

Ästhetik des Verschwindens.

Das Verkehrsbauwerk Charlottenplatz in Stuttgart

Kerstin Renz

Verlagerung eines Platzes in den Untergrund

Der Charlottenplatz in Stuttgart, seit dem 19. Jahrhundert ein belebter städtischer Platz und zentraler Verkehrsknoten, mutiert in den 1960er Jahren zum Verkehrsbauwerk. Die autogerechte Stadt ist das Leitbild, die Verkehrsplanung dominiert die Stadtplanung und die Architektur.¹ Großflächige Abrisse schaffen den nötigen Raum für zwei Bundesstraßen, die hier aufeinander-

treffen und kreuzungsfrei geführt werden. Der Charlottenplatz ist jedoch mehr als eine der größten Kreuzungen der Republik. Unter Tage erzählt der Platz die Utopie von der Stadt unter der Stadt. Im Jahr 1967 wird hier die U-Haltestelle Charlottenplatz eröffnet, die den Verkehr von bis zu elf Linien der U-Straßenbahn organisiert. Bis heute frequentieren täglich bis zu 80.000 Fahrgäste der U-Stadtbahn und rund 250.000 Autos den Platz im Zentrum der Stadt, der seit seiner Inbetriebnahme das Ver-

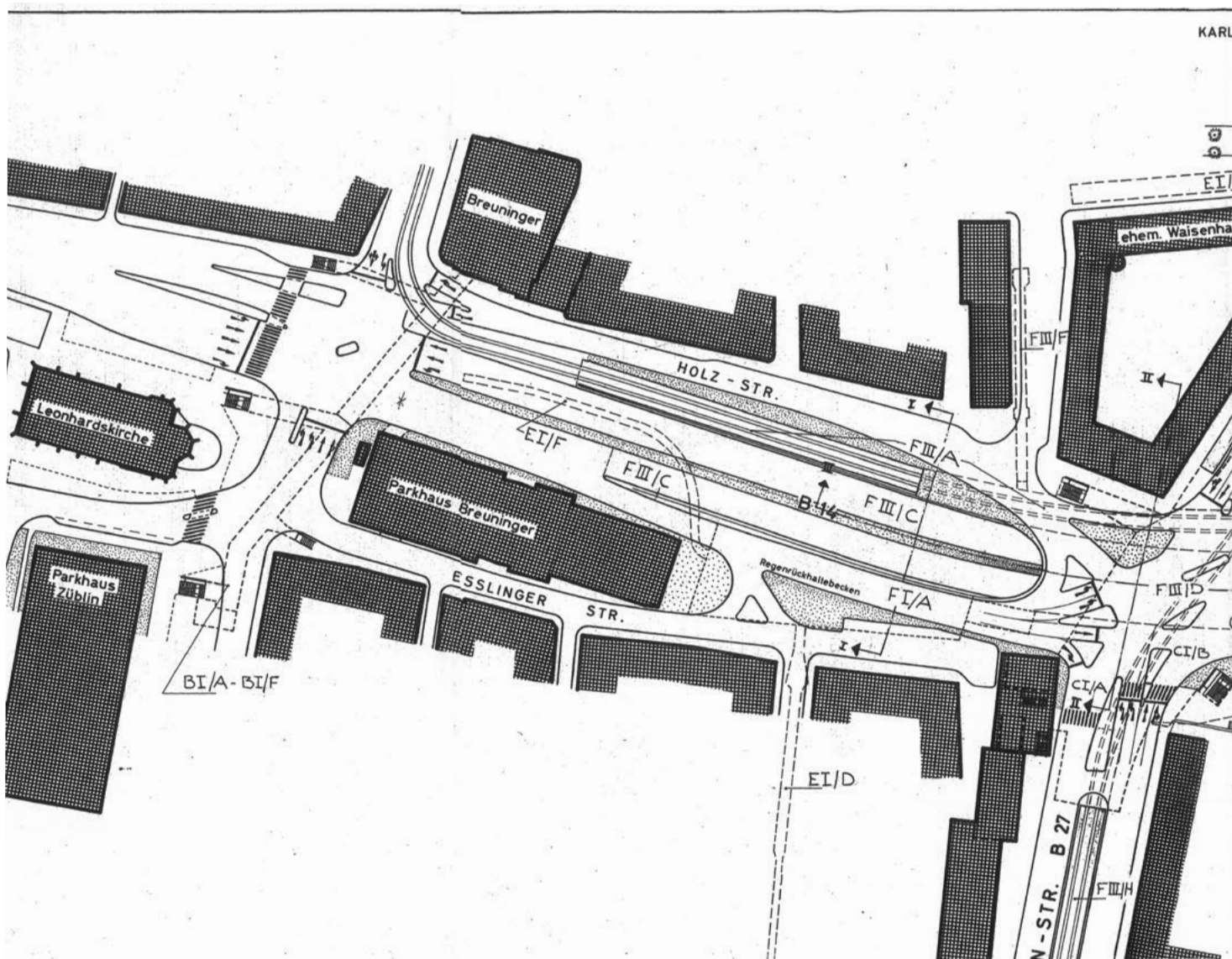


Abb. 1: Im Zentrum von Stuttgart: Der Charlottenplatz als Kreuzungspunkt zweier Stadtautobahnen, gut sichtbar die Unterführung der Talquerlinie mit monumentalen Rampen. Lageplan 1967

kehrsaufkommen einer Region mit zwischenzeitlich rund drei Millionen Einwohner*innen erstaunlich gut bewältigt (Abb. 1).²

Seit den 1960er Jahren haben wir es in der europäischen Stadt mit multifunktionalen Tiefbauwerken unter Straßenniveau zu tun, deren Volumina verschiedene Funktionen des Stadtraumes aufnehmen. Der Charlottenplatz in Stuttgart (1967), das Stachusbauwerk am Karlsplatz in München (1969) oder die Station Auber in Paris (1971) sind zum einen ausgeklügelte U-Bahnhöfe und zum anderen Beispiele für eine Tendenz zur Verlagerung von Stadt in den Untergrund.³ Ihr Ziel ist es entweder, oberirdig Raum zu gewinnen, den Verkehrsfluss zu optimieren oder an der Oberfläche ein Idealbild von Stadt zu konservieren.⁴ Es sind Beispiele für komplexe Architekturen im Untergrund, für die Synthese von Hoch- und Tiefbauten und für die Zusammenarbeit einer Vielzahl von hochspezialisierten Akteur*innen. Die faszinierenden Querschnitte dieser Großstrukturen bilden ein breites Forschungsfeld nicht nur für die historische Verkehrs-, sondern auch für die Architekturwissenschaft.

In Stuttgart führt das konsequente Primat des Verkehrsflusses⁵ seit den frühen 1960er Jahren zu einer „Ästhetik des Verschwin-

dens“ (Paul Virilio)⁶: Im Zuge des Umbaus zur verkehrsgerechten Stadt wird das urbane Leben an mehreren Orten in der Stadt unter die Erde verlagert. U-Straßenbahnen in ihrer besonderen Eigenschaft als Kombination aus Stadt- und Tunnelverkehrsmittel tauchen hier seither auf Rampen auf und ab, Fußgänger*innen tun es ihnen auf (Roll-)treppen und Rampen gleich, auf den kreuzungsfrei querenden Stadtautobahnen dürfen die Autos in den Anfangsjahren mit Tempo 80 fahren.

