicht anders gefüllt oder gerahmt ist. Sondern, dass die Frage nach dem (endlichen) Wesen des Menschen überhaupt keine Rolle mehr spielt.

Friedrich List wollte die Eisenbahn nutzen zur Vervollkommnung des Menschen.

Nun wird die Eisenbahn optimiert zur Vervollkommnung des Marktes.

Die Frage nach dem Menschen ist verschwunden, diffundiert in den Funktionen und Relationen, die eine reibungsfreie, marktkonforme Gesellschaft von ihren Subsystemen erwarten.

Was das heißt, will ich verdeutlichen, indem ich es zur Frage umformuliere:

Was bedeutet es, wenn sich Sterbliche als Unsterbliche wähnen?

Der Schriftsteller Jorge Louis Borges hat in seiner Erzählung „Der Unsterbliche“ eine Stadt geschildert, die es einem jungen Mann, der nach Unsterblichkeit sucht, unmissverständlich klar macht, dass er die Stadt der Unsterblichen erreicht hat, die einstmals, wie er, Sterbliche waren.

Er suchte lange und nun stand er vor ihr. Sie war unbewohnt. Er drang in die Stadt ein. Je weiter er ging, desto seltsamer wurden die Gebäude. Häuser hatten Fenster, die in solch absurder Höhe angebracht waren, dass es völlig unmöglich war, sie zu öffnen. Riesige Gänge hörten einfach auf oder wurden immer kleiner, bis kein Durchkommen mehr möglich war. Türen führten in treppenlose Räume, in denen an der Zimmerdecke weitere Türen eingelassen waren. Gigantische Wendeltreppen, deren Geländer an der Unterseite angebracht waren, endeten schon nach wenigen Umdrehungen oder schraubten sich in unvorstellbare Höhen und hörten dann doch unvermittelt auf.

Bei der Erkundung eines Palastes war er am Anfang noch der Meinung: „Dieser Palast ist ein Bauwerk der Götter“. (S. 13). Ein wenig später präzisierte er sein Urteil: „Ich

achtete auf seine Eigenheiten und sagte: Die Götter, die ihn gebaut haben, waren wahnsinnig.“ (Ebd.).

Für Unsterbliche (wie für sich unsterblich Wahnende) geht der Sinn ihrer Handlungen, wie der von ihnen gebauten Dinge verloren. Unsterblichkeit gebiert Leere. Unsterblichkeit entsinnt – die Dinge, wie die Menschen. Zurück bleiben glänzende Oberflächen, Betörendes, Blendendes.

Der Sinn von Eisenbahn, ihre physischen Fundamente und ihre Regeln werden gedehnt, überschritten und schließlich missachtet – mit ihnen auch diejenigen, die Eisenbahn nutzen.

Die, die auf die Dinge angewiesen sind, die erahnen schnell und erkennen früh, dass der Maßstab der Güte von Dingen, ihre Tauglichkeit ist.

Vollendet oder gut sind Dinge nicht, wenn sie neu sind, teuer oder vermeintlich modern, sondern dann, wenn ihre Wirklichkeit ihrer Realität entspricht, wenn ihre Konkretion, die ihr zugrundeliegende Idee zum Ausdruck bringt.

Wenn die Dinge tauglich sind, dann sind sie gut.

Natürlich ist das alt.

Es stammt aus dem anfänglichen Philosophieren des Menschen über das Seiende im Ganzen.

Im und am Bahnhofsturm zeigt sich einem sich Besinnenden ein Mehrfaches: Er kann ihn als *Denkmal* begehren, das in der dort untergebrachten Ausstellung zum bloßen Requisit eines: „es war einmal“ gebraucht wird, besser: missbraucht und vergewaltigt wird. Denn mit der Ausstellung zu S21 ist der Turm faktisch penetriert, von den Animationen und Versprechungen eines Fortschritts,

für die er gerade nicht steht – und vielleicht auch selbst demnächst nicht mehr geradestehen will.

Eigentlich stört er. Denn er erinnert an gelingende, d. h. menschlich verantwortbare Visionen von technischem Fortschritt.

Einem sich Besinnenden, der nach den eigenen Voraussetzungen und Zielen fragt, ist es möglich, den Turm als echtes Denkmal zu begreifen, das immer auch ein Element der Mahnung enthält, – den Dingen und sich selber ihre Voraussetzungen und ihre Ziele mithin ihren Sinn in Erinnerung zu rufen.

Geschieht dies, dann kann sich Herkunft als Zukunft zeigen und die Gegenwart den Raum freigeben, auch Bahnhöfe zu entwerfen, die modern sind, weil sie ihrem Ursprung und ihrem Sinn treu bleiben.

Wie der Kopfbahnhof im wesentlichen Sinne ein *Denkmal* ist. So sehe ich in der heute präsentierten Veröffentlichung, im besten Sinne des Wortes, eine *Denkschrift*. Sie ist das Resultat einer Besinnung auf einer Wanderschaft, dessen Wegführung offen ist.

Wer sich verantwortlich um die weitere Wegführung kümmert, kommt um die intensive Beschäftigung mit diesem Sammelband nicht herum.

Anders und abschließend formuliert: Ihr ArchitektInnen-für-K21, ich weiß nicht wie ich Ermutigung geben könnte, noch weniger weiß ich, warum ich das eigentlich soll. Durch die Lektüre eures Buch, im Nachdenken des dort Geschriebenen, habe ich mehr und mehr selbst Ermutigung erfahren.

Lest euer Buch und denkt über die in ihm formulierten Überlegungen, Argumente und Einsichten nach. Sie alle haben direkt und indirekt die Frage nach dem Menschen in ihrem Mittelpunkt.

Und die *Frage nach dem Menschen* ist die Frage, auf die nicht verzichtet werden kann, wenn wir die Frage beantworten sollen, welche Eisenbahn wir wollen.

Diese Frage wird an uns herangetragen werden. Das ist nur eine Frage der Zeit.

Literatur:

Borges, Jorge, Luis, Gesammelte Werke. Band 3/II Erzählungen 1949-1970, München und Wien 1981 (darin: Der Unsterbliche, S. 7-24).Borges,

Heidegger, Martin, Die Zeit des Weltbildes, in: Holzwege, (Gesamtausgabe, Bd. 5), Frankfurt am Main: Klostermann 1977, S. 75-113.

Rohrhirsch, Ferdinand, Philosophie, Eisenbahn und Stuttgart 21. Erklärungsversuch meiner Zuneigung zu einem gegenwärtig umstrittenen Kopfbahnhof, Siedentop: Heidenheim 3. erw. Auflage 2011.

Sonnenberger, Franz, Mensch und Maschine. Technikfurcht und Techniklob am Beispiel Eisenbahn, in: Zug der Zeit – Zeit der Züge. dt. Eisenbahnen 1835 – 1985, Berlin: Siedler, S. 24-37.

Prof. Dr. Ferdinand Rohrhirsch – Esslingen am Neckar
ferdinand-rohrhirsch.de / office@ferdinand-rohrhirsch.de