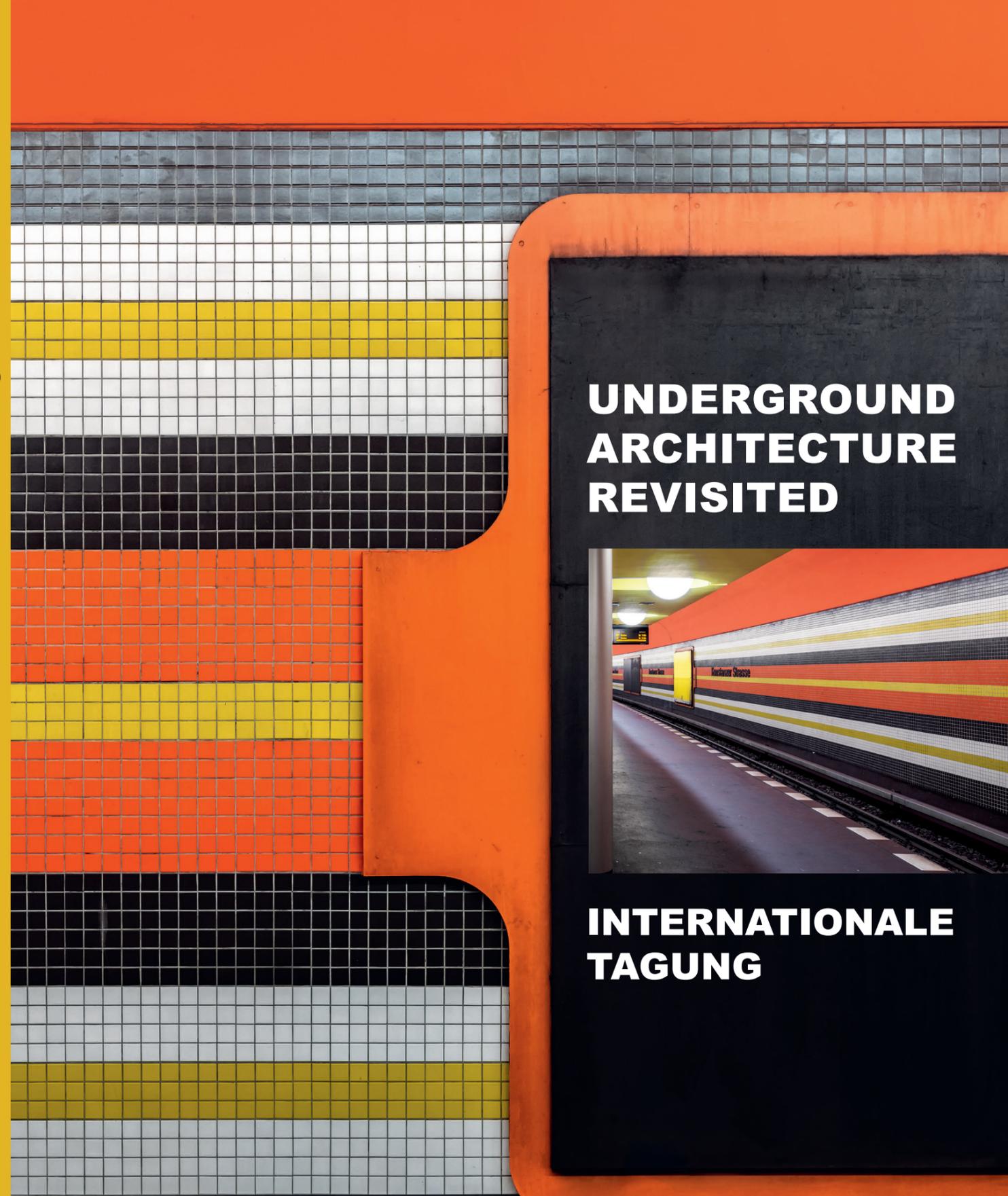




Underground Architecture Revisited

ICOMOS · HEFTE DES DEUTSCHEN NATIONALKOMITEES LXXIV



UNDERGROUND ARCHITECTURE REVISITED



INTERNATIONALE TAGUNG

ICOMOS · HEFTE DES DEUTSCHEN NATIONALKOMITEES LXXIV
ICOMOS · JOURNALS OF THE GERMAN NATIONAL COMMITTEE LXXIV
ICOMOS · CAHIERS DU COMITE NATIONAL ALLEMAND LXXIV

Underground Architecture Revisited

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES
CONSEIL INTERNATIONAL DES MONUMENTS ET DES SITES
CONSEJO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS Y SITIOS
МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВЕТ ПО ВОПРОСАМ ПАМЯТНИКОВ И ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНЫХ МЕСТ

Underground Architecture Revisited

Internationale Fachtagung des Deutschen Nationalkomitees von ICOMOS und des
Landesdenkmalamts Berlin mit der Initiative Kerberos
in der Berlinischen Galerie – Museum für moderne Kunst, 20.–23. Februar 2019
Herausgegeben im Auftrag der Veranstalter von Ralf Liptau,
Verena Pfeiffer-Kloss und Frank Schmitz

Underground Architecture Revisited

International Conference of the German National Committee of ICOMOS and the
Berlin Monument Authority with the Initiative Kerberos
at the Berlinische Galerie – Museum of Modern Art, 20–23 February 2019
Edited on behalf of the organisers by Ralf Liptau,
Verena Pfeiffer-Kloss and Frank Schmitz

ICOMOS · HEFTE DES DEUTSCHEN NATIONALKOMITEES LXXIV
ICOMOS · JOURNALS OF THE GERMAN NATIONAL COMMITTEE LXXIV
ICOMOS · CAHIERS DU COMITE NATIONAL ALLEMAND LXXIV

ICOMOS Hefte des Deutschen Nationalkomitees
Herausgegeben vom Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland
Präsident: Prof. Dr. Jörg Haspel
Vizepräsidentin: Prof. Dr. Sigrid Brandt
Generalsekretär: Gregor Hitzfeld
Geschäftsstelle: Brüderstraße 13, Nicolaihaus, 10178 Berlin
Fon: +49 (0)30 80493 100
E-Mail: icomos@icomos.de · Internet: www.icomos.de

Mitherausgegeben vom Landesdenkmalamt Berlin
Landeskonservator und Direktor: Dr. Christoph Rauhut
Altes Stadthaus, Klosterstraße 47, 10179 Berlin
Tel.: +49 (0)30 90259 3600, Fax: +49 (0)30 90259 3700,
E-Mail: landesdenkmalamt@lda.berlin.de, Internet: www.berlin.de/landesdenkmalamt



Gedruckt mit freundlicher Unterstützung durch die Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Redaktion/Lektorat: Ralf Liptau, Verena Pfeiffer-Kloss, Frank Schmitz, John Ziesemer

Umschlagabbildung Vorderseite: U-Bahnhof Konstanzer Straße, Berlin, eröffnet 1978 (© Landesdenkmalamt Berlin, W. Bittner / B. Kohlenbach)

Umschlagabbildung Rückseite: Metrostation Intendente, Lissabon, eröffnet 1966, erweitert 1976/77 (© Alena Kern)

Vordere Umschlaginnenseite: U-Bahnhof Südtiroler Platz, Wien, eröffnet 1978 (© „Remise“ – Verkehrsmuseum der Wiener Linien)

Hintere Umschlaginnenseite: Stadtbahn-Haltestelle Heussallee / Museumsmeile, Bonn, eröffnet 1975 (© Catharina Meyer)

1. Auflage 2020

© ICOMOS, Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland,

© Landesdenkmalamt Berlin

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;

detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, sowie Verbreitung durch Film, Funk und Fernsehen, durch fotomechanische Wiedergabe, Tonträger und Datenverarbeitungssysteme jeglicher Art, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Gesamtherstellung: Deutscher Architektur Verlag

ISBN 978-3-946154-64-8

Inhalt | Content

Editorial	10	The Post-War Metro in Moscow and in the Former USSR. Values and Significance <i>Natalia Dushkina</i>	66
Editorial	12	Die Architektur der U-Bahn-Stationen von Tbilisi. Vergangenheit und Gegenwart <i>Nato Gengiuri</i>	73
Grußwort <i>Gerry Woop, Staatssekretär für Europa</i>	14	Prinzip Serialität. Zur Gestaltung des Wiener U-Bahnnetzes als optisches Leitsystem <i>Ralf Liptau</i>	80
Grußwort <i>Sigrid Evelyn Nikutta, Vorstandsvorsitzende Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)</i>	16	The Metro as an Art Space. Towards a New Mobility Planning <i>Venetsanaki Charikleia</i>	86
Sharing Underground Heritage. Eine Einführung <i>Frank Schmitz</i>	17		
I Großstädte unterirdisch – deutsche Fallbeispiele Big Cities Underground – German Case Studies			
Fritz Trautwein und die Wandsbeker Linie. Haltestellen als Variationen eines Grundthemas <i>Sabine Kock</i>	22	III Den Untergrund denken – Architektur und Medialität Imagining the Underground – Architecture and Mediality	
Ästhetik des Verschwindens. Das Verkehrsbauwerk Charlottenplatz in Stuttgart <i>Kerstin Renz</i>	30	U-Bahnraum als Raum der Szene <i>Christoph Rodatz</i>	92
Ein Himmel unter West-Berlin. Die U-Bahnhöfe des Architekten Rainer G. Rümmler <i>Verena Pfeiffer-Kloss</i>	40	Wir Kellerkinder. Nachkriegsmoderne U-Bahnhöfe als Reflexion der unterirdischen Moderne <i>Ingo Landwehr</i>	99
Zeugnisse einer großen Baustelle. Münchens altgewordene U-Bahnhöfe <i>Europa Frohwein / Andreas Putz</i>	48	Unsichtbare Megastrukturen. Die U-Bahn als urbanistisches Imaginationsarsenal, ca. 1970 <i>Roland Meyer</i>	103
„Ohne S- und U-Bahn, das ging nicht mehr“. Der Architekt Anselm Thürwächter im Gespräch über die Frankfurter U-Bahn <i>Daniel Bartetzko / Karin Berkemann (moderneREGIONAL)</i>	56	IV U-Bahnarchitektur als Erbe? – Initiativen für den Erhalt Underground Architecture as Heritage? – Initiatives for its Preservation	
		SAVE Britain’s Heritage and the Jubilee Line Extension. Our Campaign for London’s Recent Underground Architecture <i>Marcus Binney</i>	112
II Großstädte unterirdisch – internationale Fallbeispiele Big Cities Underground – International Case Studies			
The Moscow Underground of the Stalin Time (1934–1953). Aesthetic Features, Political Significance and Cultural Symbolism <i>Viktoriya Sukovata</i>	60	Höllenhunde für Berlins Untergrund. Die ‚Initiative Kerberos‘ und ihr Engagement für das moderne Bauerbe unter Tage <i>Ralf Liptau</i>	116

V U-Bahnarchitektur als Denkmal? – Positionen aus den Ämtern | Underground Architecture as Heritage? – The Perspective of the Monument Authorities

München im Aufbruch. Die Olympia-U-Bahn-Linie <i>Wiepke van Aaken / Burkhard Körner</i>	124
Berliner U-Bahnhöfe der Nachkriegszeit. Inventarisierung und Aufnahme in die Denkmalliste <i>Bernhard Kohlenbach</i>	131
Erfassung und Bewertung von U- und Stadtbahnen im Rheinland. Ein Projekt im Amt für Denkmalpflege im Rheinland <i>Philipp F. Huntscha</i>	137
Podiumsdiskussion. Wie machen wir das unterirdische bauliche Erbe der Nachkriegsmoderne zukunftsfähig? <i>Marianna Klix</i>	145
Die Strahlkraft der Materialien. Interview mit den Kuratorinnen der Ausstellung Underground Architecture <i>Johannes Medebach</i>	148
Curricula Vitae	152
Abbildungsrechte	154
Tagungsprogramm Conference Programme	155

Die vorliegende Publikation dokumentiert mit 21 Beiträgen die internationale Tagung „Underground Architecture Revisited“, die vom 20. bis 23. Februar 2019 von ICOMOS Deutschland und dem Landesdenkmalamt Berlin mit der „Initiative Kerberos“ in der Berlinischen Galerie veranstaltet wurde. Im Zentrum der Tagung stand das junge bauliche Erbe der Untergrundbahnhöfe der Nachkriegszeit im europäischen Vergleich. Ziel der als Folgebeitrag zum Europäischen Kulturerbejahr 2018 konzipierten Veranstaltung war der grenzüberschreitende Erfahrungsaustausch von Denkmalexperten der modernen Architektur und modernen Verkehrsinfrastruktur, aber auch der Dialog mit Betreibern, Fahrgästen und der interessierten Öffentlichkeit über Mobilitätsanforderungen an einen intelligenten Großstadtverkehr von morgen. Die Kooperation der Veranstalter mit weiteren Partnern der Bau- und Denkmalkultur und die Verknüpfung einer wissenschaftlichen Fachkonferenz mit Ausstellungen, Führungen, Rundfahrten, Interviews und anderen Aktivitäten für interessierte Bürger waren konstituierende Bestandteile des Tagungskonzepts.

Das Erbe der Moderne, die Denkmale der Nachkriegsmoderne sind gesellschaftlich immer noch umstritten, in Deutschland, aber auch in europäischen Nachbarländern. Das gilt erst recht für Zeugnisse der gelegentlich als „Spätmoderne“ oder „Postmoderne“ apostrophierten Jahrzehnte zwischen dem Bau der Berliner Mauer 1961 und der Öffnung des Eisernen Vorhangs 1989. Gerade im Bauhausjahr, mit dem 2019 in Deutschland und darüber hinaus an den Aufbruch der Moderne nach dem Ersten Weltkrieg erinnert wird, gilt es, die öffentliche Akzeptanz für Großstadtzeugnisse des späten 20. Jahrhunderts, die in vielfältigen, auch widersprechenden Bezügen zum Bauhaus und dessen Idealen stehen, stets aber die Idee einer Moderne fortführen, zu fördern.

Die Dokumentation der Tagungsergebnisse in der Reihe „ICOMOS – Hefte des Deutschen Nationalkomitees“ versteht sich auch als Fortsetzung der gemeinsamen Veranstaltungen und Veröffentlichungen, die ICOMOS Deutschland und die Berliner Denkmalpflege seit 1990 zur Erhaltung und Erschließung von Denkmalen und Stätten des 20. Jahrhunderts und namentlich der Nachkriegsmoderne auf- und ausgebaut haben. Als ein Hauptschauplatz der Architektur und des Städtebaus der Moderne war Berlin im 20. Jahrhundert nicht nur weltweit beachtete Baustelle für architektonische und urbanistische Reformansätze, sondern immer auch international höchst bedeutsamer Schauplatz zeitgenössischer Architektur- und Denkmaldebatten. Die teilweise gleichzeitig in der Veröffentlichungsreihe des Landesdenkmalamts Berlin erschienenen ICOMOS-Publikationen Bildersturm in Osteuropa. Die Denkmäler der kommunistischen Ära im Umbruch (1994), Stalinistische Architektur unter Denkmalschutz? (1996), Sport – Stätten – Kultur. Historische Sportanlagen und Denkmalpflege (2002), Welterbestätten des 20. Jahrhunderts – Defizite und Risiken aus europäischer Sicht (2008) oder zuletzt

Moderne neu denken. Architektur und Städtebau des 20. Jahrhunderts (2019) stehen für diese fruchtbare Kooperation und legen zugleich beredtes Zeugnis von dem modernen Denkmalprofil der deutschen Hauptstadt ab.

Auch das Denkmalthema U-Bahnhofsarchitekturen verdankt dem Denkmalbestand und den Denkmaldebatten in Berlin wichtige Impulse. Die Sektion „Industrielles Erbe in Metropolen: U-Bahnen“, die auf der erwähnten Berliner Welterbestätten-Konferenz 2007 wohl erstmals Fallstudien zu London, Paris, Moskau und Berlin sowie Budapest im europäischen Vergleich erlaubte, gehört zu den Wegbereitern der hier dokumentierten Tagung. Die 1996 erschienene Dokumentation Berliner U-Bahnhöfe zwischen Krumme Lanke und Vinetastraße. Denkmale des historischen Großstadtverkehrs und das 2007 ebenfalls vom Landesdenkmalamt Berlin herausgegebene Gattungsinventar Die Bahnhöfe der Berliner Hoch- und Untergrundbahn – Verkehrsdenkmale in Berlin dürfen wohl nicht nur im deutschsprachigen Raum zu den frühesten Fachveröffentlichungen zählen, an die die Berliner Tagung „Underground Architecture Revisited“ anknüpfen kann.

Untergrundbahnen gehören zu den jeden Tag von einer großen Öffentlichkeit genutzten Infrastrukturen unserer Metropolen. Sie transportieren große Menschenmengen durch bzw. unter unseren großen Städten hindurch, sie fungieren als Verkehrs- und Bewegungsräume und sind gleichzeitig tagtägliche Identifikationsräume für Bewohner und Besucher moderner Städte – was sich nicht zuletzt auch in der Öffentlichkeit in einer auffallend großen Wertschätzung gelungener U-Bahn-Architekturen, unabhängig von ihrer Erbauungszeit, manifestiert. Als öffentliche Räume fungieren U-Bahnstationen schon früh immer wieder auch als politische Räume – eine Tradition, an die seit 1989 auch die *Association Inscire* mit der Gestaltung von „Menschenrechtsbahnhöfen“ wie in Paris, Brüssel, Lissabon oder Berlin und New York anknüpft.

Gleichzeitig müssen diese Räume vielfältigen und wachsenden Anforderungen eines sicheren und barrierefreien Großstadtverkehrs gerecht werden. Unter Modernisierungsdruck drohen den unterirdischen architektonischen und technischen Errungenschaften des öffentlichen Personennahverkehrs in unseren Metropolen entstellende Veränderungen und auch Verluste. Auf diese potentielle und stellenweise auch schon eingetretene Denkmalgefährdung frühzeitig aufmerksam gemacht, die Fachwelt- und die Medien informiert und die Berliner Verkehrs- und Denkmalpolitik unter Zugzwang gesetzt zu haben ist das unschätzbare Verdienst der 2016 ins Leben gerufenen „Initiative Kerberos“, die vor allem in Berlin, Wien, Hamburg und Köln aktiv ist. Sie steht für Denkmalkompetenz außerhalb der Denkmalämter, für engagiertes Bürgerwissen und ehrenamtliches Engagement, die das Behördenhandeln kritisch-konstruktiv be-

gleiten, bisweilen auch herausfordern. Allein in Berlin sind der „Initiative Kerberos“ über 20 neue Unterschutzstellungen von nachkriegsmodernen U-Bahnstationen in den Jahren 2018/19 zu verdanken. Diese Stationen bildeten im Tagungs- und Exkursionsprogramm der Konferenz den lokalen Schwerpunkt.