Als eine der ersten Städte in Westdeutschland startet die Stadt Stuttgart in diesen Jahren einen radikalen Umbau ihrer (öffentlichen) Verkehrsinfrastruktur. Der Baukomplex am Stuttgarter Charlottenplatz ist das Initiativprojekt, die Bauherren sind die Stadt Stuttgart und die Stuttgarter Straßenbahnen AG.⁷ Im Zuge dessen erhält die U-Straßenbahnhaltestelle in Ebene 01, auf die sich dieser Beitrag konzentriert, den Charakter eines Platzes unter der Stadt: Knapp vier Meter unter Straßenniveau befindet sich ein offener und differenziert gegliederter Stadtraum. Ergänzend zum Tiefbauwerk wird 1967 am Charlottenplatz ein Hochhaus, der sogenannte Charlottenbau eröffnet.⁸ Die monumentale Vertikale des elfgeschossigen Bürohochhauses

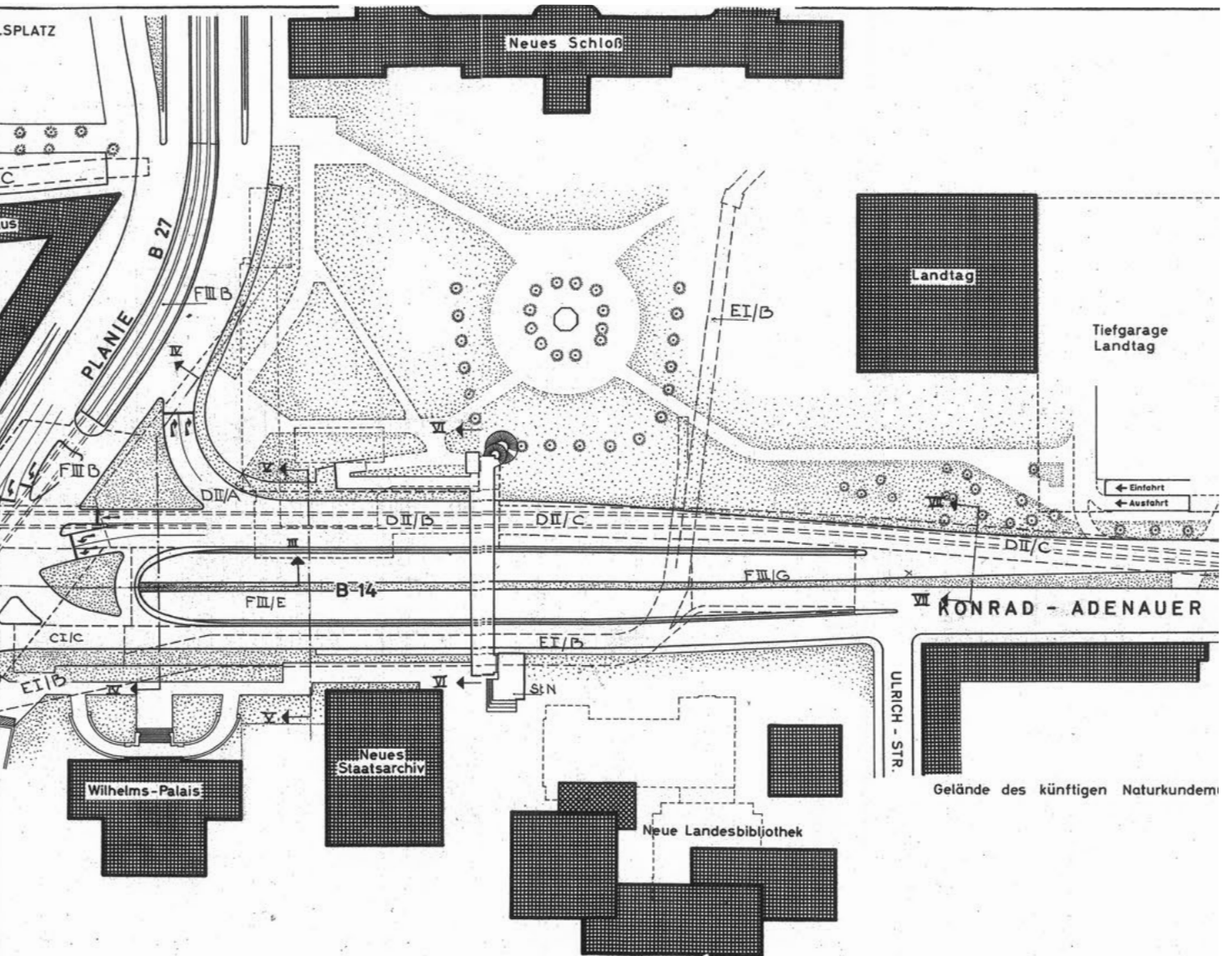




Abb. 2: Streckennetz der U-Strab im Stuttgarter Zentrum, Planung von 1966: Der Charlottenplatz hat die Funktion eines sogenannten Knotenpunkts mit Umsteigefunktion. Der City-Ring – eigentlich ein Längsrechteck – zwischen Hauptbahnhof und Rotebühlplatz, ist erkennbar

wirkt als städtebauliche Markierung der Verkehrsdrehscheibe Charlottenplatz, im Untergeschoss besteht eine Verbindung zur Haltestelle und der unterirdischen Passerelle. Die dominante Vertikale des Hochhauses mit Aluminium-Glassassade eifert dem Vorbild des Lever-Building von Skidmore Owings Merrill in New York nach. Von den rundumverglasten Lokalen in den oberen Geschossen haben die Besucher*innen einen guten Blick auf das neu geregelte Verkehrsgeschehen (Abb. 6).

Planungsgeschichte

Stuttgart im Jahr 1960. Die Hauptstadt Baden-Württembergs zählt rund 645.000 Einwohner*innen und ist Sitz gleich zweier großer deutscher Automobilfirmen. Nach Frankfurt und München hat Stuttgart den höchsten Motorisierungsgrad in der Republik.⁹ Die Wirtschaft boomt, die Verlagerung des Wohnens auf die umliegenden Gemeinden nimmt zu, mit rund 135.000 Einpendler*innen verzeichnet die Stadt zu Beginn des Jahrzehnts eines der stärksten Pendleraufkommen Westdeutschlands.¹⁰ Die Verkehrsplaner Walther Lambert¹¹ und Max-Erich Feuch-

tinger – beides Absolventen des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Stuttgarter TH – beeinflussen den Generalverkehrsplan der städtischen Bauverwaltung von 1959 maßgeblich und verfassen die entscheidenden Gutachten für den Umbau Stuttgarts zur autogerechten Stadt.¹² Wichtigste Prämisse dabei: die von Lambert so bezeichnete „vertikale Auflockerung“¹³ des Verkehrs und infolgedessen die Verlagerung von Teilen des innerstädtischen öffentlichen Nahverkehrs in den Untergrund. Der nach amerikanischem Vorbild bezeichnete Stuttgarter City-Ring mit obertägig geführten autobahnartigen Trassen – abschnittsweise auch als Fly-Over ausgeführt – und darunterliegenden U-Straßenbahnlinien ist das zentrale Element der Planung im topographisch beengtesten Zentrum einer bundesdeutschen Großstadt.¹⁴ An den Knotenpunkten des City-Rings sollen ungeachtet der bestehenden Bebauung mehrgeschossige Hochfrequenz-Verkehrsbauten errichtet werden. Die U-Straßenbahn und das Auto gelten dabei zumindest auf dem Papier als gleichberechtigt, die Fußgänger*innen dagegen werden offen nachrangig behandelt, statt obertägiger Querungsmöglichkeiten sind weitestgehend Fußgängerunterführungen vorgesehen. Mit der Entscheidung zur „vertikalen Auflockerung“ des öffentlichen

