

Der Bahnhofsstern - ein Wahrzeichen

Am Anfang der Geschichte des Sterns auf dem Hauptbahnhof stand eine große Sorge - die um den 56 Meter hohen, das Stadtbild beherrschenden Turm des Bahnhofs. Er war durch Kriegseinwirkungen ausgebrannt, die Witterung zehrte seither an ihm und die Bundesbahndirektion machte sich vielerlei Gedanken darüber, wie man das Bauwerk vor dem Verfall retten, vielleicht sogar wieder einer sinnvollen Nutzung zuführen könne. Die Kosten für eine Reparatur des Turmes schätzte man 1950 auf 500000 DM - ein unvertretbar hoher Betrag für die mit schweren finanziellen Lasten kämpfende Bahn.

Ein findiger Kopf - Friedrich Bauer, damals Inhaber des Reisebüros im Hauptbahnhof - kam schließlich auf den rettenden Gedanken. Man könne doch, schlug er 1949 vor, den Turm für Werbezwecke freigeben und aus den Einnahmen dessen Wiederherstellung nach und nach finanzieren. Das Ei des Kolumbus schien gefunden. Nachdenklichkeit kam erst auf, als das Amt für öffentliche Ordnung auf ein entsprechendes Gesuch zurückhaltend reagierte und sich kritische Stimmen meldeten. Die Verkehrsteilnehmer würden abgelenkt, so argumentierten sie, die Leuchtreklamen nähmen ohnehin überhand und deshalb solle man den Turm lieber „ausgebrannt und leer, aber würdig“ stehen lassen.

In einer mit Leidenschaft geführten öffentlichen Debatte, zu der auch Oberbürgermeister Klett wiederholt Stellung nahm, setzte man sich mit dem Für und Wider von Leuchtreklamen auf dem Bahnhofsturm auseinander, bis 1952 ein Kompromiß gefunden wurde. Danach verzichtete die Bundesbahn auf ihr Vorhaben, mit einer Ausnahme allerdings: An einem auf dem Turmdach noch vorhandenen Fahnenmast durfte ein drehbarer Mercedes-Stern, durch die Höhe der Stange deutlich von der Fassade abgehoben und gewissermaßen über ihr schwebend, angebracht werden, weil „es sich hier um ein ästhetisch schönes Bild handelt, das gleichzeitig auch ein Wahrzeichen der Automobilstadt Stuttgart ist“, begründeten die Stadtväter ihre Entscheidung.

Im Mai 1952 begann die Montage des Sterns unter abenteuerlichen Verhältnissen. 365 Stufen mußten von Schutt befreit, alle Geräte, Baugerüste, Sauerstoffflaschen und unendlich viel mehr zu Fuß hinaufgetragen werden. Es gab weder Strom noch einen Aufzug, nicht einmal eine Verständigungsmöglichkeit zwischen oben und unten, etwa per Telefon. Zu allem Überfluß erwies sich der Fahnenmast als ungeeignet und mußte unter schwierigsten Bedingungen abgetragen werden. „Aber die Stimmung dort oben war großartig“, berichtete einer der Mitwirkenden.

Der Stern selbst wurde unterdessen von einer Nürnberger Spezialfirma hergestellt und gelangte per Schiene im Tiefladewagen nach Stuttgart. Es glückte wegen seiner Größe nur mittels eines von Pferden gezogenen Transportwagens für Glasscheiben, ihn zum Turm zu bringen. Laut Genehmigungsantrag erreichte sein Durchmesser vier Meter - in Wirklichkeit waren es 20 cm mehr - die Höhe seines Fußes dreieinhalb Meter.

Um beide Maße war lange Zeit hart gerungen worden. Im Sommer 1951 konnte man deswegen die unterschiedlichsten Probesterne auf dem Bahnhofsturm sehen, als in luftiger Höhe mit Holzmodell verschiedener Größe, mit unterschiedlichen Materialien, Beleuchtungsarten und Umdrehungszahlen experimentiert wurde. Die Entscheidung fiel damals zugunsten eines innen von Neonröhren beleuchteten Plexiglassterns auf Stahlrohrkonstruktion. Bei zwei Umdrehungen pro Minute, fand man damals heraus, wirkte er am besten.

Nach sechs Wochen harter Arbeit, am 23. Juni 1952, war es soweit: Der Mercedes-Stern auf dem Hauptbahnhof zeigte sich in voller Pracht. Die kritischen Stimmen verloren sich rasch, der Stern nimmt nun schon seit 35 Jahren einen festen Platz im Stuttgarter Alltag ein. Seine Größe oder Höhe wurde zum Gegenstand zahlloser Wetten; besorgte Briefe und Anrufe liefen ein, wenn die Beleuchtung einmal verlosch; Mitarbeiter einer Schließgesellschaft ließen wissen, daß sie freiwillig auch nachts das Funktionieren des Sterns im Auge behielten. Und seit der Stern dennoch - zufällig - bei Ausbruch eines Arbeitskampfes stehen blieb, glaubt der Stuttgarter Volksmund, das Wohl oder Wehe im Hause Daimler-Benz an seinem Drehen vorherzusagen zu können.

Schwierigkeiten gab es nur einmal, als die alte Konstruktion 1972 ausgedient hatte. Ein neuer, diesmal zu Pflegezwecken hydraulisch kippbarer Stern aus Stahlblech wurde unter allgemeiner Anteilnahme von einem Kran auf das Turmdach gehoben. Man nutzte diese Gelegenheit, die Proportionen noch ein wenig zu verbessern: Der neue Stern fiel mit fünf Meter Durchmesser etwas größer aus und erreichte durch einen anderen Fuß jetzt eine Höhe von insgesamt zehn Metern.

Am 20. Dezember 1972 leuchtete er wieder auf, und so, meinen in Stuttgart nicht nur die Sterndeuter, soll es auch für die Zukunft bleiben.