Unser besonderer Dank gilt der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien und der Berliner Senatsverwaltung für Kultur und Europa, welche durch ihre verständnisvolle und großzügige Förderung das vielfältige Tagungs- und Begleitprogramm erst ermöglicht haben. Ohne unseren großartigen Gastgeber und Hausherrn, die Berlinische Galerie – Museum für moderne Kunst, und ohne die Einladung des City-Kinos Wedding im Centre Français Berlin zum Filmabend wäre dieser Veranstaltungsreigen im Zeichen der modernen U-Bahn-Architektur nicht zustande gekommen. Wir danken allen unseren Partnern, namentlich den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG), der Bundesstiftung Baukultur, den Architekten- und Baukammern von Berlin sowie dem Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin und beteiligten Berliner Senatsverwaltungen herzlich für ihre aktive Mitwirkung. Besonderer Dank gilt unserem

Prof. Dr. Jörg Haspel
Präsident des Deutschen Nationalkomitees
von ICOMOS e.V.

Medienpartner moderneRegional, dank dessen vorbreitender und begleitender Öffentlichkeitsarbeit sich die Berliner Fachveranstaltung deutschlandweit als Denkmalereignis des Monats erweisen sollte. Ohne das unermüdliche fachliche Engagement und die vielfältigen thematischen Impulse, die von der „Initiative Kerberos“ auf die Tagungsvorbereitung und Programmgestaltung ausgingen, wäre dieser Kraftakt nicht möglich gewesen. Danken möchten wir ebenfalls allen Akteuren, die als Referenten, Moderatoren, Fotografen, Exkursionsführer sowie Besucher- und Referentenbetreuer im Vorfeld und während der Tagung zum Gelingen beigetragen haben.

Für ICOMOS Deutschland und für das Landesdenkmalamt Berlin danken wir allen Text- und Bildautoren sehr herzlich für ihre unentgeltliche Mitwirkung, den Betreibern der Stationen und beteiligten Verkehrsgesellschaften für die Fotografer- und Veröffentlichungserlaubnis der thematisierten U-Bahnstationen. Zu besonderem Dank verpflichtet fühlen wir uns gegenüber Ralf Liptau, Verena Pfeiffer-Kloss und Frank Schmitz sowie John Ziesemer, der auch die Übersetzungen vornahm. Die Vier sorgten für eine zügige und gründliche Bearbeitung dieses Tagungsbandes.

Dr. Christoph Rauhut
Landeskonservator und Direktor
des Landesdenkmalamts Berlin

Editorial

With 21 contributions, this publication documents the international conference “Underground Architecture Revisited”, which was organised by ICOMOS Germany and the Berlin Monument Authority together with the “Kerberos Initiative”, and held at the Berlinische Galerie from 20 to 23 February 2019. The conference focused on the young architectural heritage of post-war underground stations, comparing them Europe-wide. The aim of the event, which was conceived as a follow-up contribution to the European Year of Cultural Heritage 2018, was the cross-border exchange of experience among heritage experts in modern architecture and modern transport infrastructure, but also the dialogue with operators, passengers and the interested public regarding mobility requirements for tomorrow’s intelligent metropolitan transport. The cooperation of the organisers with other partners of building and monument culture and the combination of a scientific conference with exhibitions, guided tours, excursions, interviews, and other activities for interested citizens were constitutive components of the conference concept.

The heritage of modernity, the monuments of post-war modernism are still socially controversial, not only in Germany but also in neighbouring European countries. This applies all the more to testimonies of the decades between the construction of the Berlin Wall in 1961 and the opening of the Iron Curtain in 1989, which are occasionally apostrophised as “late modernism” or “postmodernism”. Particularly in the Bauhaus year 2019, when Germany and other countries commemorated the dawn of modernity after the First World War, it was important to promote public acceptance of architectural testimonies of the late 20th century in the large cities. They have diverse, even contradictory references to the Bauhaus and its ideals, but always continue the idea of a modernity.

The documentation of the conference results in the series “ICOMOS – Journals of the German National Committee” is also a continuation of the joint events and publications that ICOMOS Germany and the Berlin Monument Authority have initiated and expanded since 1990 for the preservation and documentation of 20th century monuments and sites, and especially post-war modernism. As a major venue for modernist architecture and urban development, Berlin was not only a world-renowned construction site for architectural and urbanistic reform approaches in the 20th century, but also a venue for highly significant debates on contemporary architecture and heritage. The ICOMOS publications *Bildersturm in Osteuropa, Die Denkmäler der kommunistischen Ära im Umbruch* (1994), *Stalinistische Architektur unter Denkmalschutz?* (1996), *Sport – Stätten – Kultur. Historische Sportanlagen und Denkmalpflege* (2002), *Welterbestätten des 20. Jahrhunderts – Defizite und Risiken aus europäischer Sicht* (2008), or most recently *Moderne neu denken. Architektur und Städtebau des 20. Jahrhunderts* (2019) appeared simultaneously

in the publication series of the Berlin Monument Authority. They stand for this fruitful cooperation and at the same time testify to the modern heritage profile of the German capital.

The idea of underground station architecture as a heritage topic also received important impulses from Berlin’s monument inventory and heritage debates. The section “Industrial Heritage in Metropolises: Underground Railways” at the Berlin World Heritage conference of 2007 mentioned above probably allowed for the first time case studies on London, Paris, Moscow and Berlin as well as Budapest in a European comparison. It is therefore one of the pioneers of the conference documented here. The 1996 documentation *Berliner U-Bahnhöfe zwischen Krumme Lanke und Vinetastraße. Denkmale des historischen Großstadtverkehrs* and the thematic inventory *Die Bahnhöfe der Berliner Hoch- und U-Bahn - Verkehrsdenkmale in Berlin*, also published by the Landesdenkmalamt Berlin in 2007, may well be some of the earliest specialist publications, not only in the German-speaking countries, to which the Berlin conference “Underground Architecture Revisited” can tie up.

Underground railways are among the infrastructures of our metropolises that are used every day by a large public. They transport large crowds of people through or under our large cities, they function as spaces for traffic and movement, and are at the same time everyday identification spaces for the inhabitants and visitors of modern cities – which is reflected not least in the public’s strikingly high appreciation of successful underground railway architecture, regardless of when it was built. As public spaces, metro stations have always been political spaces – a tradition that the *Association Inscribe* has continued since 1989 with the design of “human rights stations” such as in Paris, Brussels, Lisbon, Berlin and New York.

At the same time, these spaces have to meet the diverse and growing requirements of safe and barrier-free urban transport. Under pressure of modernisation, the underground architectural and technical structures of public transport in our cities are threatened by disfiguring changes and even losses. The inestimable merit of the “Kerberos Initiative”, which was launched in 2016 and is active primarily in Berlin, Vienna, Hamburg and Cologne, is that it drew attention to this potential and, in some cases, already existing threat to this type of heritage at an early stage, informed the experts and the media and put Berlin’s transport and heritage policy under pressure to act. It stands for heritage competence outside the monument offices, for committed civic knowledge and voluntary commitment, which critically and constructively accompany, and sometimes even challenge, the actions of the authorities. In Berlin alone, the “Kerberos Initiative” is responsible for the listing of more than 20 post-war modern underground stations in 2018 and 2019. These stations were the local focus at the conference and during the excursion programme.

Our special thanks go to the Federal Government Commissioner for Culture and the Media and the Berlin Senate Department for Culture and Europe, whose understanding and generous support made the varied conference and accompanying programme possible. Without our fantastic host, the Berlinische Galerie – Museum of Modern Art, and without the invitation to the movie night of the City-Kino Wedding at the Centre Français Berlin, this series of events on modern underground architecture would not have come about. We would like to thank all our partners, namely the Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), the Bundesstiftung Baukultur, the architectural and construction chambers of Berlin, the Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin, and participating Berlin Senate administrations for their active participation. Special thanks go to our media partner moderneRegional, thanks to whose pioneering and accompanying public relations work this Berlin conference proved to be the heritage event of the month throughout Germany.

Prof. Dr. Jörg Haspel
President of the German National Committee

This tour de force would not have been possible without the untiring professional commitment and the diverse thematic impulses that emanated from the “Kerberos Initiative” in the preparation of the conference and programme design. We would also like to thank all those who contributed to the success of the conference as speakers, moderators, photographers, guides, as well as the support staff who looked after the participants and speakers both before and during the conference.

On behalf of ICOMOS Germany and the Berlin Monument Authority, we would like to thank all authors very much for their unpaid contributions, and the station operators and transport companies involved for the permission to photograph and publish the underground stations discussed. We feel particularly indebted to Ralf Liptau, Verena Pfeiffer-Kloss and Frank Schmitz, as well as to John Zieseemer, who was also in charge of the translations. The four of them ensured that this conference volume was edited quickly and thoroughly.

Dr. Christoph Rauhut
State Curator and Director of ICOMOS
of the Landesdenkmalamt Berlin

Grußwort der Senatsverwaltung Kultur und Europa

Sehr geehrte Frau Dr. Nikutta,
sehr geehrter Herr Prof. Dr. Haspel,
sehr geehrter Herr Dr. Köhler,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich gehe fest davon aus, dass ein Großteil von Ihnen heute mit der U-Bahn gekommen ist – via Moritzplatz, der U8 oder über Hallesches Tor mit der U1, U3 oder U6. Mehr müsste ich eigentlich kaum zur Bedeutung der U-Bahn in der Stadt und für die Stadt sagen.

Großstädte wie London, Paris, Moskau, New York, Shanghai, Tokio, Wien oder eben Berlin sind ohne funktionierende U-Bahnen nicht denkbar. In Berlin nutzte 2017 über eine halbe Milliarde Menschen dieses Verkehrsmittel. Die Berliner U-Bahn umfasst ein Streckennetz von fast 150 km Länge und besitzt 173 Bahnhöfe. Die U-Bahn ist das Rückgrat der funktionierenden modernen Großstadt.

Sie ist aber noch viel mehr. Und darum begrüße ich Sie hier als Vertreter der Senatsverwaltung für Kultur und Europa, zu der seit 2016 die Berliner Landesdenkmalpflege gehört: Das seit 120 Jahren mit der Stadt gewachsene U-Bahn-Netz in allen seinen Verzweigungen, in allen Erscheinungsformen als Untergrundbahn, als Hochbahn oder als Einschnittbahn, in allen seinen unterschiedlichsten zeittypischen Gestaltungen ist ein herausragendes Zeugnis der Geschichte und der Entwicklung unserer Stadt.

Jede Fahrt durch die Stadt umfassende Verkehrsbauplanung ist auch eine Zeitreise durch die verschiedenen Epochen der Architekturgeschichte und Stadtentwicklung. Sie fahren vom Wittenbergplatz bis zur Klosterstraße durch das Berlin der Kaiserzeit, erreichen am Alexanderplatz die Weimarer Republik, treffen am Kurfürstendamm auf die eleganten 1950er Jahre West-Berlins und durchqueren vom Fehrbelliner Platz bis zum Rathaus Spandau ein Feuerwerk der Pop- und der Optical Art der späten 1960er, der 1970er und 1980er Jahre.

Nach der Innenstadterschließung noch vor dem Ersten Weltkrieg hatte fast jede Stadterweiterung und die Anbindung umliegender Orte eine neue U-Bahn-Strecke oder die Verlängerung einer Strecke zur Folge. Spektakulär ist die diagonal durch die ganze Stadt verlaufende, über 30 km lange U7 zwischen Rathaus Spandau und Rudow, die in dem langen Zeitraum zwischen 1924 und 1984 entstanden ist. Die DDR hat auf ihrem Gebiet eine U-Bahn-Linie errichtet, die seit 1989 zwischen Tierpark und Hönnow das Neubaugebiet Hellersdorf mit seinen rund 130.000 Einwohnern an die Innenstadt anbindet.

In die erste nach der Wende aufgestellte Denkmalliste von 1995 hatte das Landesdenkmalamt rund die Hälfte der historischen U-Bahnhöfe aus der Vorkriegszeit und einige wenige Nachkriegsbahnhöfe aus dem ersten Jahrzehnt nach dem Krieg aufgenommen. In den letzten zwei Jahren wurden nach

umfassender Recherche und Denkmalerfassung noch 22 Bahnhöfe aus der Zeit zwischen 1960 und 1984 eingetragen. Damit sind die wesentlichen Bauepochen bis in die Zeit der Wende durch exemplarische Beispiele, aber auch durch längere Streckenabschnitte in der Denkmalliste vertreten. Die ehemalige DDR-Strecke wird noch durch das Landesdenkmalamt überprüft und bearbeitet.

Die Eintragung von so vielen U-Bahnhöfen in die Denkmalliste hat nicht unerhebliche Auswirkungen auf den U-Bahn-Betrieb und auf die Unterhaltung der Bahnhöfe durch die Berliner Verkehrsbetriebe. Die Zusammenarbeit der Denkmalbehörden, also des Berliner Landesdenkmalamts und der Denkmalschutzbehörden der Bezirke mit der BVG ist nicht immer einfach. Die Sicherheit der oben erwähnten Millionen von U-Bahnutzer*innen muss in jeder Phase des Transports immer gewährleistet sein. Außerdem muss die Barrierefreiheit fortwährend ausgebaut werden, um einen möglichst großen Personenkreis, also auch Menschen mit Beeinträchtigungen, ältere Menschen oder auch Menschen mit Kinderwagen einzuschließen. Es geht um Licht, um Informationen – ja, auch Werbung, die öffentliche Sicherheit und das generelle Sicherheitsgefühl.

Auf der anderen Seite steht die Kulturleistung: das bedeutende Geschichtsdenkmal mit seiner historischen Ausstattung, seinen altertümlichen, nicht den Normen entsprechenden und nicht pflegeleichten Konstruktionen und Materialien. Es treffen Ingenieure, die den Kopf voller Normen und gesetzlicher Bestimmungen haben, auf Historiker oder Kunsthistoriker, die in der Geschichte und den Künsten, aber durchaus auch in der praktischen Denkmalpflege zuhause sind. Hier muss es eine Zusammenarbeit und Verständnis füreinander geben, Technische Funktionalität und Geschichte dürfen keine Gegensätze bilden.

Für die historischen Bahnhöfe aus der Vorkriegszeit sind feste Absprachen getroffen worden. Ich freue mich, dass sich aus Anlass der Eintragung der jüngeren Nachkriegsbahnhöfe beide Seiten wieder besser kennengelernt haben und eine fruchtbare Zusammenarbeit auch bei diesen spektakulären Bahnhöfen, die nicht leicht zu pflegen und zu erhalten sind, weitergeführt und erneuert wird. Die Berliner Landesregierung hat das feste Ziel, die Barrierefreiheit in der U-Bahn herzustellen, aber auch das Geschichtsbewusstsein und die Denkmalkultur aufrecht zu erhalten und zu stärken. Wir werden diese Prozesse konstruktiv begleiten. Für das Erreichte danke ich beiden, der BVG und dem Landesdenkmalamt.

Ich freue mich sehr, dass an diesem wunderbaren Ort, der Berlinischen Galerie, in der das Land Berlin seine Kunstsammlungen vorstellt und das aktuelle Kunstleben fördert, nun auch eine Ausstellung über die Gestaltung von U-Bahnhöfen der Nachkriegszeit gezeigt wird. Zudem findet aus Anlass der Eintragung von 22 U-Bahnhöfen der Nachkriegszeit in die Berliner Denk-

malliste dieser internationale Gedanken- und Erfahrungsaustausch statt. Ich möchte daher besonders unsere internationalen Gäste begrüßen. Wir werden die Aktivitäten in Athen, Moskau, Tiflis, Wien, London und dazu in deutschen Städten kennenlernen. Danke dass Sie den weiten Weg in Kauf genommen haben.

Was wir hier veranstalten ist eine großartige Werbekampagne für unsere Stadt, für unsere Stadtkultur, für die Architektur der Nachkriegszeit in vielen Ländern.

Ich wünsche Ihnen für die Tagung viel Erfolg und einen hohen Erkenntnisgewinn.

Gerry Woop, Staatssekretär für Europa

Grußwort der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Sehr geehrter Herr Professor Haspel,
sehr geehrter Herr Dr. Köhler,
sehr geehrter Herr Woop,
sehr geehrte Damen und Herren,

101 unserer 173 U-Bahnhöfe hier in Berlin stehen unter Denkmalschutz. Also knapp 60 Prozent! Das zeigt vor allem, wie eng unsere U-Bahn auch mit der städtebaulichen Geschichte Berlins verbunden ist. Denn unter diesen denkmalgeschützten U-Bahnhöfen sind solche, die zu Beginn der Berliner U-Bahn Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut wurden. Solche aus den bewegten Zeiten der 20er und 30er Jahre. Und auch U-Bahnbauten aus der Teilung unserer Stadt in den 60er bis 80er Jahren. Darunter sind faszinierende, repräsentative Bauwerke, wie der U-Bahnhof Heidelberger Platz aus dem Jahr 1913, der mit seinem Kreuzgewölbe an eine Kathedrale erinnert. Genauso wie U-Bahnhöfe auf der U7, die aussehen wie die bunten Wohnzimmertapeten der 70er Jahre. Neu auf die Denkmalliste hinzukommen werden auch die U-Bahnhöfe auf der Ost-Berliner U5 zwischen Tierpark bis Hönow, die ich persönlich eher als „pragmatische“ Bauwerke bezeichnen würde. Mit anderen Worten: Eine Fahrt mit der U-Bahn in Berlin ist auch eine spannende Reise durch die Architektur der vergangenen Jahrzehnte.

Auf der östlichen U5 wird es jedoch einen U-Bahnhof geben, der nicht auf die Denkmalliste genommen wird: der U-Bahnhof Kienberg (früher Neue Grottkauer Straße). Er wurde für die Internationale Gartenausstellung erneuert und modernisiert. Und das zeigt nun auch ein wenig die Konfliktlinie, die es manchmal zwischen der BVG und dem Landesdenkmalamt Berlin gibt: Modernisierung und Denkmalschutz sind nicht immer leicht unter einen Hut zu bringen.

Natürlich wollen wir als BVG unsere U-Bahnhöfe immer auf dem aktuellen Stand der Ansprüche unserer Fahrgäste halten. Barrierefreiheit, moderne Ausstattung, WLAN, Videoausstattung. Da kommt es schon zu Streitpunkten – häufiger, als wir uns sowie die Kolleginnen und Kollegen des Landesdenkmalamts es sich vielleicht wünschen. Aber, und das möchte ich in aller Deutlichkeit sagen: Ich bin froh, dass sich in den oft intensiven Gesprächen zwischen Landesdenkmalamt und BVG immer eine Lösung findet. Dafür vielen Dank vor allem dem Landeskonservator Dr. Christoph Rauhut und seinem langjährigen Vorgänger Dr. Jörg Haspel!