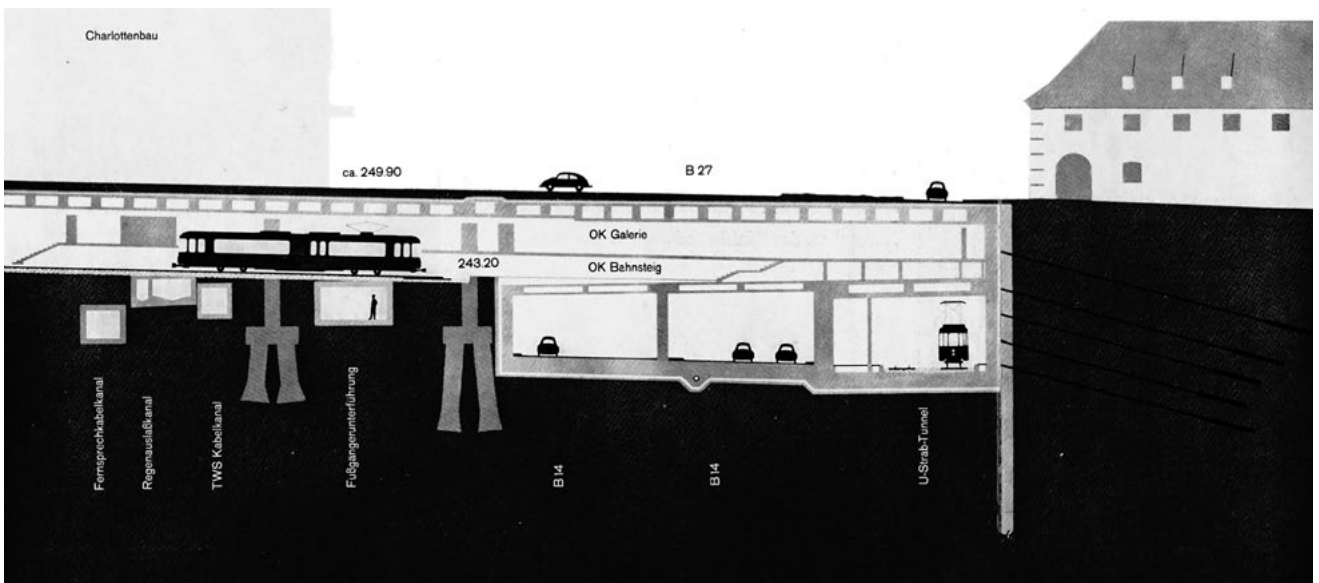
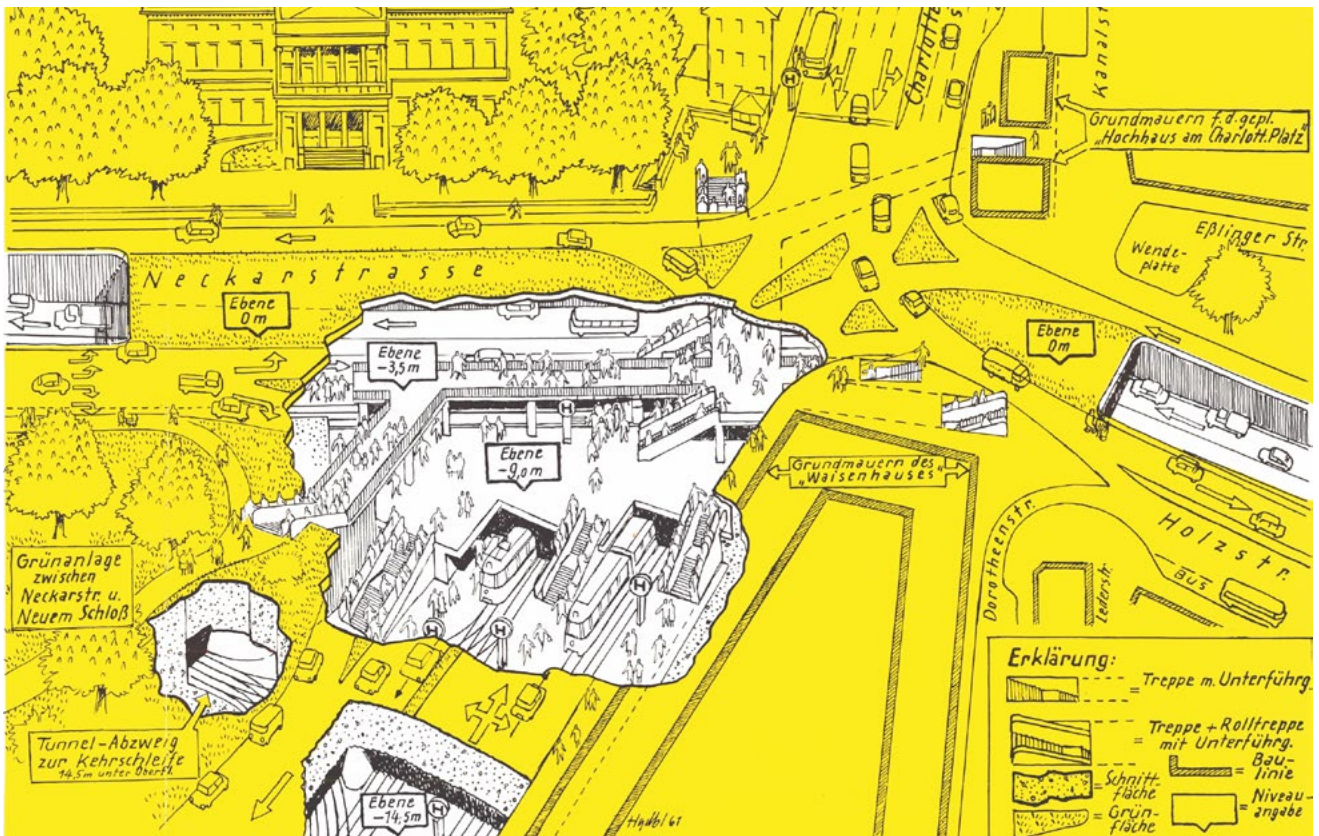


Abb. 3: Charlottenplatz, Perspektive des ersten Entwurfs nach Lambert (1961), der eine dreigeschossige Lösung mit Verteiler-Ebene vorsah. Grafik 1961

Abb. 4: Charlottenplatz Schnitt. Die Kastenstruktur der Tallänglinie mit der Ebene 02 lässt die Bauweise per Tagebau erkennen. Darüber die Ebene 01 mit der Fußgängergalerie. Grafik 1966

Nahverkehrs will man „... [d]em fortschrittlichen Wiederaufbau [in] anderen Städten im deutschen Lande nicht nachstehen.“¹⁵

Nach dem Motto „Stuttgarts Zukunft beginnt 1962“ beschließt der Gemeinderat im gleichen Jahr das Großprojekt der U-Strassenbahn auf insgesamt 17 Kilometern innerstädtischer Streckenlänge mit weitgehender Verlagerung in den Untergrund, beginnen will man nach der Bundesgartenschau am Charlottenplatz.¹⁶

Baustelle und Öffentlichkeitsarbeit

Modelle, die die räumliche Disposition des Tiefbauwerkes Charlottenplatz hätten erläutern können, werden im Planungsstadium nicht angefertigt.¹⁷ Stattdessen werden 1961 Schnitt-Perspektiven veröffentlicht, die die Trennung der Verkehrsströme der Öffentlichkeit erklären sollen (Abb. 3). Geplant ist zunächst ein



Abb. 5: Skepsis? In jedem Fall aber Anteilnahme. Besucher*innen am „Tag der offenen Baustelle“, im Hintergrund der Charlottenbau im Bau. Foto 1966

dreigeschossiges Tiefbauwerk nach klassischem Aufbau eines U-Bahnhofes: eine Fußgänger-Verteilerebene auf Ebene 01, dann die tallängsgeführte Stadtautobahn mit parallel geführter U-Strab auf Ebene 02 und schließlich die Talquerlinie der U-Strab auf Ebene 03. Die entsprechende Perspektiv-Zeichnung zeigt ein weitgehend von Fußgänger*innen bereinigtes Straßensbild und die Illusion eines belebten Platzes unter der Stadt.

Gebaut wird der Charlottenplatz aus Kostengründen schließlich mit zwei statt drei unterirdischen Verkehrsebenen, das Fußgängerverteilergeschoss wird gestrichen und mit der U-Strab der Talquerlinien zusammengefasst. Binnen weniger Monate werden Planfeststellungsverfahren, Erörterungen mit Bürger*innen und Anlieger*innen sowie der Planfeststellungsbescheid durchgeführt. Baubeginn ist im Juli 1962.¹⁸ Die Stadt baut die erste U-Straßenbahn in Westdeutschland und mit dem

Charlottenplatz die erste Haltestelle für diese neue Form des Nahverkehrs, die U-Bahn-Städte Berlin und Hamburg nehmen die Erweiterungen an ihrem bestehenden Netz erst später auf.¹⁹