Im Mittelpunkt dieser Tagung stehen die U-Bahnhöfe, die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts gebaut wurden. Mit rund 80 Bahnhöfen sind das fast die Hälfte der Berliner U-Bahnhöfe. Und so spannend sie alle architektonisch sind, müssen sich die Stadtplaner von damals eines vorwerfen lassen: Barrierefreiheit spielte bei der Planung und beim Bau dieser Bahnhöfe selten eine Rolle. Das stellt uns heute vor teilweise

gravierende Herausforderungen: An der Oberfläche fehlt der Platz für einen Aufzugseinbau. Die Statik der Bauwerke muss gesichert werden. Teilweise müssen neue Fluchtwege gebaut werden, weil der Aufzugseinbau andere Ausgänge während der Bauzeit blockiert. Und dann haben wir noch nicht mal über den Denkmalschutz gesprochen.

Mittlerweile haben wir in 118 U-Bahnhöfen insgesamt 166 Aufzüge eingebaut. Bis Ende 2020 werden wir fast alle Bahnhöfe barrierefrei umgebaut haben. Am Ende werden wir ein riesiges Aufzugseinbauprogramm hinter uns haben, das ohne die lösungsorientierte Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt nicht möglich gewesen wäre. Wir hier in Berlin zeigen also, dass Barrierefreiheit und Denkmalschutz, dass Modernisierung und Denkmalschutz, dass die Ausstattung von U-Bahnhöfen mit Videotechnik und Denkmalschutz sich nicht gegenseitig im Weg stehen müssen.

Sehr geehrte Damen und Herren, Sie sehen: Ich bin heute nicht nur hier, um die großartigen und faszinierenden Untergrundbauwerke des vergangenen Jahrhunderts zu würdigen. Ich bin auch hier, um an eine weiterhin gute Zusammenarbeit zwischen Denkmalschutz und Verkehrsbetrieben zu appellieren. Ich wünsche Ihnen nun spannende Diskussionen sowie allen Gästen unserer Stadt eine gute Zeit und immer eine gute Fahrt mit der BVG, insbesondere mit unseren U-Bahnen.

Dr. Sigrid Evelyn Nikutta, Vorstandsvorsitzende

Sharing Underground Heritage. Eine Einführung

Frank Schmitz

Verkehrsbauten der Nachkriegszeit führen im öffentlichen Bewusstsein, der architekturhistorischen Forschung sowie im Fokus der Denkmalämter bislang weitgehend ein Schattendasein. Fernbahnhöfe, Brücken, Hochstraßen, Hafenanlagen und U-Bahnstationen der Zeit nach 1945 sind oftmals nicht erforscht und nur in seltenen Fällen als Baudenkmale eingetragen. Anders verhält es sich bei Infrastrukturen der Vorkriegszeit, die als baukulturelles Erbe vielfach anerkannt sind. Sie erfreuen sich sowohl in Fachkreisen wie einer breiteren Öffentlichkeit größerer Wertschätzung. Beispiele sind die über Europa verteilten ‚Bahnhofskathedralen‘ des späten 19. Jahrhunderts sowie die historischen U- und Stadtbahnbauten in Paris, Budapest oder Wien. Diese Architekturen sind in der Mehrzahl auch als Baudenkmale anerkannt und entsprechend in Wert gesetzt.

Zentrales Anliegen der hier dokumentierten internationalen Tagung sowie der vorliegenden Publikation ist es, deutlich zu machen, dass inzwischen auch Verkehrsbauwerke der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts – hier insbesondere U-Bahnhöfe – historisch und erhaltenswert sowie potenziell denkmalwürdig sind.

Diese Werte zu erkennen scheint speziell im Fall von U-Bahnhöfen durch eine Besonderheit erschwert: Unterirdische Stationen lassen sich in der Regel nur von innen erleben, nicht aber von außen anschauen, fotografieren und medial verbreiten. Abgesehen von Hochbahnhöfen und oberirdischen Streckenabschnitten – die in der Nachkriegszeit selten angelegt wurden – sind damit die Möglichkeiten, diese Architekturen wirkmächtig ins Bild zu setzen, durch die räumliche Enge und das fehlende Tageslicht eingeschränkt. Das geringere Potenzial zur Bildlichkeit ist möglicherweise einer der Gründe, aus denen die gestalterischen Qualitäten von U-Bahnarchitekturen der Nachkriegszeit bisher nicht recht gewürdigt wurden. Ein weiteres, zentrales Merkmal kommt erschwerend hinzu, das mit einer scheinbar fehlenden Bildmächtigkeit verbunden ist und das vor allem U-Bahnstationen der 1960er Jahre betrifft: Ihre teils zurückhaltende Formensprache – oftmals mit schlichter Keramikverkleidung in gedeckter Farbigkeit – wurde und wird vielfach nicht als gestalterische Setzung wahrgenommen, sondern als scheinbar zwangsläufiges Resultat rein ingenieurmäßig-funktionaler Entscheidungen. Solchen, eher ‚leisen‘ und wie selbstverständlich erscheinenden Bauten wird oftmals keine gestalterische Qualität zugesprochen und in der Konsequenz oftmals die Erhaltenswürdigkeit abgesprochen.

Um das europaweite – und leider bedrohte – kulturelle, künstlerische und historische Erbe der U-Bahnhöfe der Nachkriegszeit umfassend zu würdigen und Möglichkeiten der Inwertsetzung zu diskutieren, fand vom 20. bis 23. Februar 2019 in Berlin die Tagung „Underground Architecture Revisited“ statt. Sie wurde gemeinsam organisiert von ICOMOS Deutsch-

land, dem Landesdenkmalamt Berlin, der Initiative Kerberos sowie der Berlinischen Galerie, die zugleich Tagungsort war. Referent*innen aus unterschiedlichen wissenschaftlichen Disziplinen, aus der Baupraxis sowie politisch und administrativ Verantwortliche traten dabei in einen fachlichen Austausch, in dem die U-Bahnarchitektur der Nachkriegszeit im europaweiten Kontext aus kulturgeschichtlicher und denkmalpraktischer Perspektive in den Blick genommen wurde. Begleitend fand die Ausstellung „Underground Architecture. Berliner U-Bahnhöfe 1953–1994“ statt, die von Ursula Müller und Kati Renner unter wissenschaftlicher Beratung der Initiative Kerberos kuratiert wurde. Vom 16. Februar bis 30. April 2019 war die Ausstellung in der Berlinischen Galerie zu sehen.

Konkreter Anlass der Tagung war die 2017 und 2018 auf Anregung und unter fachlicher Mitwirkung der Initiative Kerberos vollzogene Aufnahme von 22 Berliner U-Bahnhöfen der Nachkriegszeit in die Berliner Denkmalliste (vgl. Beitrag Ralf Liptau zur Initiative Kerberos sowie Beitrag Bernhard Kohlenbach in diesem Band). Zugleich bot sich Berlin aus historischen Gründen als Ort für die Beschäftigung mit U-Bahnarchitektur an, war hier doch bereits 1902 eines der weltweit ersten U-Bahn-systeme in Betrieb gegangen. Einen experimentellen Vorläufer hatte die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) bereits 1897 mit einer unterirdischen Bahnstrecke in Berlin-Wedding eröffnet, die zwei Betriebsareale der Firma miteinander verband und zum Transport der Arbeiter*innen diente. Berlin entwickelte sich in der Folgezeit auch zu einem der zentralen Standorte in Europa für den U-Bahnfahrzeugbau, eine Tradition, die bis heute fort dauert. Insbesondere in der Nachkriegszeit und vor allem im Westteil der Stadt entstanden innerhalb relativ kurzer Zeit sehr viele neue Stationen im Zuge eines massiven Ausbaus des U-Bahnnetzes (vgl. Beitrag Verena Pfeiffer-Kloss). Die enorme Bautätigkeit im Untergrund brachte sogar einen Weltrekord mit sich: Seit 1984 der bislang letzte Abschnitt der U-Bahnlinie 7 eröffnet wurde, gilt die 31,8 Kilometer lange U-Bahnlinie als der längste Tunnel in Deutschland.

Am Beispiel der Berliner U-Bahnhöfe der Nachkriegszeit wurde im Vorfeld der Tagung zugleich die Dringlichkeit offensichtlich, sich für einen sorgfältigen Umgang mit diesem baulichen Erbe einzusetzen: Viele der Stationen – insbesondere der 1960er und 1970er Jahre – haben in den vergangenen Jahren das Ende ihres ersten Nutzungszyklus erreicht. Oft wurden sie im Zuge notwendiger Sanierungsarbeiten entstellend verändert und damit aus dem gestalterischen Zusammenhang der jeweiligen Streckenabschnitte – also der benachbarten, oft gleichzeitig entstandenen Stationen – herausgerissen.

Erst vor dem Hintergrund bereits eingetretener Verluste an schützenswerter Bausubstanz sowie nicht zuletzt unter dem Eindruck der Tagung „Underground Architecture Revisited“

und der parallel gezeigten Ausstellung entsteht in einer kritischen Fachöffentlichkeit langsam ein Bewusstsein für dieses bauliche Erbe, seine gestalterischen und funktionalen Qualitäten sowie die vielfältigen Möglichkeiten, die unverändert intensiv genutzten Bauten sachgerecht zu sanieren und zugleich hinsichtlich moderner Anforderungen wie Brandschutz und Barrierefreiheit zu ertüchtigen.

Technische Infrastrukturen haben oftmals späte Wertschätzung erfahren, nachdem vielfach die gleichzeitig entstandenen Bauten anderer Gattungen viel schneller und bereitwilliger Anerkennung der Nachwelt fanden. So gerieten Ingenieurbauten des 19. und frühen 20. Jahrhunderts wie Brücken oder Bahnhofshallen erst seit den 1970er Jahren verstärkt in den Fokus architekturgeschichtlicher Forschung sowie denkmalpflegerischer Bemühungen. In diesem Zusammenhang konnten sich auch die unterirdischen Verkehrssysteme der Vorkriegszeit als baukulturelles Erbe etablieren, so sind etwa die erwähnten Pariser Metrostationen vor allem mit ihren reich dekorierten Eingangspavillons im Bewusstsein der Öffentlichkeit fest verankert. Während der Nachkriegszeit waren historische Verkehrsbauten in vielen Städten der Vernachlässigung und teils dem Verfall preisgegeben, ja sollten teils im Zuge von Erweiterungen der kommunalen Verkehrsnetze zerstört werden: So setzten sich etwa seit Ende der 1960er Jahre prominente österreichische Architekten erfolgreich für den Erhalt der um 1900 errichteten Stadtbahnhöfe Otto Wagners ein, die für den Bau des Wiener U-Bahnnetzes abgerissen werden sollten. Wenig später ging in vielen europäischen Städten die steigende Wertschätzung historischer Architektur und Stadtquartiere mit einer Renovierung und Aktivierung älterer Verkehrsbauwerke einher: So wurden etwa in Berlin und Hamburg in den 1980er Jahren zahlreiche U-Bahnstationen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg aufwändig wiederhergestellt. Das Planungsteam der Wiener U-Bahn bezog mehrere Stationen der Stadtbahn in das 1978 eröffnete U-Bahnnetz ein und ermöglichte so deren Erhalt und Weiternutzung.

Die Berliner Tagung „Underground Architecture Revisited“ sowie die begleitende Ausstellung in der Berlinischen Galerie waren im thematischen und zeitlichen Umfeld des Europäischen Kulturerbejahres 2018 angesiedelt und lösten dessen Leitmotiv des ‚Sharing Heritage‘ und die damit verknüpfte Idee ganz konkret ein: Am Beispiel des infrastrukturellen Erbes der Nachkriegszeit traten Repräsentant*innen aus unterschiedlichen Berufsfeldern in einen umfassenden Dialog mit einer interessierten Öffentlichkeit. Dabei wurde die unterirdische Verkehrsarchitektur gezielt als ein von ihren Nutzer*innen geteiltes, baukulturelles Erbe verstanden. Die U-Bahnarchitektur erwies sich dabei in mehrfacher Hinsicht als ein Gegenstand des ‚Sharing‘, des Teilens und der Teilhabe: Einerseits in der Perspektive der Nutzer*innen, denn es handelt sich um ein öffentliches Verkehrsmittel, das von breiten Bevölkerungsschichten intensiv genutzt wird. Zweitens sind unterschiedliche Institutionen für die U-Bahnnetze zuständig. Neben den Betreibergesellschaften sind das etwa Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik*innen, Stadtplaner*innen und Denkmalpfleger*innen, so dass teils gegenläufige und unterschiedlich legitimierte Interessen gegeneinander abgewogen werden müssen. Drittens ist das Phänomen des ‚Sharing‘ auch in einer historischen Perspektive relevant, nämlich in den Prozessen der Entstehung und des Ausbaus der jeweiligen U-Bahnnetze, unter anderem in Form eines Wissenstransfers zwischen den Entwerfenden. Diese Transferleistung

gen sind teils im Vergleich zwischen bestimmten U-Bahnnetzen – dem Berliner und dem Hamburger beispielsweise – ganz offensichtlich, da vielfach gestalterische Ähnlichkeiten zu beobachten sind, die auf einen Austausch zwischen den Planenden während der Konzeptions- und Bauphase schließen lassen. Letztlich bezog sich das Leitmotiv des ‚Sharing‘ auch auf die Tagung „Underground Architecture Revisited“ selbst, insofern neben lokalen und internationalen Denkmalorganisationen auch ein Museum sowie Vertreter*innen aus der universitären Forschungspraxis sowie von nicht-institutionellen Denkmalinitiativen in einen fruchtbaren, interdisziplinären Dialog getreten sind.

Unterirdische Verkehrsnetze sind keine Erfindung der Moderne. Verbindungsgänge, Stollen, Katakomben sind teils für die Jungsteinzeit belegt: So wird seit einigen Jahren ein ausgedehntes System aus unterirdischen Gängen und Labyrinth in der Oststeiermark erforscht, dessen Alter auf mindestens 10.000 Jahre geschätzt wird. Wozu das insgesamt etwa acht Kilometer lange Wegenetz in den Felsen geschlagen wurde, ist nicht abschließend geklärt. Potenziell konnten solche Gänge als Fluchtwege oder Rückzugsorte dienen, als Abkürzungen oder zur Erschließung von Bodenschätzen. Sicher hingegen scheint, dass das Bedürfnis der damaligen Menschen nach einem unterirdischen Gangesystem wie diesem sehr hoch war, weil offensichtlich ein Mehrwert zu erwarten war, der die logistischen Schwierigkeiten und mutmaßlich großen Gefahren aufwog, die nur zum Teil in dem Aufwand und der Gefahr bestanden, die unterirdischen Schächte und Gänge herzustellen. Sie bestanden auch im Unbehagen, sich ohne Zugang zu lebenserhaltenden Ressourcen wie natürlichem Licht und Frischluft dort aufhalten zu müssen.

Bis heute bewirkt das Unterirdische neben Eindrücken der Beklemmung auch eine Faszination, die sich aus dem Charakter des Geheimnisvollen und Verborgenen der unterirdischen Welten ergibt. So zählen etwa in Wien gleich zwei unterirdische Raumsysteme zu den touristischen Attraktionen der Stadt: Erstens die städtische Kanalisation, die durch den 1949 uraufgeführten Film „Der dritte Mann“ zu internationaler Berühmtheit gelangte. Zweitens die durch Gänge verbundenen, mittelalterlichen Grabkammern unter dem Stephansdom, deren komplexen, ja labyrinthischen und geheimnisvollen Charakter Adalbert Stifter in seinem 1844 veröffentlichten Essay „Ein Gang durch die Katakomben“ ein literarisches Denkmal gesetzt hat.

Die Konnotation des Unterirdischen mit dem Unheimlichen und Geheimnisvollen basiert auf einer historischen Konstante. Sie drückt sich schon in der antiken Mythologie aus, in der die Unterwelt und deren Bewohner*innen eine zentrale Rolle spielen. So etwa in Gestalt des Höllenhundes Kerberos (auch: cerberus), den unter anderem Ovid als Wächter der Unterwelt schildert. Diese mythische, vielleicht fantastische Sphäre berührt auch die konkrete physische Realität des Unterirdischen, so etwa im Falle des 1974 eröffneten Berliner U-Bahnhofs Rathaus Steglitz. In dessen Zwischengeschoss stand symbolträchtig die 1972 entstandene Metallplastik cerberus des Berliner Bildhauers Waldemar Grzimek und ‚wachte‘ über die Unterwelt. Nicht zufällig wurde die Plastik dann auch Namensgeber der 2016 gegründeten, ursprünglich dreiköpfigen Initiative Kerberos für den Erhalt der Berliner U-Bahnhöfe der Nachkriegszeit.

U-Bahnhöfe, so wurde im Laufe der Tagung und der Ausstellung deutlich, können jedoch nicht nur durch eine künstlerische Ausstattung aufgewertet sein, sondern vielmehr selbst Gegenstand künstlerischer oder populärkultureller Diskurse

sein. Von den vielfältigen literarischen Zeugnissen seien nur der 2004 auf deutsch erschienene Roman „Der Himmel unter Berlin“ von Jaroslav Rudiš und der 2008 auf deutsch erschienene, dystopische Roman „Metro 2033“ von Dmitry Glukhovskiy erwähnt, der in der Moskauer Metro spielt, sowie das darauf basierende Computerspiel, das einen Überlebenskampf in einer postnuklearen Welt simuliert. Wiederholt wurden U-Bahnnetze zum Dreh- und Handlungsort von Spielfilmen, besonders intensiv etwa im 1985 uraufgeführten französischen Thriller „Subway“ (Regie: Luc Besson), der großenteils in den unterirdischen Gängen und Räumen der Pariser Metro spielt. Bis in Plakatwerbung und damit letztlich in eine städtische Image-Werbung hinein spielt U-Bahnarchitektur aktuell eine Rolle, wie das Plakat der Internationalen Filmfestspiele Berlinale 2019 deutlich machte, das im Berliner Stadtraum im Vorfeld der Filmfestspiele stark präsent war. Es zeigte den bunt-poppigen Eingangspavillon des U-Bahnhofs Fehrbelliner Platz, der kurz zuvor in die Berliner Denkmalliste aufgenommen worden war. Ein zentrales Anliegen der Tagung war es, die (Fach)Öffentlichkeit einerseits für die aufwändig gestalteten U-Bahnhöfe der spielerischen, farbenfrohen Pop-Architektur oder der erzählfreudigen Postmoderne zu sensibilisieren. Diese stechen oftmals unmittelbar ins Auge und lassen sich eher als künstlerisch gestaltet vermitteln. Daneben gibt es aber auch das Leise, Unauffällige und scheinbar Selbstverständliche im Zusammenhang mit der Gestaltung von U-Bahnhöfen. In diesen Attributen liegt eine wesentliche Qualität gut gestalteter, öffentlicher Räume, die ihre Nutzer*innen im besten Falle wie eine dritte Haut umgeben. Scheinbar alltägliche Materialien wie Asphaltböden, zurückhaltende Farbpaletten und eine reduzierte Typographie begleiten dabei so unauffällig unser ‚in der Welt sein‘ oder ‚in der Stadt sein‘, dass sie oft gar nicht bewusst wahrgenommen werden. Im Zuge auch der Unterschutzstellungen der Berliner U-Bahnhöfe der Nachkriegszeit hatte es sich exemplarisch erwiesen, dass es viel schwieriger ist, einen Konsens für den Erhalt dieser leisen Bauten herzustellen.

Ein Kernthema der Tagung „Underground Architecture Revisited“ war der konkrete bauliche Umgang mit dem infrastrukturellen Erbe der Nachkriegszeit. Wie können U-Bahnhöfe in Wert gesetzt und soweit möglich denkmalgerecht saniert werden? Wie können solche Bauten in Kenntnis der ursprünglichen gestalterischen Intentionen ertüchtigt werden, was waren überhaupt die zentralen Anliegen der Entwurfs- und Bauzeit? Wie können bestimmte schadstoffbelastete oder nicht feuersichere Materialien wie Kunststoffe, Asphalt oder Eternit bewahrt oder sensibel ersetzt werden vor dem Hintergrund der Tatsache, dass es sich bei den U-Bahnhöfen um intensiv frequentierte, öffentliche Verkehrsflächen handelt, die zwar weder musealisiert werden können noch sollen, zugleich aber als bewahrenswertes, infrastrukturelles und kulturelles Erbe verstanden und behandelt werden müssen.

Im Zuge der jüngsten Unterschutzstellung von Berliner U-Bahnhöfen wurde den beteiligten Gutachter*innen sowie Mitarbeitenden des Landesdenkmalamtes schnell deutlich, dass viele Problemstellungen beim Erhalt von U-Bahnhöfen der Nachkriegszeit europaweit vergleichbar sind und daher ein möglichst internationaler und interdisziplinärer Erfahrungsaustausch mit dem Ziel eines Wissenstransfers Synergien erzeugen müsste. So wie die Planenden der Stationen sich in der Entstehungszeit ausgetauscht und vernetzt haben, gilt es nun, die um Erhaltung und

Ertüchtigung Bemühten in Kontakt zu bringen und einen Wissenstransfer anzustoßen. Lösungen etwa für den Ersatz nicht feuerbeständiger Materialien müssen nicht für jedes U-Bahn-system individuell neu erarbeitet werden. Dafür lieferte die Tagung durch den europaweiten und teils über den europäischen Tellerrand hinausgehenden Blick valide Vergleichsbeispiele.

Die Tagung entfaltete bereits im Vorfeld für die an einigen Orten laufenden Verfahren zur Unterschutzstellung von U-Bahnhöfen Rückenwind, wobei insbesondere U-Bahnssysteme der 1970er Jahre im Fokus stehen. So hat das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland seine Bemühungen um eine Unterschutzstellung der Bonner U-Bahnstrecke zwischen Innenstadt und ehemaligem Regierungsviertel weiter intensiviert. Ähnliches gilt für das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, das sich verstärkt um eine Unterschutzstellung ausgewählter Münchner U-Bahnhöfe bemüht. So hoffen die Herausgeber*innen, dass der vorliegende Band sowie die zugrundeliegende Tagung einen substanziellen Beitrag zur Wertschätzung und dauerhaften Bestandssicherung eines herausragenden, baukulturellen Erbes der Nachkriegszeit leisten möge.

Sharing Underground Heritage. An Introduction

The present volume is the proceedings of the conference Underground Architecture Revisited which took place in Berlin in 2019 and was dedicated to European underground railway architecture of the post-war period as an object of heritage conservation. The starting point for the conference organisers – the Berlin Monument Authority, ICOMOS Germany, and the Kerberos initiative – was the realisation that post-war traffic structures are currently under great pressure for change, as they have often reached the end of their first use cycle. At the same time, the public is rarely aware of the qualities of these structures in a way that ensures that they are treated with respect. The reason for the conference and the accompanying exhibition Underground Architecture shown at the Berlinische Galerie is the inclusion of 22 Berlin underground stations of the post-war period in the monument list. The aim of the conference and the present volume is to present to experts and the general public underground railway structures as an architectural and historic heritage worth preserving. At the same time, an exchange between as many people as possible involved in the operation and maintenance of these transport systems is to be encouraged by means of Europe-wide comparisons. Infrastructure buildings of the post-war period should not only be understood as a technical legacy, but also as a cultural heritage shared by countless users.

Literatur

Sabine BOHLE-HEINTZENBERG, Architektur der Berliner Hoch- und U-Bahn. Planungen – Entwürfe – Bauten, Berlin 1980.

Biagia BONGIORNO, Verkehrsdenkmale in Berlin. Die Bahnhöfe der Berliner Hoch- und U-Bahn, hrsg. v. Landesdenkmalamt Berlin / Jörg Haspel (Beiträge zur Denkmalpflege in Berlin 25), Petersberg 2007.

Christoph BRACHMANN, Licht und Farbe im Berliner Unter-

grund / U-Bahnhöfe der klassischen Moderne, Berlin 2003.

Roger DIXON / Stefan MUTHESIUS, Victorian Architecture, London 1978.

Manfred HAMM / Rolf STEINBERG / Axel FÖHL, Bahnhöfe, Berlin 1984.

Christoph THUN-HOHENSTEIN und Sebastian HACKENSCHMIDT (Hrsg.), Post Otto Wagner. Von der Postsparkasse zur Postmoderne, Basel 2018.

I GROSSSTÄDTE UNTERIRDISCH – DEUTSCHE FALLBEISPIELE

I BIG CITIES UNDERGROUND – GERMAN CASE STUDIES

¹ Die Konjunktur des Forschungsinteresses lässt sich exemplarisch an wenigen Publikationen zur Berliner U-Bahnarchitektur der Vorkriegszeit ablesen: So veröffentlichte das Berliner Landesdenkmalamt 2007 ein Gattungsinventar zur U-Bahnarchitektur, in dem Biagia BONGIORNO die Bauten vor 1945 sowie einige wenige Bahnhöfe der Nachkriegszeit in den Blick nahm. Darüber hinaus liegt bereits seit 1980 die Studie zur Berliner Hoch- und Untergrundbahn von Sabine BOHLE-HEINTZENBERG sowie die 2003 veröffentlichte Untersuchung zu Licht und Farbe im Berliner Untergrund von Christoph BRACHMANN vor.

² Dadurch, dass Fotografien von U-Bahnhöfen zwangsläufig Innenaufnahmen sind, ist die Verbreitung ihrer architektonischen Aufnahmen auch rechtlich beschränkt: Fotografien von U-Bahnhöfen unterliegen nicht den Bestimmungen zur Panoramafreiheit, jegliche Aufnahme und Publikation von Bildern muss also streng genommen von den Gebäudeeigentümer*innen gestattet werden.

³ Vgl. BONGIORNO, Verkehrsdenkmale, 2007.

⁴ Vgl. Peter NEUMANN, Berlin-Wedding: Bald kann der älteste U-Bahn-Tunnel Deutschlands besichtigt werden, in: Berliner Zeitung, 23.01.17. <https://www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/berlin-wedding-bald-kann-der-aelteste-u-bahn-tunnel-deutschlands-besichtigt-werden-25592758> (16.8.2019).

⁵ Vgl. Thomas FÜLLING: U-Bahn-Milliardenauftrag: Kammer weist Alstom-Einspruch ab, Berliner Morgenpost, 30.7.2019. <https://www.morgenpost.de/berlin/article226637251/U-Bahn-Milliardenauftrag-Kammer-weist-Alstom-Einspruch-ab.html> (1.8.2019).

⁶ Vgl. TOP 10: Die längsten Tunnel Europas. <https://www.topmania.de/2018/10/03/top-10-die-laengsten-tunnel-europas/> (1.8.2019).

⁷ Vgl. exemplarisch die Studie von Roger DIXON und Stefan MUTHESIUS zur viktorianischen Architektur, in der Bahnhofsarchitektur – neben anderen Infrastrukturbauten wie Pumpstationen – prominent repräsentiert ist. Wenig später folgten auch im deutschsprachigen Kontext teils Bände, die monographisch dem Bahnhofsbaus gewidmet waren, darunter HAMM / STEINBERG / FÖHL, Bahnhöfe, 1984.

⁸ Vgl. Sebastian HACKENSCHMIDT / Iris MEDER / Ákos MORAVÁNZKY, Rettet Otto Wagner! in: Christoph THUN-HOHENSTEIN / Sebastian HACKENSCHMIDT (Hrsg.), Post Otto Wagner. Von der Postsparkasse zur Postmoderne, Basel 2018, S. 129–134

⁹ Michael Friedrich VOGT, Geheimnisvolle, riesige, prähistorische Gangsysteme in der Steiermark (25.5.2019). <https://quer-denken.tv/geheimnisvolle-riesige-praehistorische-gangsysteme-in-der-steiermark/> (15.8.2019)

¹⁰ Nach einer aufwändigen Restaurierung 2018/2019 soll die Plastik nach dem derzeit laufenden Umbau des U-Bahnhofs Rathaus Steglitz erneut aufgestellt werden.

¹¹ Vgl. <http://www.urbanophil.net/kerberos-berlin/> (1.8.2019); Gründungsmitglieder Ralf Liptau, Verena Pfeiffer-Kloss und der Verfasser

¹² Vgl. Nicolas OTTERSBUCH: U-Bahn-Haltestellen sollen Denkmalschutz bekommen, in: Generalanzeiger (Bonn), 10.2.2019. <http://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/U-Bahn-Haltestellen-sollen-Denkmalschutz-bekommen-article4034864.html> (1.8.2019).

¹³ Vgl. Veronika LITNER: Münchner „Olympiastrecke“ U3 soll zum Denkmal werden, in: Augsburg Allgemeine, 29.7.2019. <https://www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Muenchner-Olympiastrecke-U3-soll-zum-Denkmal-werden-id55039431.html> (1.8.2019).

Fritz Trautwein und die Wandsbeker Linie. Haltestellen als Variationen eines Grundthemas

Sabine Kock

Am Hamburger Verkehrsknoten Jungfernstieg bestimmten weiße und gelbe Kreise auf kräftigen Farbfeldern und eine wie gefaltet anmutende Deckenlandschaft über mehr als 40 Jahre das Bild der Haltestelle im S-Bahntunnel. Als 1975 der schon bestehende U-Bahnhof Jungfernstieg mit zwei neuen Tiefebenen in pop-artigem Design zu einem wichtigen Verkehrsknoten an der Alster ausgebaut wurde, war die technisch anspruchsvolle Bauaufgabe ein Vorzeigeprojekt der Stadt und seinerzeit Höhepunkt der Strecken-Neubaumaßnahmen nach dem zweiten Weltkrieg. Mit der Gestaltung der neuen Tiefebenen wurde der Hamburger Architekt Fritz Trautwein (1911–1993) beauftragt, der neben wichtigen öffentlichen und privaten Bauten, vor allem mit der Beteiligung an den Grindelhochhäusern (1946–1956) und dem Bau des Hamburger Fernsehturms (Heinrich-Hertz-Turm, 1966–68), überregionale Anerkennung erfahren hatte.

Nun modernisiert die Deutsche Bahn seit 2016 schrittweise den S-Bahn-City-Tunnel. Speziell an der Station Jungfernstieg wurden in diesem Rahmen Deckenabhängungen und Fußbodenbeläge ersetzt und bis Anfang 2018 verschwanden die bauzeitlichen Hintergleiswände und Verkleidungen an Stützen und Abgängen. Mit dem Totalverlust des farbenfrohen 1970er Jahre-Designs sind die Fahrgäste seither gefordert, die Haltestelle mit nun dunklem Gesamteindruck und omnipräsenten digitalen Werbeflächen visuell neu in ihrem Gedächtnis zu verankern (Abb. 1).

Historischer Ring und frühe Stichlinien

Die Bahnhöfe des S- und U-Bahnverkehrs sollten in Hamburg von Beginn der U-Bahnplanung an individuell gestaltet sein¹ und die Architektur damit auch eine „Orientierungshilfe“² für die Fahrgäste darstellen. Seit der 1912 erfolgten Eröffnung der Ringlinie, die um die Hamburger Innenstadt herumführt, wurden die Ausführungen von Haltestellen der stadteigenen Hochbahn überwiegend an Hamburger Architekten vergeben.³ Bei der Konzeption der ersten Strecke folgten die Planer den Erfahrungen, die man beim Bau der Berliner Hochbahn um die Jahrhundertwende gewonnen hatte: man optimierte Lichtraumprofile und Kurvenradien⁴ und ließ die Strecke auf Dämmen, Viadukten oder in Einschnitten und Tunneln verlaufen.⁵ Die dazugehörigen Stationen erhielten oberirdische Eingangsbauwerke, deren Architektur in der „Umbruchphase zwischen Historismus, Jugendstil und Heimatstil“⁶ entstanden und die sich vor allem als Repräsentationsbauten positiv in das Stadtbild einfügen sollten.⁷ Mit der weiteren Entwicklung des Netzes entstanden bis ins Jahr 1934 Stichlinien, die von den Randbezirken ins Zentrum führten. Das gestalterische Muster der Ringlinie wurde hier weiterentwickelt und die Architektur der innerstädtischen Tunnelhaltestellen Klosterstern (Architekt: Walter Puritz), Hallerstraße (Architekt: Karl Schneider), Stephansplatz



Abb. 1: Hamburg, Verkehrsknoten Jungfernstieg, S-Bahnhaltstelle, Hintergleiswand von Fritz Trautwein 1975, Demontage und Umgestaltung 2018. Foto (vor der Umgestaltung): Sabine Kock, 2018

und Jungfernstieg (Architekten: Distel und Grubitz) schaffte den Sprung in die „Strenge der zwanziger Jahre“.⁸

Erste Streckenerweiterung nach dem Zweiten Weltkrieg: Die Wandsbeker Linie

Weltwirtschaftskrise und Zweiter Weltkrieg unterbrachen die Erweiterungspläne des öffentlichen Nahverkehrs. Doch zehn Jahre nach Kriegsende wollte die Stadt dann wieder Zeichen setzen. Die Stadt war im Aufbruch und der Wille zur Erneuerung spiegelte sich in den Wiederaufbauplänen, in denen Mobilität eine entscheidende Rolle spielte. Dem Umbau zur autogerechten Stadt entsprachen auch die Erweiterungspläne für das U-Bahnnetz, das zur Entflechtung der Verkehrsströme beitragen⁹ und „die U-Bahn zur Hauptschlagader des öffentlichen Personennahverkehrs“¹⁰ ausbauen sollte. So fiel die Entscheidung für die erste Streckenerweiterung auf den Neubau der Wandsbeker Linie (heute U1), eine aus der Innenstadt nach Osten führende Tangente, die den Bahnhof Jungfernstieg aus der Zwischenkriegszeit durchstechen und an der Haltestelle Wandsbek-Gartenstadt mit der bestehenden Walddörfer Linie (heute U1) verbunden werden sollte. Die Aufträge für die Ausbauten der elf neuen unterirdischen Bahnhöfe wurden an vier Hamburger Büros direkt vergeben: Schramm & Elingius, Hans Christoph Rübcke, Sandtmann und Grundmann und Fritz Trautwein.

Haltestellen für eine neue Mobilität

Die Linie war das Flaggschiff eines neuen Mobilitätsversprechens und so wünschten sich die Verantwortlichen im städtischen Planungsamt, dass die Gestalt der Haltestellen dem neuen modernen Lebensgefühl der Wiederaufbauzeit entsprechen und die „Attraktivität des unterirdischen Verkehrsmittels“¹¹ steigern würde. Die Hauptabteilung U-Bahn-Neubau ermöglichte es allen Architekten, bereits in der frühen Planungsphase mit den zuständigen Ingenieuren zusammenzuarbeiten. So wurden Gestaltungsideen zu Raumprofil, Stützenformen und Grundrissentwicklungen der Zwischengeschosse schon in die Rohbauphase eingebracht.¹² Durch die frühe und enge Zusammenarbeit der Ingenieure und Architekten entstanden zwischen 1955 und 1963 auf der Wandsbeker Linie individuelle Haltestellen, die als Variationen eines gemeinsamen Grundthemas gelesen werden können und deren Gestaltungsprinzipien auch von der nachfolgenden zweiten Neubaulinie zwischen Billstedt und Niendorf fortgeführt und später weiterentwickelt wurden (Abb. 2).¹³

Das besondere gestalterische Grundthema im Bahnsteigbereich der unterirdischen Haltestellen bezog sich vor allem auf das Raumprofil, die Stellung und die Querschnittsform der Stützen, die Wahl der Farbigkeit der Hintergleiswände und die Form der Deckenunterflächen mit an die Lichtleisten angepasster Beleuchtung. Bis in die Bahnsteigausstattungen mit Haltestellenwärterräumen, Kiosken, Vitrinen, Bänken und Beschilderungen wurde von den Architekten eine Gesamtgestaltung der jeweiligen Haltestellen gefordert. Zum Konzept der autogerechten Stadt gehörte die Vorstellung, dass die oberirdischen Verkehrsstraßen und Kreuzungen vom Fußgänger*innenverkehr frei zu halten seien. So entstanden damals unterhalb der

Straßen erstmals Zwischenebenen, die die Schalterhallen mit Tunnelsystemen zur unterirdischen Querung der Straßen kopelten und die mit Läden und Vitrinenanlagen zu attraktiven Passagen ausgebaut wurden. Neben den Bahnsteigbereichen wurde die räumliche Ausdifferenzierung dieser Zwischenebenen „zum festen Bestandteil des Gesamtbauwerks“.

Den öffentlichen Aufträgen entsprechend profitierte zudem jede Haltestelle von dem Hamburger „Kunst am Bau“-Programm und erhielt eine speziell angefertigte künstlerische Arbeit. Anders als in Berlin, wo man den Linien in den späten 1950er und frühen 1960er Jahren „durch einheitliche Planung ein einheitliches Gesicht zu geben“ versuchte, konnte in Hamburg durch die Variation der gestalterischen Grundelemente eine größere Identifikation der einzelnen Bahnhöfe für die Fahrgäste erreicht werden. Über den Farbwechsel der Wandgestaltung hinaus entstand eine „optische Unterscheidungsmöglichkeit“ und individuelle Vielgestaltigkeit, ohne den gemeinsamen Grundkanon der Linie aufzugeben.

Bahnhöfe von Fritz Trautwein

Mit den Bahnhöfen Lohmühlenstraße (eröffnet 1960), Wandsbeker Chaussee (eröffnet 1962) und Alter Teichweg (eröffnet 1963) fand auch Fritz Trautwein zu einer Ausformulierung des übergeordneten gestalterischen Zusammenhangs. Die Betonstützen in der Mitte des im Querschnitt rechteckigen Tunnelrohrbaus wurden formal unterschiedlich gestaltet, waren acht-, sechseckig oder rund geformt. Sie wurden farbig gestrichen oder erhielten eine bestimmte Oberflächenstruktur bzw. Fliesung. Zur optischen Dehnung oder perspektivischen Verkürzung der Haltestellen nutzte Trautwein beispielweise eine vollflächige einfach-lineare oder komplexer-walmdachförmige Faltung der Decke. Bei der Verwendung der keramischen Spaltplatten für die Hintergleiswände wählte er ein zeittypisch helles Gelb und Blau oder mit Schwarz, Rot und Türkis ein kräftiges Farbspektrum. Die Wandfarben und die Decken mit ihren integrierten Leuchtröhren prägten gemeinsam mit den Stützenformen entscheidend die Erscheinung des Raumes (Abb. 3).