Erfahrungen mit derart komplexen Verkehrs-Tiefbauten gibt es in Stuttgart zu diesem Zeitpunkt nicht, die beteiligten Bauunternehmen starten einen learning-by-doing-Prozess:²⁰ Aufgrund seiner zentralen Lage kann der Charlottenplatz nie für den Autoverkehr gesperrt werden, die ‚Operation am offenen Herzen‘ der Stadt wird in Tagebauweise durchgeführt und erfolgt unter Dauerbetrieb. Nennenswerte Einwände der Bevölkerung gegen die massiven Beeinträchtigungen während der Bauzeit und die Eingriffe in die Substanz an Bestandsbauten gibt es nicht. Hilfreich hierfür ist sicherlich, dass sich die städtebauliche Situation rund um den Charlottenplatz seit den Kriegszerstörungen 1942 nicht verbessert, sondern eher verschlechtert hat. Bemerkenswert ist die konstant begleitende Öffentlichkeitsarbeit, das Stadtplanungsamt erhält zu diesem Zweck eine eigene ‚Abteilung zur Unterrichtung der Bevölkerung‘. Die Planungsphase wird zudem in der Tagespresse und in der Zeitschrift für die Mitarbeiter*innen der SSB thematisiert. Vor Baubeginn informiert der Oberbürgermeister in einer mehrseitigen Infobroschüre darüber, dass man die Stadt nun aufräumen und „Ordnung schaffen“ wolle.²¹

Die Baustelle wird zu Informationszwecken immer wieder geöffnet, 1966, noch im vierten Jahr der Bauarbeiten, besichtigen 14.000 Menschen das monumentale Tiefbauwerk an nur einem Tag (Abb. 5).²² Zur Eröffnung der Haltestelle im Tiefgeschoss erscheint schließlich eine Informationsbroschüre mit anschaulichen Lage-, Perspektiv- und Schnittzeichnungen.²³ Die aufwändig hergestellte Publikation unterstreicht die Bedeutung des Großprojektes und weist zugleich darauf hin, dass es Bedenken um die Akzeptanz des Verschwindens/Verlagerns eines der wichtigsten Plätze der Innenstadt gibt. Nach seiner vollständigen Inbetriebnahme 1967 und nach Jahren provisorischer Lösungen fließt der Verkehr wieder störungsfrei. Das Verkehrserlebnis über und unter der Erde fasziniert und lässt Kritik zunächst nicht aufkommen. Zeitgenössische Postkarten feiern den Charlottenplatz als Paradebeispiel moderner Verkehrsplanung (Abb. 6).



Abb. 6: Der Charlottenplatz, vom Charlottenbau gesehen. Im Vordergrund die Kreuzung mit dynamischem Fahrbahnverlauf. Nachts wird der Platz von einem zentralen Lichtmast beleuchtet. Postkarte um 1967



Abb. 7: Der neue Charlottenplatz unter Straßenniveau. Einfall von Tageslicht am Bahnsteigende, dynamische Schienen- und Lichtbandführung. Foto um 1967

Der Platz unter der Stadt

Als Verkehrsbauwerk im Untergrund liegt die Planung in den Händen des städtischen Tiefbauamtes, das mit seiner neuen ‚Abteilung U-Straßenbahn‘ den innerstädtischen Gesamtausbau verantwortet.²⁴ Für die Entwurfsplanung der Haltestellen unter dem Charlottenplatz setzt das Tiefbauamt jedoch ausschließlich auf die Fachkompetenz aus dem Hochbauamt, eine öffentliche Ausschreibung dieser Leistung wird hier offensichtlich noch nicht in Erwägung gezogen. Erst bei den nachfolgenden Haltestellen in der Innenstadt arbeiten Stadt und Verkehrsbetrieb mit niedergelassenen Architekturbüros zusammen.

Für die Ebene 01 mit U-Straßenbahn-Haltestelle und Passetellen zieht das Tiefbauamt die Kollegen aus dem Hochbauamt hinzu, der Entwurf stammt von Walter Hertkorn.²⁵ Der Architekt und Oberbaurat ist kein Spezialist für die Gestaltung von U-Bahnhaltestellen, im Gegenteil: Hertkorn ist Leiter der ‚Abteilung Planung und Bau von Betriebsgebäuden, Bädern und Schulen, Innenausbau‘ im Hochbauamt.

Hertkorns Entwurf der Ebene 01 setzt auf Öffnung und Aufweitung und damit auf die Gestaltung eines unterirdischen Platzraumes (Abb.7). Individuell gestaltete Zugänge, darunter im Osten eine der erste Freiluft-Rolltreppen überhaupt erschließen auf allen Seiten der Kreuzung den Untergrund (Abb. 8). Die Zugänge sind nicht überdacht und haben den beiläufigen Charakter von Unterführungszugängen. Das Fehlen von Eingangspavillons ist konsequent, soll der ‚Abstieg‘ in die Verkehrsebene unter Straßenniveau doch keineswegs betont, der Kontrast zwischen Straße und Untergrund verwischt und der Charakter einer U-Bahnhaltestelle vermieden werden.

Hertkorn gestaltet den Grundriss der Ebene 01 als dynamisches Raumkontinuum (Abb. 9): Besonders deutlich wird dies am ebenerdigen Ausgang zum Akademiegarten im Norden, der sich zunächst zu einem kleinen Platz mit Ladenzentrum öffnet, um dann bruchlos in den Garten überzugehen. Die Gebäudekante ist hier dynamisch gerundet, die Raumgrenze weit geöffnet – eine großzügige Situation, die Tageslicht einlässt und die enge Verbindung zwischen Haltestelle und Park herstellt.

Die An- und Abfahrt der Bahnen erfolgt auf einem geschwun-



Abb. 8: Charlottenplatz, ‚Auffahrt‘ in die Stadt mit Freiluftrolltreppe. Foto: Dieter Jäger, um 1967

genen Gleis. Der Raumeindruck von Ebene 01 steht im Kontrast zu den konstruktionsbedingt kastenförmigen Haltestellen herkömmlicher U-Bahn-Haltestellen. Beidseits der mittig geführten Gleise steht hier eine differenziert gegliederte Fläche zur Verfügung. Je vier bis fünf kurze, sogenannte Differenztreppen erschließen die Bahnsteigebenen. Zum Raumeindruck trägt entscheidend bei, dass die Niveauunterschiede gering sind und die Blickbeziehung zwischen beiden Bereichen nicht unterbrochen ist.

Großen Anteil am Platzcharakter der Haltestelle hat die Nutzungsmischung auf der Ebene der Galerien, die von Läden mit Schaufenstern und solitären Schau-Vitrinen geprägt ist. Cafés und Bäckereifilialen sorgen für die Bestuhlung der Flächen vor ihren Verkaufstheken. Eine Besonderheit ist die Aufweitung

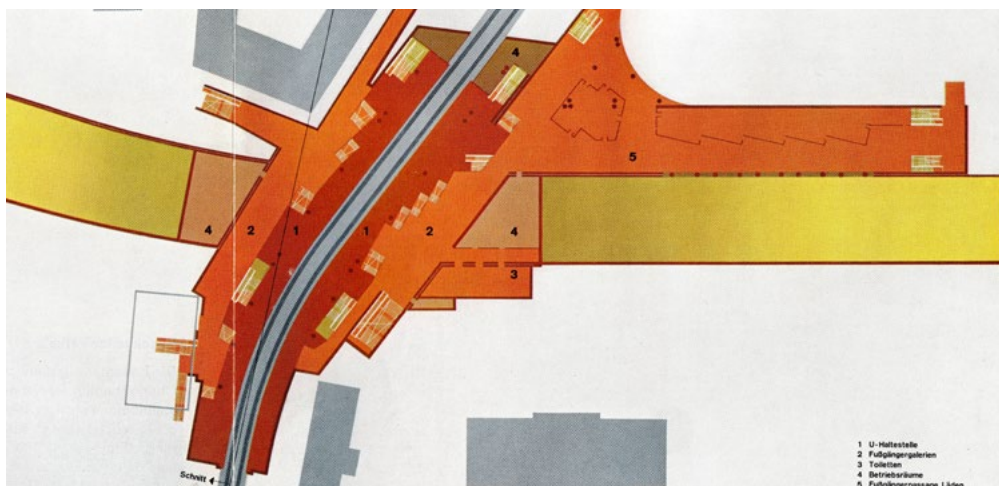
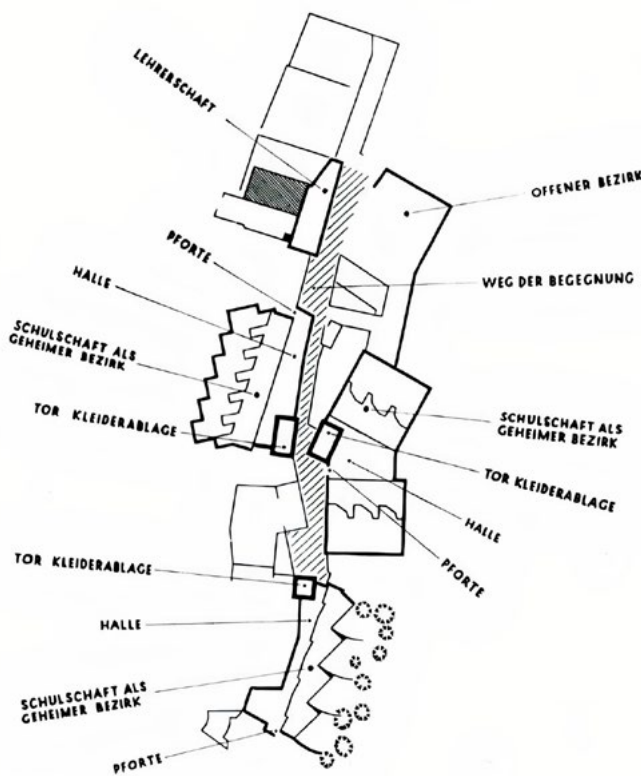