Auch die wiederkehrende Ausstattung der Haltestellen mit Bänken, Informationstafeln, Werbewänden und Kiosken wurde von Trautwein speziell für jede Haltestelle entworfen und gaben den einzelnen Station damit eine stringente Gesamterscheinung. In den Grundrissen der Zwischenebenen komponierte Trautwein, wie auch die anderen Architekten, polygonal geformte Raumausbauten, die den meist rechteckigen Rohbauzuschnitt unterschiedlich rhythmisierten und deren Passagen durch die Transparenz und Formung der Ladefassaden raumhohe Lichtkörper erhielten (Abb. 4).

Passant*innen und Fahrgästen boten sich abwechslungsreiche Wegeführungen und interessante Blickbeziehungen im Raum, besonders wenn die Abgänge zum Bahnsteig nicht in einem geschlossenen Raumkörper geführt wurden, sondern – wie an den Stationen Wandsbeker Chaussee und Alter Teichweg – eine zum Bahnsteig hin offene Galerie ausgeprägt wurde, die optisch über die gesamte Breite der Schalterhalle eine Sichtbeziehung von der Zwischenebene zum Bahnsteig und den Gleisen herstellte und von der die Treppen und Rolltreppen im Raum frei hinabgeführt werden konnten (Abb. 5).



Abb. 2: Hamburg, Neubaulinie Billstedt, U-Bahnstation Burgstraße, Gestaltung Tunnel, Bahnsteig und Aufgang. Foto 1967

Vorbild: Die Haltestelle Alter Teichweg

Alle Haltestellen der Wandsbeker Linie sind entsprechend des Grundthemas gestaltet, bei dem wiederkehrende Elemente bahnhofsindividuell variieren, wodurch lokale Wiedererkennungswerte entlang der Linie geschaffen wurden, die vorbildhaft nicht nur für die nachfolgende Neubaulinie von Billstedt bis Hagenbecks Tierpark (U2) wirkten, sondern beispielsweise auch die Architektur von Neubaustrecken in Berlin beeinflussten. Innerhalb des gemeinsamen Zusammenhangs, der über die spezifischen Gestaltungsvariationen von Stützen, Deckenformen, Deckenlichtern, Spaltplatten an Tunnelwänden hergestellt wird, ist Fritz Trautwein und den Ingenieuren vom städtischen Tiefbauamt mit der Haltestelle Alter Teichweg erstmalig



Abb. 3: Hamburg, Wandsbeker Linie, U-Bahnstation Wandsbeker Chaussee, Bahnsteigausstattung. Foto 1962

eine Lösung gelungen, die einzigartig ist. Ähnlich wie in der Station Steinstraße entstand durch die Höhe des Bahnsteigtunnels ein hallenartiger Raum, dessen Decke aus der Schalterebene des Zwischengeschosses kommend über die Gleisanlagen weitergeführt wurde. Allerdings kamen am Bahnhof Alter Teichweg, als einziger Station der Linie, Seitenbahnsteige zur Ausführung. Die sehr schlanken runden Stützen stehen deshalb nicht auf der Bahnsteigplattform, sondern strecken, durch ihre Länge von Sockelstreifen auf Gleisebene bis unter die Hallendecke, den Raum optisch noch weiter in die Höhe. Das für die Linie typische durchgehende, schmale, weiße Band mit sachlicher Typografie der wandseitigen Haltestellenbeschilderung wurde hier frei schwebend im Luftraum zwischen den Stützen geführt. Erstmals wurde in Hamburg eine Kanzel für Haltestellenwärter*innen konzipiert, in der das Personal mitig über den Gleisen auf Höhe des Zwischengeschosses die Abfertigung der Züge regelte (Abb. 6).

Trautwein entwickelte eine ästhetisch bis heute überzeugende Kanzelform, die mit einer polygonalen Grundrisslinie auf einer Stütze im Luftraum der Halle schwebt und von einem schmalen Gang brückenartig erschlossen wird. Insgesamt erhielten Zuwegungen und Bahnsteighalle eine für die Zeit fast futuristisch-technoide Gestalt, die neben der ‚Kommandobrückenform‘ von den kräftigen Farben der Bahnsteigwände und speziellen metallischen Leuchtkörpern an den Treppenabgängen unterstrichen wird.

Auch die in anderen Haltestellen vollflächigen Deckenverkleidungen über Bahnsteig und Gleisen gab er hier auf, erfand stattdessen eine geteilte Über-Eck-Lösung zwischen Wand und Rohbaudecke und schuf so mit den integrierten Leuchtstoffröhren keine abgehängte Decke, sondern überdimensionale rhythmisch versetzte Leuchtkörper.

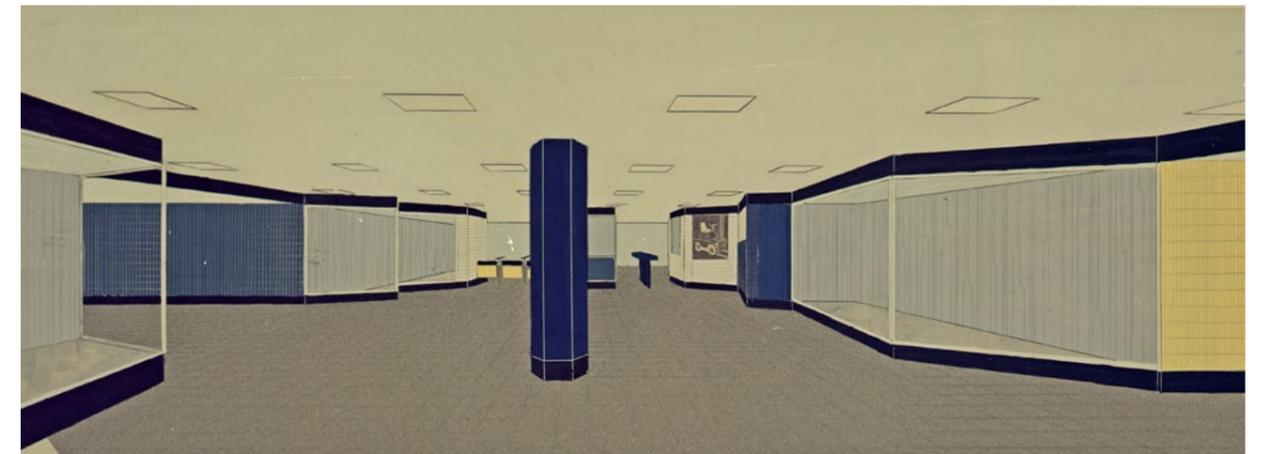


Abb. 4: Hamburg, Wandsbeker Linie, U-Bahnstation Wandsbeker Chaussee, Ladenpassage im Zwischengeschoss. Entwurfskollage Fritz Trautwein, 1961

Ein Vergleich von Entwurfskollagen Trautweins mit bauzeitlichen Fotografien und heutigen Bildaufnahmen zeigt, wie viel Originalsubstanz in der Station Alter Teichweg noch vorhanden ist. Die Wärter*innenkanzeln mit ihren Materialien ist bis heute gut erhalten. Auch die Farben und Spaltplatten der Bahnsteigwände und mit ihnen die Deckengestaltung entsprechen dem Zustand zum Zeitpunkt der Fertigstellung. In manch anderen Bahnhöfen der Linie wurde die Wandverkleidung inzwischen ersetzt oder mit neuen Materialien verkleidet. In allen Haltestellen wurde die Beleuchtung im Bahnsteigbereich über die Jahre erneuert, nur an der Haltestelle Alter Teichweg findet sich noch die Originalgestalt einschließlich der futuristischen Metallleuchten über den Treppenabgängen. Auch die durch flächenbündige Leuchtkästen punktförmig-gerasterte Gliederung der Schalterhallendecke scheint bis auf eine neue Kunststoffabdeckung bauzeitlich (Abb. 7).

Betrachtungen zum Denkmalwert

Wie in allen Stationen führten die aufwändigen Instandhaltungen, die technischen Veränderungen und ein sich wandelndes



Abb. 5: Hamburg, Wandsbeker Linie, U-Bahnstation Alter Teichweg, Schalterebene im Zwischengeschoss mit Zugang zur Haltestellenwärterkanzeln. Foto: Hans Meyer-Veden, 1963

Konsumverhalten zum Rückbau von Sperranlagen und zu Umgestaltungen von Läden, Vitrinen und Informationstafeln. Gleichwohl ist in der Schalterhalle und den Fußgänger*innenunterführungen noch Originalmaterial zu finden. Obwohl die Wandausfachungen farblich und materiell neu belegt sind, scheinen die konstruktiven Aluminiumprofile der Ausbauwände im Zwischengeschoss im bauzeitlichen Zustand erhalten und auch die Informationsvitrine ist bis auf einen neuen Anstrich unverändert. Der ursprüngliche Laden allerdings wurde an die stirnseitige Rückwand versetzt und verstellt heute die Sichtachse zwischen den Straßenaufgängen. Trotz der entfernten Sperranlage ist die eingeschnürte Raumform der Schalterhalle vorhanden und die ehemals verglasten Wände des Ladens, die optisch zwischen Unterführung und Eingangsbereich zur Station vermittelten, wurden verschlossen und nehmen heute Fahrkartenautomaten und Informationsvitrinen auf (Abb. 8).

Für das Hamburger Denkmalschutzamt hatte Anne Frühauf schon in den 1990er Jahren im Zuge einer Inventarisierung und Publikation verschiedene Kriterien zur Beurteilung der Architektur von Verkehrsbauten aufgestellt. Bisher greift in Hamburg der Denkmalschutz meist nur bei den oberirdischen Bauwerken der U-Bahn; Eingangsbauwerke, Brücken und Viadukte der frühesten Ringbahn und der frühen Stichlinien stehen unter Denkmalschutz oder werden bei Sanierungen denkmalpflegerisch begleitet. Für die Tunnelhaltestellen gilt dies – bis auf die Ausnahme der Haltestelle Klosterstern aus der Zwischenkriegszeit – nicht. Von den Bahnhöfen der Wandsbeker Linie wurden deshalb bislang nur zwei oberirdische Bauwerke in die Denkmalliste aufgenommen. Die Stahlbeton-Kuppelschale, die als besonderer Konstruktionstyp der Architekten Horst Sandtmann und Friedhelm Grundmann mit dem Ingenieur Stefan Polónyi an der Station Lübecker Straße die offene Schalterhalle überspannt, und die Faltdächer von Heinz Graaf am Abgang zur U-Bahnhaltestelle Wandsbek Markt, die aber im strengeren Sinn nicht zur U-Bahn gehören, sondern zum oberirdischen Busbahnhof.

Zum heutigen Zeitpunkt – Stand 2019 – und mit dem größeren historischen Abstand stellt sich die Frage, ob für die große Zahl der nach dem Zweiten Weltkrieg entstandenen Tunnelhaltestellen generell eine aktuelle Bestandsaufnahme und denkmalpflegerische Bewertung für Hamburg erfolgen sollte.

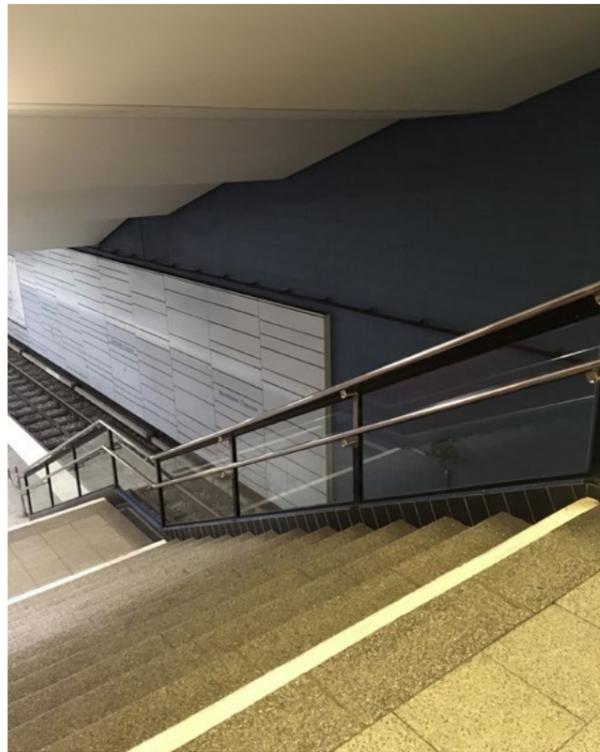


Abb. 6: Hamburg, Wandsbeker Linie, U-Bahnhof Alter Teichweg, Haltestellenwärterkanzel. Foto 1963

Abb. 7: Hamburg, U-Bahnhof Wandsbeker Chaussee, Decke bauzeitlich 1962, Hintergleiswand überformt, Zustand 2018. Foto: Sabine Kock

Folgt man dem bereits erwähnten Kriterienkatalog von Anne Frühauf, lässt sich für die Tunnelhaltestellen der Wandsbeker und Niendorfer Linie als nachkriegsmoderne Verkehrsbauten eine „besondere Bedeutung für die Entwicklung des Städtebaus, der Architektur (...) sowie der Technik-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte“ feststellen. An einzelnen Stationen ist zudem gut erhaltene Elemente vorhanden, die „architektonische Entwicklungen aufzeigen“: Das Prinzip der Variation eines gestalterischen Grundthemas auf der Wandsbeker Linie und dessen Einfluss auf die Niendorfer Linie stellt eine deutlich neue architektonische Entwicklung im Hamburger U-Bahn dar. Aufbauend auf die Entwicklung von Historismus, Jugend- und Heimatsstil nach der Jahrhundertwende zur neuen Sachlichkeit in den 1920er Jahren gehen die zwischen 1958 und 1975 eröffneten nachkriegsmoderne Stationen einen architekturgeschichtlich relevanten Schritt weiter, was die Bearbeitung der Formen, Farben und Wahl der Materialien für Stützen-, Decken- und Wandgestaltungen betrifft (Abb. 9).

Alle Stützen und Träger der Haltestellen sind nicht mehr aus genietetem Stahl, sondern wurden durchgängig in Stahlbeton ausgeführt. Die Variation der Stützengestaltung in den Tunnelhaltestellen liegt also nicht mehr in der unterschiedlichen Ausbildung eines historisierenden stählernen Kapitells, sondern in der dem neuen Materialeinsatz entsprechenden Formungsmöglichkeit des Stützenquerschnitts (Abb. 10).

Die Decken der Bahnsteighallen bestehen, anders als in der Vorkriegszeit, nicht mehr aus zwischen den Stahlträgern eingefügten Kassettenelementen, sondern die glatten Untersichten der Rohbau-Stahlbetondecken werden durch die neuen Geometrien von Rabetz-Unterdecken charakterisiert. Insofern zeigen die Stationen der Nachkriegslinien deutlich eine „bautechnische Entwicklungsstufe“ (Abb. 11).

Die damals eingeführten Unterführungen und Ladenpassagen in den Zwischenebenen können als Ausdruck der neuen städtebaulichen Leitbilder einer autogerechten Stadt gelten. In jedem Fall ist die Entstehung dieser neuen unterirdischen Anlagen, die von der zeittypischen Vorstellung geprägt waren, die Verkehrsströme des Individual- und Fußgänger*innenverkehrs kreuzungsfrei zu regeln, als städtebaulicher und architektonischer Entwicklungsschritt gegenüber den Schalterhallen der Vorkriegszeit zu werten. Auch die Verlagerung des oberirdischen straßenbegleitenden Wirtschaftsraums der Ladenanlagen und -passagen in eine unterirdische Zwischenebene hat es so bei den Vor- und Zwischenkriegsbahnhöfen in Hamburg in dieser Form nicht gegeben. Für die Haltestelle Alter Teichweg mag aber noch ein weiteres denkmalpflegerisches Kriterium zum Zuge kommen: Die über dem Bahnsteig schwebende Kanzel ist gemäß den Kategorien Frühaufs zu den „Objekten, die selten oder einzigartig“ sind zu zählen. Vermutlich ist es das erste Exemplar einer U-Bahnhofskanzel in Deutschland, die nicht auf dem Bahnsteig angeordnet war, sondern von der Höhe der Zwischenebene aus betrieben wurde. Sie fand damit schon 1969 durch den Ingenieur Georg Mandel, damals Leiter der Abteilung U-Bahn-Neubau in Hamburg, als beispielhafte Lösung Eingang in die Publikation „Verkehrs-Tunnelbau“, die als Standardwerk sicher allen nachfolgenden Planer*innen bekannt war. Fritz Trautweins besonderer Entwurfsgedanke überzeugt in der ästhetischen Ausformulierung der Raumsituation mit Steg und Aufständerung auf nur einer Stütze. Dadurch „schwebt“ die Kanzel frei über den Gleisen, anders als die Kanzeln in der Station

Rauhes Haus in Hamburg (eröffnet 1967) und Tierpark (eröffnet 1973) im damaligen Ost-Berlin, die schon durch den Mittelbahnsteig in einem anderen Raumzusammenhang stehen, und beide zeitlich später entstanden. Es bleibt ein Forschungsbedarf hinsichtlich der technikgeschichtlichen Bedeutung der Kanzel, in der möglicherweise zeitlich früh Kameras und Bildschirme als neue Zugabfertigungstechniken zum Einsatz kamen.

Eingriffe in die Originalsubstanz: der barrierefreie Ausbau

Dass den nachkriegsmoderne Tunnelhaltestellen von der Verkehrsbetreiberin kein besonderer gestalterischer oder historischer Wert zugeschrieben wird und bisher auch keine Neubewertung in der Frage einer Eintragung als Denkmal erfolgte, zeigen nicht zuletzt die Veränderungen durch den barrierefreien Ausbau, der zurecht für alle Haltestellen des U-Bahnnetzes mit Nachdruck betrieben wird, aber leider gestalterisch sehr unsensibel umgesetzt wird. Vergleicht man die Fotodokumente von Februar 2018 mit denen von Januar 2019, so kann man feststellen, dass die Station Alter Teichweg von Fritz Trautwein bis zum Beginn der Umbauten Ende 2018 weitgehend im Originalzustand erhalten war (Abb. 12).

Eine Unterschutzstellung im Sinne der oben beschriebenen Kriterien wäre wünschenswert gewesen und hätte den massiven Eingriff in die Originalsubstanz durch den Einbau der farblich gänzlich unangepassten Fahrstühle vielleicht abmildern können. Ignoranz gegenüber den historischen Werten zeigt sich im Besonderen an einem der Treppenabgänge von der Straßen- auf die Zwischenebene. Für den hier geführten dritten Fahrstuhlschacht wurde das Wandrelief von Eduard Bargheer – das wie in allen anderen Nachkriegshaltestellen zum ‚Kunst am Bau‘-Programm der Stadt gehörte – zur Hälfte abgeschlagen und wird möglicherweise im weiteren Verlauf der Bauarbeiten ganz entfernt werden.

Die von den jeweiligen Architekten eigens für die Haltestellen der Wandsbeker Linie entworfenen Ausstattungsobjekte der Bahnsteighallen sind weitestgehend verloren, allein die Holzbänke von Hans-Christoph Rübcke in der Haltestelle Meißberg sind noch erhalten. Zugleich aber zeigt die Begehung der Bahnhöfe und eine erste fotografische Feststellung entlang der Linie, dass viele Elemente des gestalterischen Grundthemas noch erhalten sind. Die Hintergleiswände weisen noch viel originales Material und bauzeitliche Farbigekeit auf. Auch die Haltestellenbeschilderung in gesperrter schwarzer Typografie auf einer durchgehend weißen Linie vor den monochromen oder mit Farbfeldern und -strukturen gegliederten Wänden lässt eine übergreifende Zusammenarbeit der Architekten untereinander vermuten. Von der ungewöhnlich intensiven und frühen Zusammenarbeit der Tiefbauingenieure mit den Architekten erzählen die besonderen Stützen- und Deckengeometrien, die noch in allen Haltestellen weitestgehend vorhanden sind und, außer im Zusammenhang mit den neuen Fahrstuhl Anlagen, nur in den Anstrichen oder durch Oberflächenbeläge verändert wurden.

Die Notwendigkeit der Neubewertung

Die in den Jahren 2017 und 2018 in Berlin erfolgten Unterschutzstellungen von 22 U-Bahnhöfen der Nachkriegsmoderne und

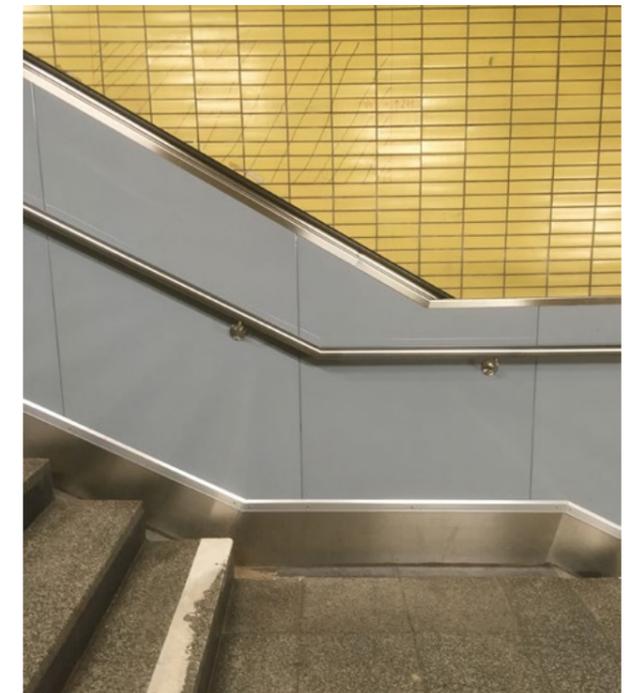


Abb. 8: Hamburg, Wandsbeker Linie, U-Bahnhof Alter Teichweg, Passage und Schalterhalle im Zwischengeschoss, Zustand 2018. Foto: Sabine Kock

Abb. 9: Hamburg, Wandsbeker Linie, U-Bahnhof Lübecker Straße, Aufgang, Farbigekeit und Materialität bauzeitlich 1961, Zustand 2018. Foto: Sabine Kock

Postmoderne haben gezeigt, dass sich die Einstellung gegenüber dem nachkriegsmoderne Erbe des U-Bahnbaus verändern lässt. Diesem Beispiel zu folgen ist der Hansestadt Hamburg zu wünschen. Es bleibt zu hoffen, dass die Tagung ‚Underground Architecture Revisited‘ und der nun vorgelegte Tagungsband dazu beitragen werden, dass es auch in Hamburg zu einer dringend notwendigen Neubewertung der nach dem Krieg entstandenen U-Bahnlinien kommt und damit einer fortschreitenden Vernichtung von Zeugnissen der Geschichte entgegengewirkt werden kann.

Die Architektur des unterirdischen S-Bahnhofs Jungfernstieg von 1975 ist vollständig verloren. Bleibt zu hoffen, dass der mit gleichwertigen Mitteln von Fritz Trautwein gestaltete U-Bahnhof

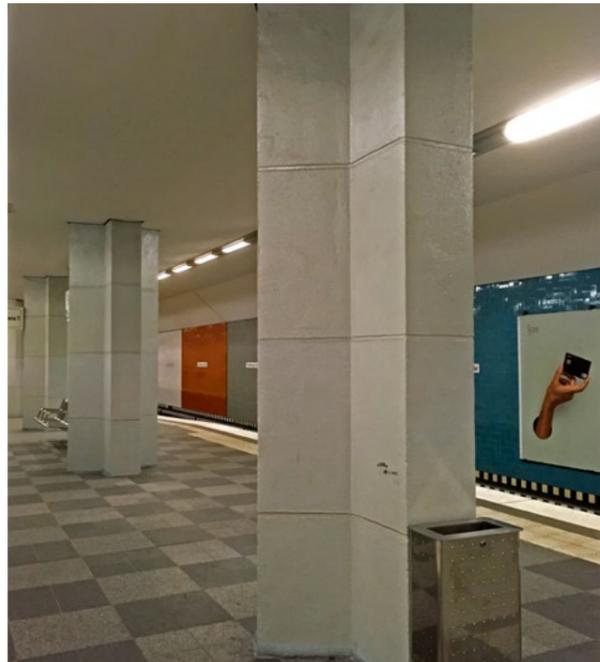


Abb. 10: Hamburg, Wandsbeker Linie, U-Bahnhof Straßburger Straße, Y-förmiger Querschnitt der Tunnelstützen, Decke und Hintergleiswand bauzeitlich 1963, Zustand 2018.
Foto: Sabine Kock

der dritten Tiefebene auch nach dem Verschwinden der ursprünglichen Deckenverkleidung erhalten werden kann. Denn dieser erscheint im schlaglichtartigen Vergleich der U-Bahnhöfe untereinander, derjenige U-Bahnhof zu sein, anhand dessen der in den 1970er Jahren erfolgte materialtechnische Entwicklungsschritt – weg von den üblichen Spaltplatten hin zu groß-



Abb. 12: Hamburg, Wandsbeker Linie, U-Bahnhof Alter Teichweg, Zustand 2018, Veränderungen nur in der Bahnsteig-Ausstattung. Foto: Sabine Kock

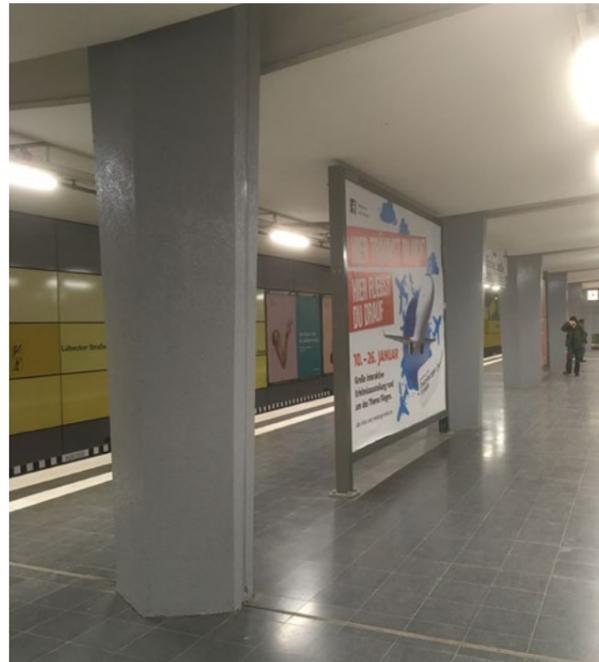


Abb. 11: Hamburg, Wandsbeker Linie, U-Bahnhof Lübecker Straße, sechseckiger Querschnitt der Tunnelstützen und Deckenform bauzeitlich 1961, Zustand 2018.
Foto: Sabine Kock

formatigen Emaille-Platten – nachzuvollziehen ist, der neben dem innovativen Materialwechsel vor allem in der besonderen Farbigkeit auch vom Geist einer neuen Designauffassung zeugt.

Fritz Trautwein and the Wandsbek Line. Underground Stops as Variations of a Basic Theme

The construction of the new underground system in Hamburg began with the construction of the Wandsbek Line (1955–1963) and eleven new stops designed by four Hamburg architectural offices (Schramm & Elingius, Hans Christoph Rübcke, Sandtman und Grundmann, and Fritz Trautwein). With the shaping of the cross-sections of the supports, the choice of colour for the walls behind the tracks, the geometry of the ceiling bases, and the design of the platform fittings, the architects worked on recurring elements of the tunnel stops, which were individually adapted for each stop. The structural innovation of the tunnel shell construction was the design of the tunnel ceiling and supports in reinforced concrete, which the architects used as a versatile design option. Another new feature was that the counter halls on the intermediate floors were connected with additional tunnel systems so that pedestrians could cross the above-ground streets without crossing them. In addition, these intermediate floors were fitted with shops to become attractive passages.

Fritz Trautwein designed three stops (Lohmühlenstraße, Wandsbeker Chaussee, Alter Teichweg) that varied the basic theme of the line. At Alter Teichweg station, he succeeded for the first time in creating the unique feature of a train despatch above the tracks from the mezzanine level by designing a high platform

hall and a pulpit floating in the air. To this day, a reassessment and listing of underground stops on this line are still missing.

Literatur

- BEHÖRDE FÜR KULTUR UND MEDIEN DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG, Denkmalliste nach § 6 Absatz 1 Hamburgisches Denkmalschutzgesetz vom 05. April 2013, (HmbGVBl S. 142) Stand: 12.2.2019.
- Anne FRÜHAUF, Die Bauwerke des Schienenverkehrs in Hamburg, Hamburg-Inventar: Themenreihe, Bd. 5, Hamburg 1994.
- Jürgen HAUTTMANN / Peter BENECKE / Günther NEHLS, Neue Haltestellen der S-Bahn, in: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN HAMBURG/HAMBURGISCHE GESELLSCHAFT ZUR BEFÖRDERUNG DER KÜNSTE UND NÜTZLICHEN GEWERBE. PATRIOTISCHE GESELLSCHAFT VON 1765(Hrsg.), Hamburg und seine Bauten 1969–1984, Hamburg 1984, S. 228–231.
- Friedhelm GRUNDMANN, Neues Bauen. Stephansplatz – Klarheit und Strenge der zwanziger Jahre, in: HAMBURGER HOCHBAHN AG (Hrsg.), Stationen Hamburger Architektur. Die Hochbahn setzt Zeichen. Seit 100 Jahren, Hamburg 2008, S. 38–41.
- Günther KÜHNE, Bauten der Hamburger U-Bahn, in: Bauwelt, 1963, Heft 31, S. 883–889.
- Ralf LANGE, Hamburg – Wiederaufbau und Neuplanung 1943–1963, Königstein im Taunus 1994.
- Georg MANDEL, Die Erweiterung des U-Bahn-Netzes in Hamburg, in: Bauwelt, 1963, Heft 31, S. 881f.
- Georg MANDEL, Verkehrs-Tunnelbau, Band 2, Netzgestaltung, Betriebsmerkmale und Baumethoden unterirdischer Verkehrsanlagen in Ballungsräumen, Berlin / München 1969, S. 120–136.
- Verena PFEIFFER-KLOSS, Der Himmel unter West-Berlin.

¹ FRÜHAUF, Bauwerke, 1994, S. 67.

² HAUTTMANN, BENECKE, NEHLS, Haltestellen, 1984, S. 228.

³ Vgl. FRÜHAUF, Bauwerke, 1994, S. 35.

⁴ Vgl. KÜHNE, Bauten, 1963, S. 883.

⁵ Vgl. FRÜHAUF, Bauwerke, 1994, S. 35

⁶ Ebd., S. 67.

⁷ Vgl. ebd.

⁸ GRUNDMANN, Neues Bauen, 2008, S. 38.

⁹ Vgl. LUBITZ, Mobilität, 2010, S. 95.

¹⁰ MANDEL, Erweiterung, 1963, S. 881.

¹¹ KÜHNE, Bauten, 1963, S. 883.

¹² Vgl. KÜHNE, Bauten, 1963, S. 886.

¹³ Vgl. MANDEL, Erweiterung, 1963, S. 881.

¹⁴ Vgl. Ebd., S. 882.

¹⁵ KÜHNE, Bauten, 1963, S. 886.

¹⁶ Vgl. KÜHNE, Bauten, 1963, S. 883.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Vgl. LANGE, Wiederaufbau, 1994, S. 236. Lange spricht von einer „Ensemblewirkung“ und bewertet den Streckenabschnitt als „einzigartiges Zeugnis der bundesdeutschen Nachkriegsarchitektur“.

¹⁹ Vgl. KÜHNE, Bauten, 1963, S. 884–886.

²⁰ PFEIFFER-KLOSS, Himmel, 2019, S. 133–134.

²¹ Vgl. FRÜHAUF, Bauwerke, 1994, S. 37, Die Kanzel an der Haltestelle Rauhes Haus entstand erst 1967 beim Bau des

Die post-sachlichen U-Bahnhöfe des Baudirektors Rainer G. Rümmler, Berlin 2019.

Jan LUBITZ, Der Mythos von der „autogerechten Stadt“. Mobilität und Stadtentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Rolle der Mobilität im Städtebau der Nachkriegszeit, in: HAMBURGER HOCHBAHN AG (Hrsg.): Mobilität im Wandel. Die Hochbahn bringt die Stadt in Fahrt, Hamburg 2010, S. 95–98.

Bildnachweise

- 1: Bauwelt, Nr. 31, 1963, Fotograf: o. A., 2: Hans Meyer-Veden / Heidrun Kremser, 3: Hamburgisches Architekturarchiv.
4: Archiv Hamburger Hochbahn AG, 5–11: Sabine Kock

Streckenabschnittes Hauptbahnhof-Nord – Merkenstraße.
²² Vgl. HAMBURGISCHES ARCHITEKTURARCHIV, Bestand Trautwein, Sign. A 041-04 und A 029.

²³ Vgl. ebd., Sign. A 029.

²⁴ Vgl. Fotodokumentation Sabine KOCK, Bildnummern SK_IMG_1705 bis SK_IMG_1725.

²⁵ Vgl. FRÜHAUF, Bauwerke, 1994, S. 102–103.

²⁶ Vgl. BEHÖRDE, Denkmalliste, 2019, ID 22288, ID 24550.

²⁷ Vgl. FRÜHAUF, Bauwerke, 1994, S. 102.

²⁸ Ebd.

²⁹ Ebd.

³⁰ Ebd.

³¹ Vgl. ebd., S. 37 und vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/U-Bahnhof_Rauhes_Haus Die Kanzel an der Haltestelle Rauhes Haus entstand erst 1967. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/U-Bahnhof_Tierpark vom 30.03.2018, Die Kanzel (Dienstgebäude für das Aufsichtspersonal) in Berlin entstand an der Haltestelle Tierpark 1973.

³² Vgl. MANDEL, Verkehr, 1969, S. 124.

³³ Vgl. Fotodokumentation Sabine KOCK, Aufnahmen von Januar 2018 und Januar 2019, Bildnummern IMG_1705 bis _1725 und IMG_4108 bis _4136.

³⁴ Vgl. Fotodokumentation Sabine KOCK, Aufnahmen von Januar 2019, Bildnummern IMG_4138 bis _4257.

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-

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, oberflächig 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

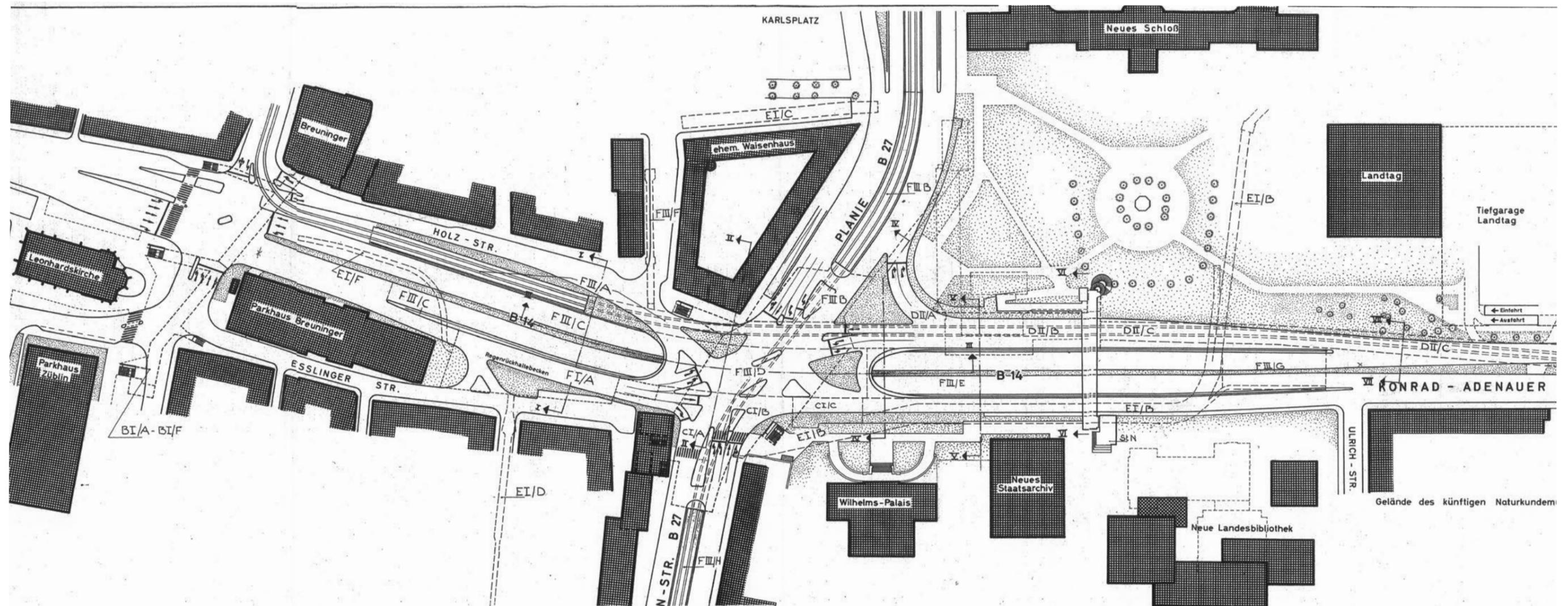


Abb. 1: Im Zentrum von Stuttgart: Der Charlottenplatz als Kreuzungspunkt zweier Stadtautobahnen, gut sichtbar die Unterfah- rung der Talquerlinie mit monumentalen Rampen. Lageplan 1967