Abb. 9: Charlottenplatz, Grundriss der Ebene 01. Die farbige Gliederung verdeutlicht die Verteilung der Raumzonen: Blau die beiden Gleise, die offene 120 Meter lange Bahnsteigzone in braunrot, die Fußgänger*innen-Galerien in orange. Der Verlauf der unter der Gleiszone hindurchgeführten Bundesstraße in gelb. Grafik 1967



Abb. 10: Haltestelle in Ebene 01 am Charlottenplatz. Der Fotograf hält neben der Dynamik des unterirdischen Stadtraums auch die warmtonige Farbpalette der Station fest. Foto um 1967



Grundrissdiagramm

Abb. 11: Hans Scharoun, Entwurf Volksschule Darmstadt. Grundrissdiagramm 1951

zu einer Laden-Passage im Norden. Durch ein großes Panorama-Fensterband kann hier der vorbeifließende Autoverkehr der Bundesstraße beobachtet werden. Die Ladenzeile mit gestaffelter Schaufensterfront rhythmisiert die Raumflucht.²⁶ Der Autoverkehr als Ereignis, die Haltestelle als Erlebnisraum – derart technikverliebte Prämissen zeugen von einem noch ungebrochenen Glauben an die Ästhetik des Massenverkehrs und die neuen Möglichkeiten künstlicher Stadträume unter Tage. In der ersten deutschen U-Straßenbahn-Haltestelle Deutschlands soll auch eingekauft und flaniert werden. Funktioniert hat die Idee nur partiell, die Laden-Passage wird ab 1970 zum Theater der Altstadt umgebaut.²⁷

Die Belichtung der Haltestelle in Ebene 01 unterscheidet nicht zwischen Bahnsteig und höher gelegener Galerie für Fußgänger*innen. Lichtbänder an der Bahnsteigkante und über den Wartezonen betonen den dynamischen Schwung des Schienenverlaufs und wirken zugleich als Bereichsmarkierungen. Auffallend ist der Einsatz hochwertiger Oberflächenmaterialien mit abgestufter warmtoniger Farbskala (Abb. 10). „Damit die Passanten nicht das Gefühl haben, unter die Erde zu gehen, werden für Wände, Schaufenster und Geländer Materialien mit hellen, warmen Farbtönen ausgewählt. Überall dort, wo es technisch möglich ist, sind Öffnungen im Bauwerk vorhanden, durch die das Tageslicht eintritt“, vermerkt die PR-Abteilung des Stadtplanungsamtes.²⁸ Der Bodenbelag aus Asphalt unterstreicht das räumliche Kontinuum zwischen Haltestelle und Stadtraum. Noch im Jahr der Eröffnung erhält die U-Bahn-Haltestelle Charlottenplatz den Paul-Bonatz-Preis der Stadt Stuttgart „für besondere Verdienste und Leistungen auf dem Gebiet der Architektur und des Städtebaus in Stuttgart“, in der Jury sitzen ausschließlich auswärtige Fachleute.²⁹

Das Gleisbett als gewundene ‚Straße‘, der Bahnsteig als ‚Bürgersteig‘, die Fußgänger*innengalerie als scheinbar topografisch determinierte Wegführung, das sind Entwurfsideen für die Stadt über Tage. Ganz offensichtlich orientiert sich der sonst im Bereich Schulbau arbeitende Baubeamte an den städtebaulich motivierten Architekturen von Hans Scharoun, der als Meister des invertierten Stadtraums gelten kann: Mit Sichtbezügen, Höhenstaffelungen, Sammlungs- und Rückzugsräumen schafft er Architekturen, die als Stadt in der Stadt wahrnehmbar sind. Parallelen lassen sich insbesondere zum unrealisierten Entwurf Scharouns für eine Volksschule in Darmstadt von 1951 ziehen: Den Verteilerflur (Gleisbett) begleiten gestaffelte Klassenräume (Läden und aufgeweitete Galerien), Engführungen stehen im Kontrast zu Öffnungen und am Ende erreichen beide Entwürfe ihr Ziel: Aufenthaltsqualität (Abb. 11).

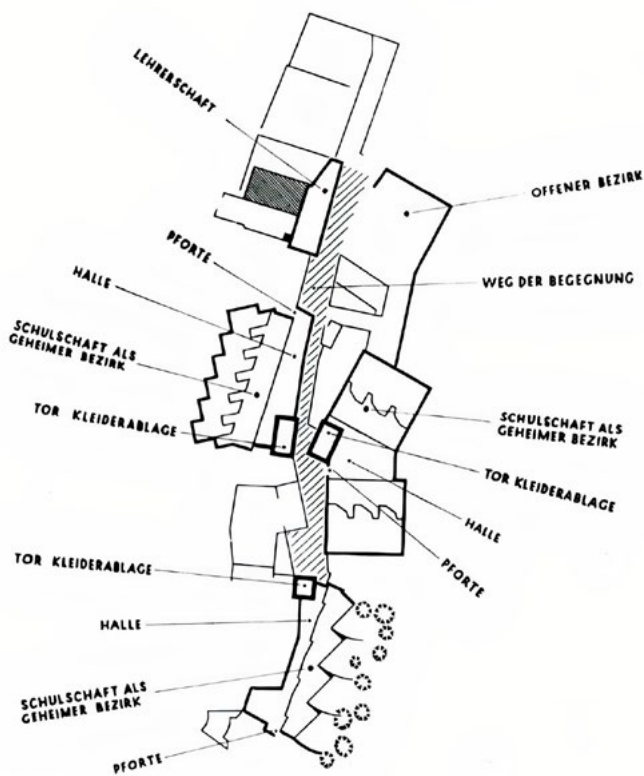
Die Besonderheit der Haltestelle Charlottenplatz als städtischer Erlebnisraum und Aufenthaltsort wird in den Folgejahren deutlich. Der Stuttgarter Architekt Wilfried Beck-Erlang entwirft in den Jahren 1968/70 die Anschluss-Haltestellen Staatsgalerie und Neckartor unter Einsatz von materialsichtigem Ort beton und pointierter Kunst am Bau³⁰: „Im Keller einer Stadt“ könne nicht nach den Maßstäben des Hochbauwesens gearbeitet werden, so Beck-Erlang.³¹

Aufenthaltsraum versus Passage

In München beginnt nahezu zeitgleich mit Stuttgart die Untertunnel-Führung der Straßenbahnlinien in der Innenstadt. Als



Abb. 10: Haltestelle in Ebene 01 am Charlottenplatz. Der Fotograf hält neben der Dynamik des unterirdischen Stadtraums auch die warmtonige Farbpalette der Station fest. Foto um 1967



Grundrissdiagramm

Abb. 11: Hans Scharoun, Entwurf Volksschule Darmstadt. Grundrissdiagramm 1951

zu einer Laden-Passage im Norden. Durch ein großes Panorama-Fensterband kann hier der vorbeifließende Autoverkehr der Bundesstraße beobachtet werden. Die Ladenzeile mit gestaffelter Schaufensterfront rhythmisiert die Raumflucht.²⁶ Der Autoverkehr als Ereignis, die Haltestelle als Erlebnisraum – derart technikverliebte Prämissen zeugen von einem noch ungebrochenen Glauben an die Ästhetik des Massenverkehrs und die neuen Möglichkeiten künstlicher Stadträume unter Tage. In der ersten deutschen U-Straßenbahn-Haltestelle Deutschlands soll auch eingekauft und flaniert werden. Funktioniert hat die Idee nur partiell, die Laden-Passage wird ab 1970 zum Theater der Altstadt umgebaut.²⁷

Die Belichtung der Haltestelle in Ebene 01 unterscheidet nicht zwischen Bahnsteig und höher gelegener Galerie für Fußgänger*innen. Lichtbänder an der Bahnsteigkante und über den Wartezonen betonen den dynamischen Schwung des Schienenverlaufs und wirken zugleich als Bereichsmarkierungen. Auffallend ist der Einsatz hochwertiger Oberflächenmaterialien mit abgestufter warmtoniger Farbskala (Abb. 10). „Damit die Passanten nicht das Gefühl haben, unter die Erde zu gehen, werden für Wände, Schaufenster und Geländer Materialien mit hellen, warmen Farbtönen ausgewählt. Überall dort, wo es technisch möglich ist, sind Öffnungen im Bauwerk vorhanden, durch die das Tageslicht eintritt“, vermerkt die PR-Abteilung des Stadtplanungsamtes.²⁸ Der Bodenbelag aus Asphalt unterstreicht das räumliche Kontinuum zwischen Haltestelle und Stadtraum. Noch im Jahr der Eröffnung erhält die U-Bahn-Haltestelle Charlottenplatz den Paul-Bonatz-Preis der Stadt Stuttgart „für besondere Verdienste und Leistungen auf dem Gebiet der Architektur und des Städtebaus in Stuttgart“, in der Jury sitzen ausschließlich auswärtige Fachleute.²⁹

Das Gleisbett als gewundene ‚Straße‘, der Bahnsteig als ‚Bürgersteig‘, die Fußgänger*innengalerie als scheinbar topografisch determinierte Wegführung, das sind Entwurfsideen für die Stadt über Tage. Ganz offensichtlich orientiert sich der sonst im Bereich Schulbau arbeitende Baubeamte an den städtebaulich motivierten Architekturen von Hans Scharoun, der als Meister des invertierten Stadtraums gelten kann: Mit Sichtbezügen, Höhenstaffelungen, Sammlungs- und Rückzugsräumen schafft er Architekturen, die als Stadt in der Stadt wahrnehmbar sind. Parallelen lassen sich insbesondere zum unrealisierten Entwurf Scharouns für eine Volksschule in Darmstadt von 1951 ziehen: Den Verteilerflur (Gleisbett) begleiten gestaffelte Klassenräume (Läden und aufgeweitete Galerien), Engführungen stehen im Kontrast zu Öffnungen und am Ende erreichen beide Entwürfe ihr Ziel: Aufenthaltsqualität (Abb. 11).

Die Besonderheit der Haltestelle Charlottenplatz als städtischer Erlebnisraum und Aufenthaltsort wird in den Folgejahren deutlich. Der Stuttgarter Architekt Wilfried Beck-Erlang entwirft in den Jahren 1968/70 die Anschluss-Haltestellen Staatsgalerie und Neckartor unter Einsatz von materialsichtigem Ort beton und pointierter Kunst am Bau³⁰: „Im Keller einer Stadt“ könne nicht nach den Maßstäben des Hochbauwesens gearbeitet werden, so Beck-Erlang.³¹

Aufenthaltsraum versus Passage

In München beginnt nahezu zeitgleich mit Stuttgart die Untertunnel-Führung der Straßenbahnlinien in der Innenstadt. Als

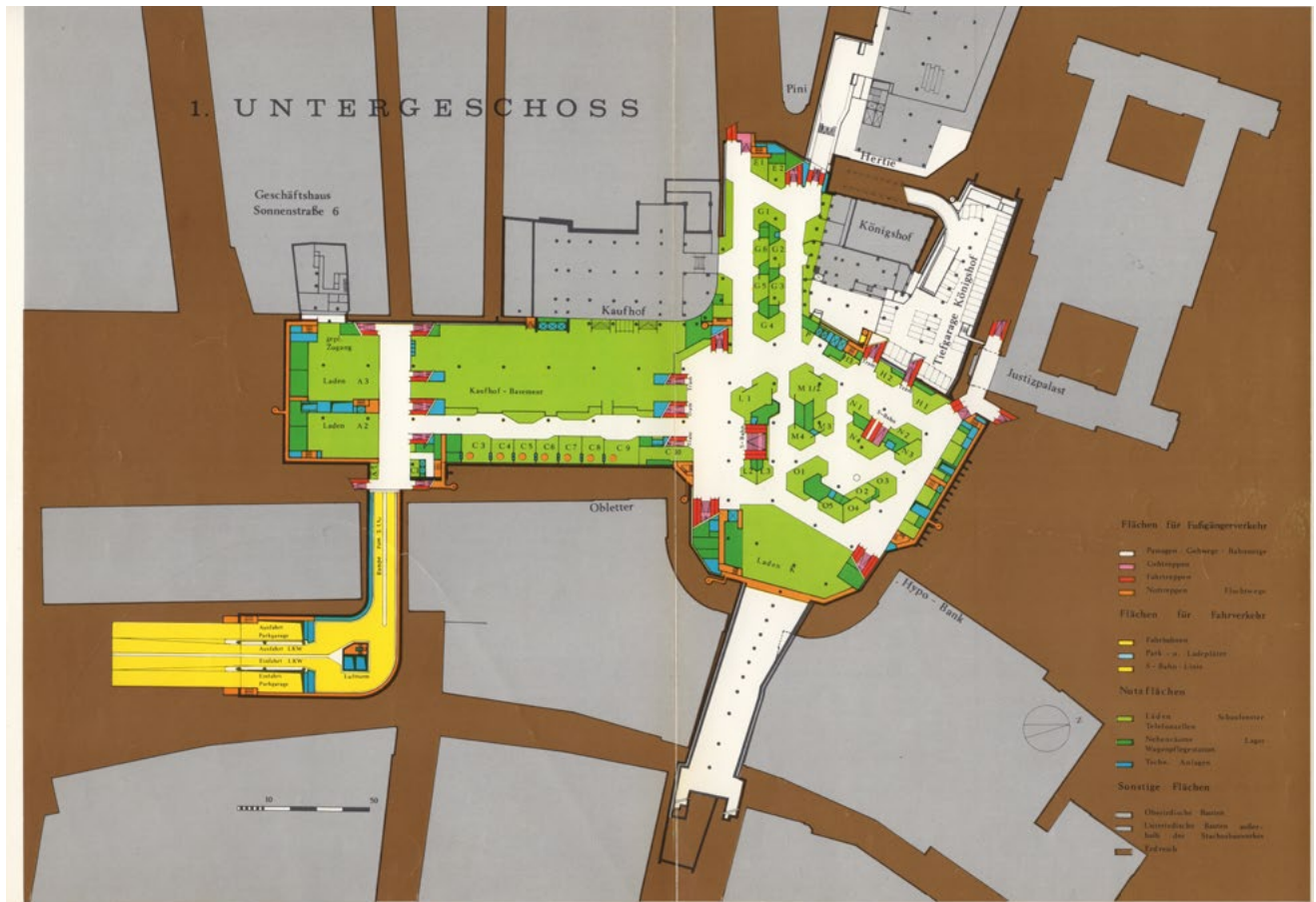


Abb. 12: München, U-Bahnhof Karlsplatz (Stachus), Eröffnung 1970. Verteilerebene im ersten Untergeschoss. Weite Bereiche des Verkehrsbauwerks sind für Läden reserviert (grün). Grafik um 1970