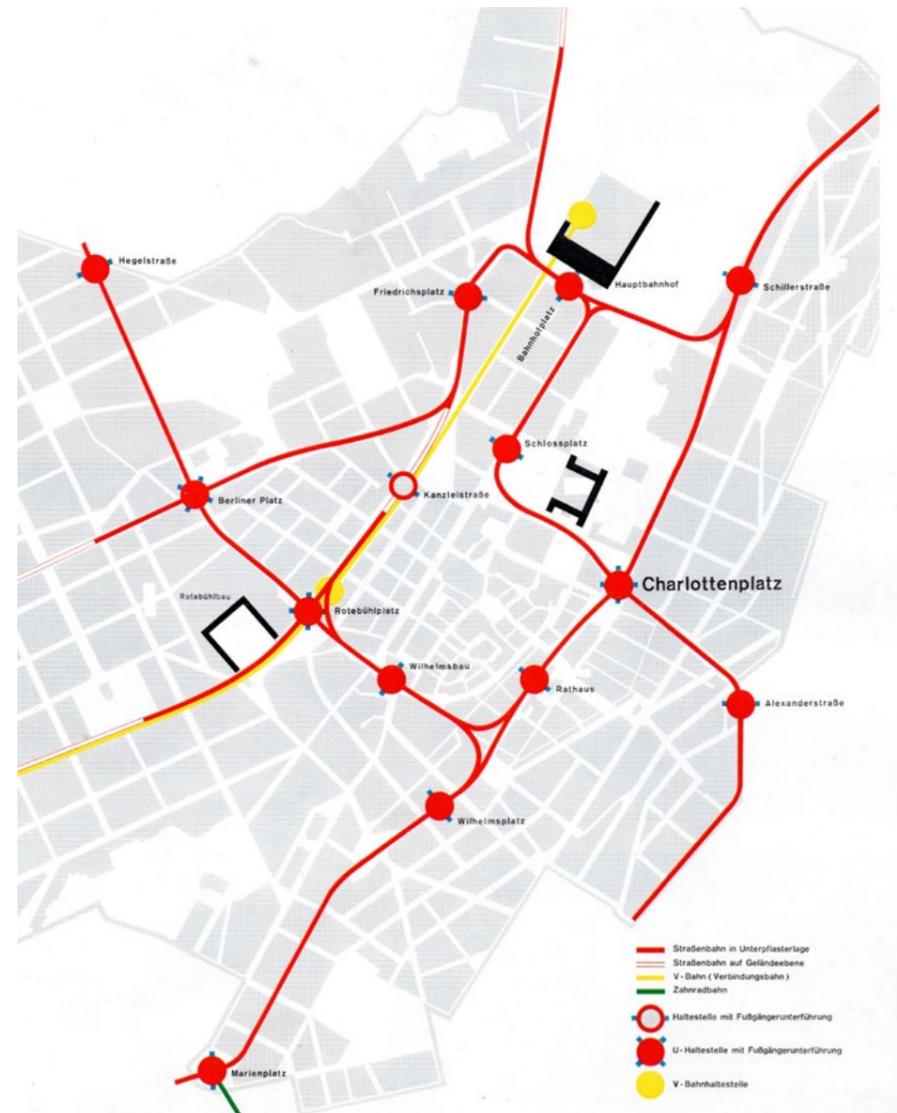


Abb. 2: Streckennetz der U-Strab im Stuttgarter Zentrum, Planung von 1966: Der Charlottenplatz hat die Funktion eines sogenannten Knotenpunkts mit Umsteigefunktion. Der City-Ring – eigentlich ein Längsrechteck – zwischen Hauptbahnhof und Rotenbühlplatz, ist erkennbar

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-Glasfassade eifert dem Vorbild des Lever-Building von Skidmore Owings Merrill in New York nach. Von den rundumverglaskten 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

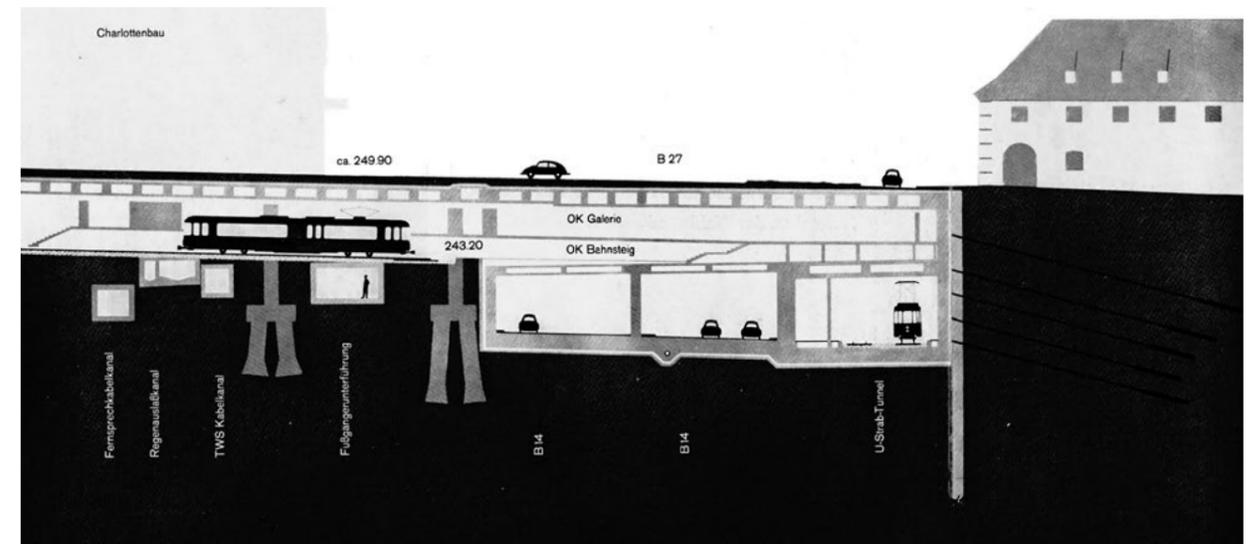
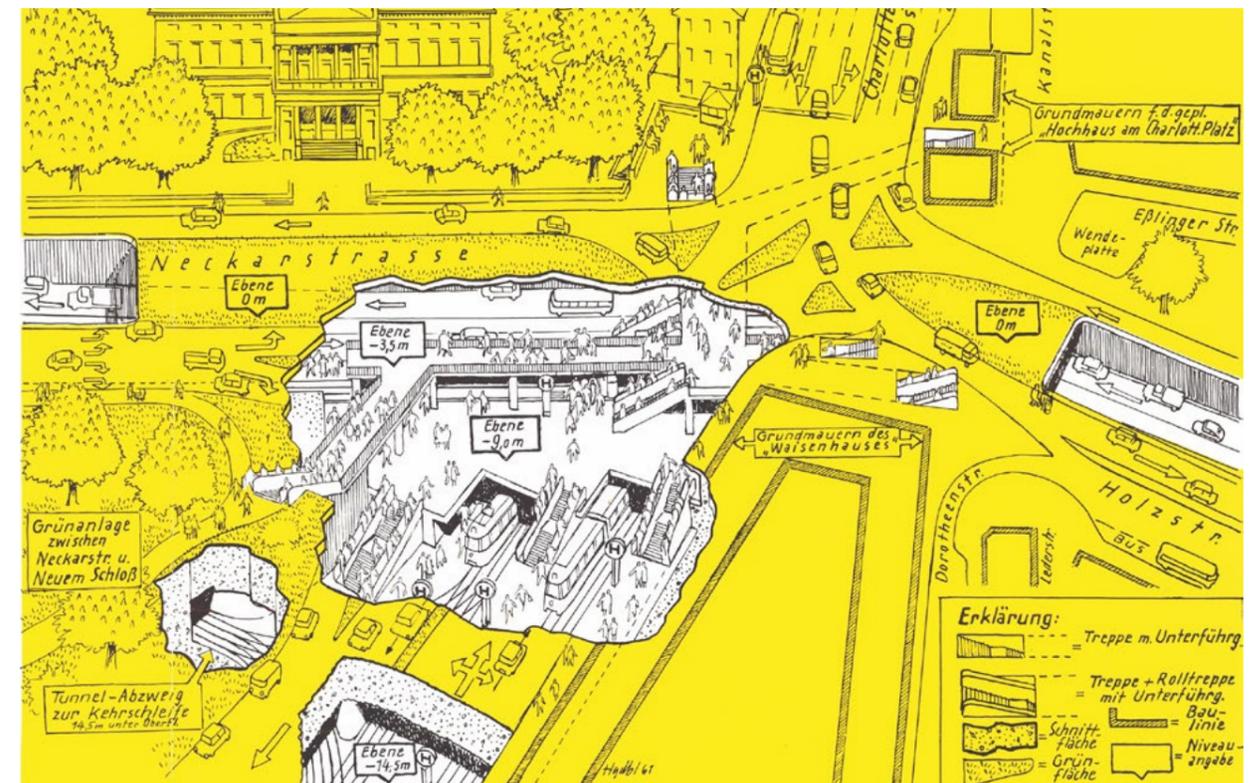


Abb. 3: Charlottenplatz, Perspektive des ersten Entwurfs nach Lambert (1961), der eine dreigeschossige Lösung mit Verteiler-Ebene vorsah. Grafik 1961

Abb. 4: Charlottenplatz Schnitt. Die Kastenstruktur der Tallängsline 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 Straßenbild 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



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

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. 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 Passerellen 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

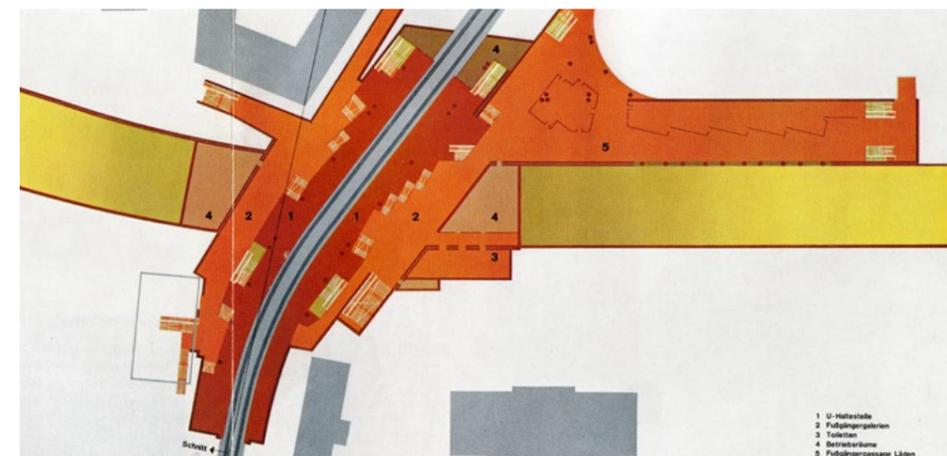


Abb. 9: Charlottenplatz, Grundriss der Ebene 01. Die farbige Gliederung verdeutlicht die Verteilung der Raumzonen: Blau die beiden Gleise, die offene 120 Meter lange Bahnsteigzone in braunrot, die Fußgänger*innen-Galerien in orange. Der Verlauf der unter der Gleiszone hindurchgeführten Bundesstraße in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



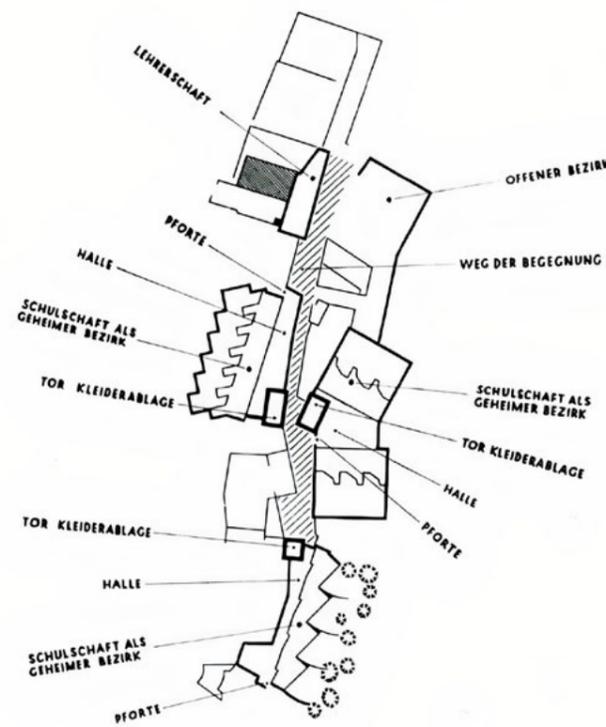
Abb. 10: Haltestelle in Ebene 01 am Charlottenplatz. Der Fotograf hält neben der Dynamik des unterirdischen Stadtraums auch die warmtonige Farbpalette der Station fest. Foto um 1967

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 Wegeführung, 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 Ortbeton und pointierter Kunst am Bau³⁰: „Im Keller einer Stadt“ könne nicht nach den Maßstäben des Hochbauwesens gearbeitet werden, so Beck-Erlang.³¹



Grundrissdiagramm

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

Aufenthaltsraum versus Passage

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

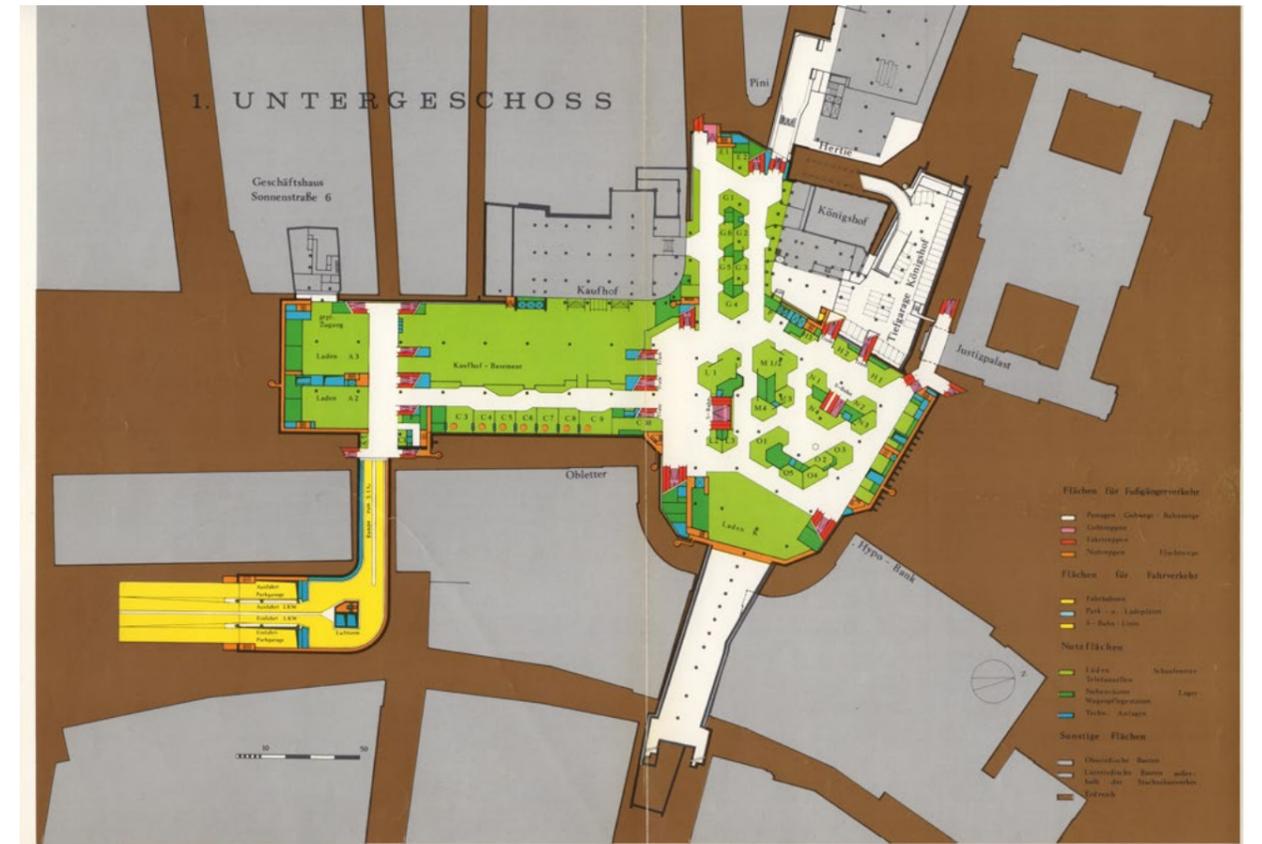


Abb. 12: München, U-Bahnhof Karlsplatz (Stachus), Eröffnung 1970. Verteilerebene im ersten Untergeschoss. Weite Bereiche des Verkehrsbauwerks sind für Läden reserviert (grün). Grafik um 1970

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 WIERTLEWSKI, 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, Stadtbauamtsdirektor 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.

Ein Himmel unter West-Berlin. Die U-Bahnhöfe des Architekten Rainer G. Rümmler

Verena Pfeiffer-Kloss

Die Rohbauten der West-Berliner U-Bahnhöfe wurden normiert ausgeführt entlang der „Richtlinien für die konstruktiven Einzelheiten von Bauwerken der Berliner Schnellbahnen (RK)“, kurz: „Richtlinien für den U-Bahnbau“, die ab 1953 von der Tiefbauabteilung des West-Berliner Senats entwickelt wurden. Die unterirdischen Räume sind nicht größer als zu ihrer Zweckerfüllung nötig – jeder Millimeter Tunnelwand kostet Geld –, streng rechteckig, rau verschalt, von kühler Farbtemperatur, düster und erzeugen ein hartes Echo. Das Fehlen einer städtebaulichen Umgebung, anderer Gebäude, Nutzungen, Menschen und insbesondere von Tageslicht macht es kaum möglich, sich zu orientieren. Das Raumgefüge und seine Proportionen sind unüberschaubar. Im Rohbau wird der U-Bahnhof als künstliches, unterirdisches, lebensfeindliches Bauwerk deutlich, aus dem ein Ort entstehen soll, an dem Wand, Decke, Boden, Treppen, Gleisbereich und Bahnsteige klar definiert sind, der das Fehlen von Himmel, Erde und Licht vergessen, Orientierung ermöglichen und eine angenehme Atmosphäre bieten soll.