ähnlich multifunktionaler, jedoch in seinen Dimensionen noch umfangreicherer Tiefbaukomplex wird 1970 der insgesamt fünf Tiefgeschosse umfassende U-Bahnhof Karlsplatz (Stachus) als „Verkehrsbauwerk und Einkaufszentrum“ unter dem historischen Karlsplatz in München eröffnet.³² Der Stachus ist wie der Charlottenplatz seit dem 19. Jahrhundert ein bedeutender Verkehrsknoten und verbindet nun eine Straßenbahn-Haltestelle mit Bahnsteigen an der Oberfläche, den S-Bahnhof im zweiten und dritten Untergeschoss, einen U-Bahnhof und ein Parkhaus.³³ Die Fußgänger*innenpassage im ersten Untergeschoss wird vom Münchner Architekten und Designer Paolo Nestler entworfen und ist als großflächige Einkaufs- und Verteilerebene mit dem Charakter eines städtischen Marktes konzipiert. Nestler sowie seine Auftraggeber wollen – vergleichbar dem Stuttgarter Charlottenplatz – Aufenthaltsqualität im Untergrund schaffen (Abb. 12). Entsprechend breitet Nestler ein modulares Geflecht aus wabenförmigen Läden im Zentrum der Tiefebene aus, die Idee vom Stadtbummel unter Tage ist ein Schritt hin zur Utopie von der ‚Stadt unter der Stadt‘ oder der ‚Stadt im Untergrund‘, wie sie schon zu Beginn der 1960er Jahre in den Diskurs gelangt.³⁴

„Offenheit und Experimentierfreude der 1960er Jahre“ kennzeichnet die Gestaltung des Stachus wie des Charlottenplatzes zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme.³⁵ Es sind – im besten Wortsinne – Ausgleichsflächen einer obertägig verschwundenen Urbanität und ernsthafte Versuche, dem invertierten Raum in der Stadt eine Ästhetik abzurufen, die auch jenseits der bekannten Forderung der Moderne nach Licht, Luft und Sonne funktionie-

ren sollte. Die Diversifizierung der Flächen führt dabei zweifelsohne zu einer gewissen Unübersichtlichkeit, entsprechend haben spätere Umbaumaßnahmen vereinfachte räumliche Lösungen oder sogar die Sperrung von Teilbereichen zur Folge.

Weder das Stachusbauwerk in München noch der Charlottenplatz in Stuttgart waren je eingetragene Denkmale, obwohl sie als technische Verkehrsbauwerke wie auch als städtebauliche und architektonische Dokumente ihrer Zeit hätten gelten können. Entsprechend wurden und werden beide Bauwerke unter teilweise starken Bestandseingriffen neuen Nutzungsanforderungen angepasst.³⁶

Die Einordnung der architekturhistorischen Bedeutung unterirdischer Verkehrsbauwerke stützt sich auf mehrere Analyse-Ebenen: 1. Unterirdische Verkehrsbauwerke sind immer auch Teil der städtischen Infrastruktur – das Bauen unter der Erde reagiert, wenn auch nicht immer in konkreten baulichen Zusammenhängen, so doch immer in politischen Kontexten auf die Verkehrspolitik der Kommunen und – wie dieser Beitrag zeigen konnte – in den 1950er und 1960er Jahren auf die Empfehlungen der jungen Fachdisziplin der Verkehrsplanung. Entsprechend plädiert dieser Beitrag auch dafür, die notwendigen Erst- oder Neubewertungen dieser vielfach aus den Boomjahren stammenden Gebäude nicht von übergeordneten verkehrspolitischen Kontexten zu entkoppeln. 2. Unterirdische Verkehrsbauwerke entziehen sich herkömmlichen Bewertungskriterien zu Raum, Haus und Platz. Zu berücksichtigen sind nicht nur ihre räumlich-konstruktiven und materiell-stofflichen Qualitä-

ten, die sich jenseits klassischer Vorstellungen von Architektur mit ihrer klaren Definition von Innen und Außen bewegen, zu berücksichtigen ist auch die Frage nach den Produktionsbedingungen, dem Gebrauch, den Medien der Vermittlung. Brauchen wir eine neue Form der Querschnittsforschung? Und greifen die verfügbaren Methodiken der Architekturwissenschaft für die ‚unsichtbaren‘ Gebäude der Stadt? Die Fülle der Fragestellungen erscheint so komplex wie die Bauaufgabe selbst.

The Aesthetics of Disappearance. The Charlottenplatz Traffic Structure in Stuttgart

At the beginning of the 1960s, the city of Stuttgart was one of the first cities in West Germany to start a radical restructuring of its transport infrastructure. The Charlottenplatz, a busy bourgeois square and crucial traffic junction in the city centre since the 19th century, ‘disappeared’ from the cityscape: above ground, it was developed into a major intersection, and underground into a monumental traffic structure. The model for this was the idea of the “vertical loosening of the city”, represented by specialist planners from the Institute of Transportation Science at the University of Stuttgart. The Charlottenplatz complex was opened in 1967 and has since then organised car traffic on two main roads running through the city centre, underground tram traffic and, last but not least, pedestrian traffic on two levels underground. The most important goal of the planners in the 1960s was to achieve a continuous flow of traffic. The construction was thus a direct consequence of the conversion into a car-friendly city; it documents the far-reaching influence of the relatively young discipline of traffic planning in post-war modernism. The ambitious design of the underground tram stop on level 01 is quite remarkable; it was intended to provide even the underground space with quality of stay and urban living. The article analyses the architecture underground and draws a comparison to the Stachus constructions at Karlsplatz in Munich (1969), which was also planned as a ‘compensation area’ and ‘city substitute’.

Literatur

Wilfried BECK-ERLANG / TIEFBAUAMT STADT STUTTGART: Stadtbahn Stuttgart, in: Baumeister, 1976, Heft 4, S. 278-280.
Andreas BRUNOLD, Verkehrsplanung und Stadtentwicklung. Die städtebauliche Entwicklung des Stuttgarter Bahnhofsgeländes – eine Fallstudie, Reihe Stuttgarter Studien Band 4, Stuttgart 1992.
Michael HASCHER / Gerhard HEIMERL, Eisenbahner, Rektor, Berater der Verkehrspolitik – Walther LAMBERT, in: Norbert BECKER / Franz QUARTHAL (Hrsg.): Die Universität Stuttgart nach 1945. Geschichte Entwicklungen Persönlichkeiten, Stuttgart 2004, S. 169-172.
Walther LAMBERT/ Max-Erich FEUCHTINGER, Verkehrsuntersuchung über die Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs im Raume Stuttgart, Stuttgart 1959.
Walther LAMBERT, Nahverkehrsbahnen der Grosstädte. Raum und Kostenprobleme der vertikalen Auflockerung, Reihe Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Technischen Hochschule Stuttgart (hg. v. Prof. Dr.-Ing.

Walther Lambert), Heft 18, Stuttgart 1956.
Manfred MÜLLER, Zwischen Sankt Barbara und „Barbar“. 50 Jahre Stadtbahnbau in Stuttgart – „Tiefgründige Erinnerungen eines Tiefbauingenieurs“, SSB Sonderveröffentlichung, Stuttgart 2012.
Martin MURRENHOF, Untergründig. Das Stachusbauwerk in München, in: Arch+, 2009, Heft 191/192, S. 14.
Martin MURRENHOF, Die unsichtbare Stadt in der Stadt. München als Modell eines urbanistischen Doppellebens, in: Arch+, 2012, Heft 204, S. 112-117.
NEUER BERLINER KUNSTVEREIN (Hrsg.), Stadt und Utopie. Modelle idealer Gemeinschaften, Berlin 1982.
Nikolaus NIEDERICH, Menschen beweg(t)en Menschen. Eine Geschichte der Stuttgarter Straßenbahnen AG seit 1868, Stuttgart 2018.
PLANUNGSBÜRO OBERMEYER (Hrsg.), Stachus Karlsplatz. Eröffnung des Verkehrs- u. Einkaufszentrums der Landeshauptstadt München am 26. Nov. 1970. Festschrift zur Vollendung der unterirdischen Ladenstadt und der Tiefgarage im Münchner Stachusbauwerk, München 1970.
Kerstin RENZ / Markus SPEIDEL, Die (auto)mobile Stadt. Stuttgarts Weg zur autogerechten Stadt. Stadtmuseum Stuttgart/ Institut für Architekturgeschichte der Universität Stuttgart, Ausstellung Stadtmuseum Stuttgart-Bad Cannstatt; unveröffentlichte Ausstellungstexte, Stuttgart 2012.
Barbara SCHMUCKI, Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich, Frankfurt/Main / New York 2001.
Gisela SCHULTZ / Frank WERNER (Hrsg.), Beck-Erlang, Stuttgart 1983.
STADTARCHIV STUTTGART (Hrsg.), Chronik der Stadt Stuttgart 1966/1969, o.D. [1988].
STADT STUTTGART (Hrsg.), Der Charlottenplatz in Stuttgart. Ein Verkehrsbauwerk für die Zukunft, Stuttgart 1962.
STADT STUTTGART (Hrsg.), Der Charlottenplatz in Stuttgart. Ein Verkehrsbauwerk zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt, Stuttgart 1966.
STUTTGARTER STRASSENBAHNEN AG (Hrsg.), Über Berg und Tal. Nachrichtenblatt der Stuttgarter Straßenbahner, Jahrgänge 1960–1963.
Sylvester TAPPEN, Paul-Bonatz-Preis ‘67 und Verzeichnis der 1959 und 1963 preisgekrönten Bauten (Reihe Stuttgarter Beiträge Bd. 2), Stuttgart 1967.
Paul VIRILIO, Ästhetik des Verschwindens [frz. Original: Esthétique de la disparation, Paris 1980], Berlin 1986.
Carsten WIERLEWSKI, Beck-Erlang. Das Werk des Architekten Wilfried Max BECK, Diss. Karlsruhe Institut für Technologie, Karlsruhe 2012.

Bildnachweise

1: Archiv der Stuttgarter Straßenbahnen AG / Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V., Stuttgart (im Folgenden Archiv SSB / SHB, Stuttgart), 2: STADT STUTTGART 1966, S. 5, 3: Über Berg und Tal, 3-1961, S. 14-15 / Archiv SSB / SHG, Stuttgart, 4: STADT STUTTGART 1966, S. 21, 5: STADT STUTTGART 1966, S. 25, 6: Archiv SSB / SHB, Stuttgart. Sammlung Jürgen Daur, 7: Archiv SSB / SHG, Stuttgart, 8: Landesmedienzentrum Baden-Württemberg, Foto: Dieter Jäger, 9: STADT STUTTGART

1966, S. 10, 10: Archiv SSB / SHG, Stuttgart
 11: Akademie der Künste Berlin, Nachlass Hans Scharoun
 12: PLANUNGSBÜRO OBERMEYER, S. 44

- ¹ Dieser Beitrag fußt auf den Texten zur Ausstellung „Die automobile Stadt. Stuttgarts Weg zur autogerechten Stadt“, kuratiert von der Autorin in Kooperation mit dem Stadtmuseum Stuttgart, Dr. Markus Speidel (2012). Wichtige Hinweise für diesen Beitrag lieferten Dipl.-Ing. Manfred Müller, Stadtbaudirektor i. R. und zuletzt Leiter der Hauptabteilung Bau der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB); ebenso der Historiker Dr. Nikolaus Niederich, Stuttgart.
- ² Freundliche Information von Philipp Hinger, Fachbereichsleiter Marktbearbeitung / Kommunikation der SSB AG.
- ³ Die Daten beziehen sich auf das Jahr der vollständigen Inbetriebnahme.
- ⁴ Martin MURRENHOF untersucht diese Mechanismen für die Stadt München, vgl. MURRENHOF, *Die unsichtbare Stadt*, 2012.
- ⁵ Weiterführend: SCHMUCKI, *Verkehrsfluss*, 2001.
- ⁶ VIRILIO, *Ästhetik*, 1986 [1980].
- ⁷ Im Folgenden SSB genannt. Gründung 1889 durch Zusammenschluss zweier privater Pferdebahn-Gesellschaften, seit 1895 Betrieb elektrifizierter Straßenbahnen. Weiterführend siehe: NIEDERICH, *Geschichte SSB*, 2018.
- ⁸ Architekt im Hochbauamt: Walter Hagstotz, Bauherrin ist die Robert Leicht AG, eine Brauerei in Stuttgart.
- ⁹ BRUNOLD, *Verkehrsplanung*, 1992, S. 187.
- ¹⁰ Ebd., S. 186.
- ¹¹ Vgl. HASCHER / HEIMERL, Walther LAMBERT, 2011.
- ¹² Vgl. LAMBERT / FEUCHTINGER, *Verkehrsuntersuchung*, 1959.
- ¹³ Vgl. LAMBERT, *Nahverkehrsbahnen*, 1956.
- ¹⁴ Ebd., S. 39.
- ¹⁵ STUTTGARTER STRASSENBAHNEN AG, *Über Berg und Tal*, 3/1961, S. 10.
- ¹⁶ Ebd., *Die Bundesgartenschau fand von April bis Oktober 1961 in Stuttgart statt*.
- ¹⁷ Erst 2012 initiiert die Autorin am Institut für Architekturgeschichte der Universität Stuttgart ein Modell des ausgeführten Verkehrsbauwerks, präsentiert in der Ausstellung „Die (auto)mobile Stadt. Stuttgarts Weg zur autogerechten Stadt“, Stadtmuseum Stuttgart 2012. Mit freundlicher Unterstützung der Modellbauwerkstatt der Fakultät Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart, ehem. Leitung Manfred Hechinger.
- ¹⁸ STADT STUTTGART, *Charlottenplatz*, 1966.
- ¹⁹ MÜLLER, *Tiefbau Stuttgart*, 2012, S. 15.
- ²⁰ Lokale Bauunternehmen am Charlottenplatz: Wolfer & Goebel mit Gustav Epple, unterstützt durch Eduard Züblin AG, Wolff & Müller, Grün & Bilfinger AG.
- ²¹ STADT STUTTGART, *Verkehrsbauwerk*, 1962, o.S.
- ²² STADTARCHIV STUTTGART, *Chronik*, [1988], S. 456.
- ²³ STADT STUTTGART, *Charlottenplatz*, 1966.
- ²⁴ Leitung Tiefbauamt 1960er Jahre: Baudirektor Heeb, Leitung Abteilung U-Straßenbahn Oberbaurat Schurr; Leitung Hochbauamt Baudirektor Dr. Groß.
- ²⁵ Freundliche Auskunft Dr. Norbert Becker, Universitätsarchiv Stuttgart: Regierungsbaumeister Karl Walter Hertkorn, Jg. 1907, Absolvent der Stuttgarter Technischen Hochschule, Diplom 1930 bei Paul Bonatz, Prüfung zum Regierungsbaumeister 1933, zuletzt Baudirektor Hochbauamt Stadt Stuttgart.
- ²⁶ Hier war ursprünglich ein SSB-Informationszentrum untergebracht, in dem über die beabsichtigten Bauprojekte informiert wurde. Geplant war eine spätere Ladennutzung. Freundlicher Hinweis von Manfred Müller (siehe Anm. 1).
- ²⁷ Der erfolgreiche Spielbetrieb des Kammertheaters dauerte bis 1998 an. Seither werden die Flächen vor allem abends/nachts gastronomisch genutzt.
- ²⁸ STADT STUTTGART, *Charlottenplatz*, 1966, S. 30.
- ²⁹ Jury zur Preisverleihung 1967: Ulrich Conrads, Prof. Walter Henn, Carlfried Mutschler und Prof. Friedrich Spengelin; vgl. TAPPEN, *Bonatz-Preis*, 1967.
- ³⁰ BECK-ERLANG / TIEFBAUAMT, *Stadtbahn*, 1976.
- ³¹ Zit. SCHULTZ / WERNER 1983, S. 155. Mit Emaille-Tafeln des Rottenburger Künstlers Kurt Frank.
- ³² PLANUNGSBÜRO OBERMEYER, *Stachus*, 1970, zit. Titel.
- ³³ SCHMUCKI, *Verkehrsfluss*, 2001, S. 70-76.
- ³⁴ Entsprechende Projekte siehe z. B. in: NEUER BERLINER KUNSTVEREIN, *Stadt und Utopie*, 1982.
- ³⁵ PLANUNGSBÜRO OBERMEYER, *Stachus*, 1970, S. 14.
- ³⁶ Zu München vgl. MURRENHOF, *Stachusbauwerk*, 2009. In München wurde das bauzeitliche Erscheinungsbild komplett überformt (2010, Büro Allmann Sattler Wappner), in Stuttgart ist trotz Änderung des Lichtkonzepts, dem Einbau von Hochbahnsteigen, dem Rückbau der Ladeneinbauten der ursprüngliche Raumeindruck noch gut erfahrbar.