Dies ist die Aufgabe, die im U-Bahnbau den Architekt*innen zufällt. Im West-Berlin der Nachkriegszeit wurde sie 72 Mal gestellt und beinahe genauso oft auf ganz unterschiedliche Weise beantwortet – im Ostteil der Stadt hingegen wurde vor allem das Straßenbahnnetz ausgebaut, während der Neubau von U-Bahnstrecken eine geringe Rolle spielte.¹ Die meisten und die vielfältigsten Antworten auf die Frage, wie man einen U-Bahnhof gestalten kann, gab der Architekt Rainer Gerhard Rümmler (02.07.1929–16.05.2004), der 40 Jahre lang, von 1956 bis 1996 bei der Senatsbauverwaltung von West-Berlin tätig war und dort, mit dem Dienstgrad eines Baudirektors, als Leiter der Hochbauabteilung für einen großen Teil der öffentlichen Hochbauten tätig war.² Neben 58 U-Bahnhöfen entwarf er mit seinen zeitweise über 40 Mitarbeiter*innen mehr als 100 realisierte Bauten für die Stadt. Mit diesen Finanzämtern, Feuerwachen, Polizeiwachen, Schulen, Krankenhäusern, Tankstellen und Kantinen wurde er sozusagen zum „Infrastrukturbaumeister“ West-Berlins.

Zu den bekanntesten Bauwerken zählen die U-Bahnhöfe, aber auch die poppig-bunte Autobahnraststätte Dreilinden (1969–1973) am damaligen Grenzübergang zwischen der DDR und West-Berlin sowie die Feuerwachen in Berlin-Wannsee (1968–1973) und Berlin-Kreuzberg (1973–1976). Aber auch viele wenig bekannte Bauten wie das Finanzamt Reinickendorf (1975–1976), der in den 1960er Jahren entstandene Komplex aus Verwaltungsbauten in der Zehlendorfer Martin-Buber-Straße oder die dortige, erst in den späten 1980er Jahren errichtete postmoderne Feuerwache Zehlendorf sind eine nähere, denkmalinventarisatorische Betrachtung wert.³

Rainer G. Rümmler und das bahnhofsindividuelle Gestaltungsprinzip

Die 58 U-Bahnhöfe, die Rümmler für West-Berlin entwarf, sind zwischen 1962 und 1996 entstanden. Sie prägen aufgrund ihrer großen Anzahl, der gestalterischen Qualität und der erstaunlichen Innovationsfreude Rümmlers das Berliner U-Bahnnetz. Nicht zuletzt sind sie von heute betrachtet Zeugnis, vielleicht gar Sinnbild eines Stücks der Berliner Stadtgeschichte. Auf einer überregionalen Ebene stehen sie exemplarisch für die gestalterische Entwicklung der U-Bahnhofsarchitektur dieser Jahrzehnte – sie erzählen Architekturgeschichte von der Sachlichkeit über die Pop Art zur Postmoderne – und sind zugleich ein sehr anschauliches Beispiel für den spezifischen Umgang eines Architekten mit der Bauaufgabe U-Bahnhof.

Als Architekt empfand es Rümmler als Herausforderung, innerhalb der „Vorgaben des konstruktiven Ingenieurs“ U-Bahnhöfe zu gestalten.⁴ Was wenig lustvoll klingt, setzte er mit offensichtlicher Freude um und dachte sich dabei insbesondere in der zweiten Hälfte seiner Amtsjahre beinahe für jeden U-Bahnhof eine vollkommen neue Gestaltung aus. Diese Vielfalt ist auf eine grundsätzliche Entscheidung zurückzuführen, die Rümmler um 1967 getroffen hatte. Denn betrachtet man vergleichend die Architektur von U-Bahnhöfen verschiedener Epochen und an verschiedenen Orten, so fällt auf, dass stets eines von zwei grundlegenden Entwurfsprinzipien genutzt wird: die Architekt*innen entscheiden sich entweder für das serielle Prinzip, bei dem eine U-Bahnlinie oder gar ein ganzes U-Bahnnetz einheitlich gestaltet wird (vgl. Beitrag Ralf Liptau in diesem Band über das U-Bahnnetz der Stadt Wien) oder für das bahnhofsindividuelle Prinzip, bei dem jeder U-Bahnhof eine individuelle Architektur bekommt, die meist aus der Gestaltung des oberirdischen Stadtraumes oder aus dem Stationsnamen abgeleitet ist. Rümmler hat sich für das zweite, das bahnhofsindividuelle Prinzip entschieden.

An dieser Stelle muss eine Besonderheit des U-Bahnbaus in West-Berlin hervorgehoben werden: Die architektonische Verantwortung für den Untergrund der Stadt lag weitestgehend in der öffentlichen Hand. Es war in Deutschland in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts üblich, dass die jeweilige Stadt Bauherrin des U-Bahnnetzes war und dass sie die Rohbauten zusammen mit der Streckenplanung durch die Mitarbeiter*innen der städtischen Bauverwaltung entwerfen und entwickeln ließ. In anderen Städten wie Stockholm, Brüssel oder Rotterdam waren es hingegen überwiegend freie Architekt*innen und Künstler*innen, die nach den Regeln von Vergabewettbewerben die Gestaltung der Bahnhöfe verantworteten. Nicht so in West-Berlin und daran entzündete sich in den 1970er Jahren ein Konflikt, auf den später zurückzukommen sein wird.

In West-Berlin waren für den Entwurf der U-Bahnhofsarchitektur – mit Ausnahme der für den 1974 eröffneten U-Bahnhof Schloßstraße beauftragten freien Architekt*innen Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte – die in der Senatsbauverwaltung angestellten Leiter der Hochbauabteilung zuständig: Bruno Grimme (1953–1964), Werner Düttmann (1959–1963) und später Rainer G. Rümmler (1959–1996). Die Ausschreibung von Architekturwettbewerben war gar nicht, die Beteiligung von freien Künstler*innen nur im Sonderfall vorgesehen. Offenbar wollte die West-Berliner Verwaltung die Gestaltung der Stationen nicht aus ihrer Hand geben und hatte dafür einen stadthistorisch gewichtigen Grund: Der U-Bahnbau war verkehrsplanerisch und repräsentativ eng verbunden mit der politischen Situation und der Teilung der Stadt, das Projekt U-Bahn war in West-Berlin politisch.

Politische Verkehrspolitik

West-Berlin musste seine politische Relevanz, gar seine Existenzberechtigung, seine selbst sowie von außen auferlegte Rolle als ‚Schaufenster des Westens‘, stets national und international, aber auch gegenüber den eigenen Bürger*innen beweisen und einklagen⁵: herausragende Leistungen auf sichtbaren Gebieten wie Städtebau und Architektur waren dabei bestes Mittel. Prägnante Beispiele hierfür sind die beiden Internationalen Bauausstellungen INTERBAU 1957 sowie die IBA 1987, aber auch Events wie die große Feier zum 750. Stadtgeburtstag 1987, der in beiden Hälften Berlins begangen wurde. Die U-Bahn als Alltagsort wurde zu einem Teil der städtebaulichen und architektonischen Identitäts- und Repräsentationspolitik der Halbstadt West-Berlin. Die Verwaltung konnte damit den Vorteil der U-Bahnhöfe, über ihre Architektur tagtäglich mit den Berliner*innen und Stadtbesucher*innen kommunizieren zu können, mit der Symbolik des technischen und gesellschaftlichen Fortschritts verbinden, der der U-Bahn zu dieser Zeit zugeschrieben wurde. Die verkehrsplanerische ‚zweite Ebene‘, das Bahnsystem unter der Erde, war in den 1950er und 1960er Jahren für viele Städte ein verheißungsvoller Lösungsansatz, mit dem damalige stadt- und verkehrsplanerische Prämissen wie Spurentrennung,

Geschwindigkeit und Massentransport beinahe vollendet eingelöst werden konnten.⁶ Der U-Bahnbau in West-Berlin ist daher für dieses Leitbild exemplarisch, denn schließlich wollte die Stadt ja vorbildhaft bauen und planen, und er ist zugleich genauso sehr das Produkt der politischen Sondersituation der Halbstadt.

Der Bau der U-Bahn sollte, auf pragmatischer Ebene gedacht, die verkehrstechnische Unabhängigkeit West-Berlins gegenüber Ost-Berlin beziehungsweise gegenüber der DDR unterstützen. Erstens führten zwei historische U-Bahnlinien (die heutige U6 und U8) durch den Ostteil der Stadt und hätten jederzeit von der Hauptstadt der DDR gesperrt werden können. Und zweitens befand sich die Gesamtberliner S-Bahn unter Verwaltung der DDR-Reichsbahn, auch auf dem Gebiet West-Berlins. So wurde diese für Berlin enorm bedeutende Schnellbahn in West-Berlin unzuverlässig, ungeliebt, zum politischen Druckmittel der Osthälfte der Stadt und in einem zähen Niedergangprozess zunächst nach und nach eingestellt, bis sie 1984 von den West-Berliner Verkehrsbetrieben BVG übernommen wurde.⁷ West-Berliner*innen boykottierten die marode S-Bahn seit den 1960er Jahren zunehmend, ausgelöst durch die Idee, damit gegen den Mauerbau zu protestieren. Das U-Bahnfahren gewann dagegen einen spezifischen Beigeschmack von Protest und Freiheit. Der West-Berliner Senat investierte große Summen, fast ausnahmslos aus Bundesmitteln, in den U-Bahnbau und diktierte der Hochbauverwaltung ins Protokoll, sich nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch mit der Architektur der U-Bahnhöfe auf der Höhe der Zeit, ja vorbildhaft zu präsentieren.⁸ Für die Architekten also Herausforderung und Chance zur Selbstverwirklichung zugleich.

1950er Jahre: Serielle Sachlichkeit im Untergrund

Da in West-Berlin 40 Jahre lang kontinuierlich und unter der Prämisse des gestalterischen Zeitgeschmacks 72 U-Bahnhöfe gebaut wurden, gleicht eine Fahrt durch die U-Bahnhöfe West-Berlins heute einer Zeitreise durch die Architekturgeschichte der Nachkriegsjahrzehnte. Diese Reise nimmt ihren Anfang in



Abb. 1: Der weiße Streifen an der Hintergleiswand: U-Bahnhof Wutzkyallee, 1969. Foto 2014

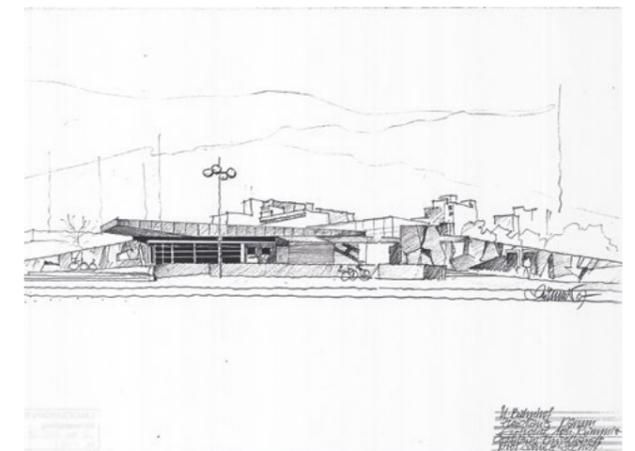


Abb. 2: Entwurf für den Pavillon am U-Bahnhof Zwickauer Damm, Zeichnung 1967

den 1950er Jahren mit den U-Bahnhöfen der beiden Amtsvorgänger Rümmlers: Bruno Grimmek und Werner Düttmann, mit denen Rümmler als Referendar bereits zusammenarbeitete.

1956. Der erste Streckenabschnitt der U-Bahn, der nach dem Zweiten Weltkrieg geplant wurde, war noch Teil des wirtschaftlichen Notstandsprogramms. Die erste, neu angelegte U-Bahnstrecke in West-Berlin schuf Arbeitsplätze und sollte den Anschluss der zerstörten Stadt an den damaligen technischen Standard sicherstellen. Die U-Bahn wurde im Sinne eines Neubeginns und als positive Zukunftsverheißung inszeniert. Bruno



Abb. 3: Grüner Farbraum: U-Bahnstation Eisenacher Straße, 1971. Foto 2014

Abb. 4: Hintergleiswand mit Stationsschild im U-Bahnstation Fehrbelliner Platz, 1971. Foto 2014

Abb. 5: Blick in den Pavillon des U-Bahnstation Fehrbelliner Platz, 1971. Foto 2014

Grimmeks U-Bahnhöfe auf der U6 (Seestraße bis Alt-Tegel) stehen für diesen Eröffnungsabschnitt. Ökonomische, gestalterisch leichte Dammbahnhöfe prägen die überirdischen Teile der Strecke, die U-Bahnhöfe im Untergrund hingegen kennzeichnet ein serielles Prinzip mit Schmetterlingsdecken, sechseckigen Stützen und Keramik in Pastellfarben, die von Station zu Station wechselt. Es herrscht eine ruhige, schlichte Verbindung aus einer sachlichen Formensprache und zarten, hellen Andeutungen von aus der Konstruktion abgeleiteter Ornamentik.

1963. Neben und nach Grimmek wirkte der spätere Senatsbaudirektor Werner Düttmann, bereits unter Mitarbeit Rümmlers, im West-Berliner Untergrund. Er entwarf seine U-Bahnhöfe Britz-Süd, Blaschkoallee und Parchimer Allee (U7) ebenfalls auf Grundlage eines seriellen Prinzips, nutzte aber im Gegensatz zu Grimmek eine kubische, rechtwinklige Formensprache, erdige Töne und dunklen, hart gebrannten Backstein. Sachlichkeit, das war bei Grimmek und Düttmann klar, war das Gebot der Verkehrsarchitektur in der frühen Nachkriegszeit. Mit Sachlichkeit sollte dem technischen Raum Wert gezollt werden und es war erkennbar der damals unbeirrbar Glaube an die Technik, der den gestalterischen Umgang mit den U-Bahnhöfen bestimmte.

1966. Rümmler knüpfte mit seinen ersten überwiegend in alleiniger Verantwortung entworfenen Bahnhöfen auf der U-Bahnlinie 6 – Kaiserin-Augusta-Straße, Ullsteinstraße, Westphalweg, Alt-Mariendorf – gestalterisch an Grimmek und Düttmann an, rückte aber mittels neuer Farben und auffälliger Formen vom Prinzip einer strengen Sachlichkeit ab. Rümmlers zu dieser Zeit ebenfalls noch eher seriell geprägtes Prinzip war es, die einzelnen Bahnhöfe einerseits durch eine jeweils auffällige Farbgebung zu unterscheiden und sie funktional und pragmatisch mit Gussasphalt, Keramik und flach abgehängter Rabetzdecke auszustatten, sie zugleich aber auch mit kräftigen schillernden Farben, flirrenden Glasmosaikflächen, optischen und haptischen Kalt-Warm-Kontrasten sowie offenen und leichten Pavillons und experimenteller Deckengestaltung zu akzentuieren. Beinahe begann er ein Spiel mit der Sachlichkeit, als er die Linie als gliederndes und dynamisches Gestaltungselement an der Hintergleiswand nutzte, um Bewegung und Geschwindigkeit zu signalisieren und damit der nachkriegsmodernen U-Bahnarchitektur West-Berlins gestalterische Prägnanz zu verleihen (Abb. 1). Am Ende der 1960er Jahre errichtete Rümmler einen sternförmigen, in alle Himmelsrichtungen weisenden Zugangspavillon am U-Bahnstation Zwickauer Damm (Abb. 2), der als sein erstes Statement in der Stadtlandschaft gesehen werden kann und der in der U-Bahnarchitektur das Gegenteil von Serialität und Sachlichkeit markiert: nämlich Individualität.

1970er Jahre: Pop über und unter der Erde

Nach dem 1971 verabschiedeten Vier-Mächte-Abkommen und der folgenden Stagnationsphase des Kalten Krieges begann die Berliner Gesellschaft, sich im Paradigma Ost-West einzurichten. Um weiterhin Fortschrittlichkeit und Vitalität, Lautstärke und Existenz zu zeigen, begab sich West-Berlin auf Identitätssuche.⁹ Experimente zu wagen, Neues zu beginnen waren das Motto in der Architektur. Mit den U-Bahnhöfen der 1970er Jahre zeigte sich die Stadt auf dem technischen, architektonischen, verkehrs- und stadtplanerischen Höhepunkt der Zeit und bewies erstaunliche überregionale Innovationskraft.

1971. Rümmler machte es bei den damals eröffneten U-Bahnhöfen auf den Linien 7 und 9, darunter ikonische U-Bahnhöfe wie Yorckstraße, Eisenacher Straße (Abb. 3), Konstanzer Straße, Fehrbelliner Platz (Abb. 4), oder Rathaus Steglitz, zu seinem Prinzip, große Farbflächen zu kontrastieren, die Formbarkeit von Rabetz, Beton und Kunststoffen auszunutzen und zeitgenössische Materialien wie Aluminium oder Asbestzementplatten zu wählen. Die Gestaltung dieser Stationen und vor allem des Pavillons am U-Bahnstation Fehrbelliner Platz (Abb. 5), der zeitgenössisch für große Diskussionen sorgte, wirkt skulptural. Die flache Rabetzdecke wird abgelöst durch unterschiedliche Deckenformen, die von Vouten bis hin zu Kreisen und Punkten reichen. Jeder Bahnhof sieht anders aus, Muster und Farben variieren.

Hier wird die Entscheidung Rümmlers, jeden Bahnhof individuell und unverwechselbar zu gestalten und mit eigener Identität und Signalwirkung auszustatten, zum ersten Mal unmissverständlich deutlich. Bahnhöfe wie Eisenacher Straße oder Bayerischer Platz könnte man als Farbraumbahnhöfe bezeichnen – hier haben die Fahrgäste das Gefühl, in einen Raum aus Farbe einzutauchen. Es gab diesen Typus in Blau, Grün und Orange. Die Gestaltung des U-Bahnstation Eisenacher Straße ist exemplarisch und wegweisend, da Rümmler hier zum ersten Mal in Berlin und seiner Laufbahn die Idee umsetzte und benannte, den Stationsnamen gestaltungsrelevant einzusetzen. Mit dem Grün der Hintergleiswand schuf er die Assoziation an das Grün der Thüringer Wälder, in denen Eisenach liegt. Weitere Beispiele hierfür werden später die Gestaltungen etwa der U-Bahnstation Bayerischer Platz oder der Osloer Straße sein.

Disharmonische Farbkontraste wie am U-Bahnstation Fehrbelliner Platz sollen irritieren, zeitgenössisches Material und die abgerundete Ecke bilden einen in zeitgenössischen Presseberichten umstrittenen Kontrapunkt im Stadtraum über der Erde. Im U-Bahnstation Konstanzer Straße werden Streifen in den Farben des Wappens der Stadt Konstanz zum Bild, denen der Blick wie einer imaginären U-Bahn folgt (vgl. Titelbild des Buches). Das Durchhuschen, die Bewegung, die Geschwindigkeit werden zum abstrakten Motiv, die U-Bahnarchitektur Rümmlers zeigt sich zunehmend narrativ.

1974/76. Zusätzlich zur Farbgebung setzte Rümmler Module und Symbole zur Gestaltung ein. Industriell seriell hergestellte Elemente fügte er modular zusammen, er kreierte damit quasi nach dem Prinzip ‚Copy and Paste‘ auf eine einfache Weise immer wieder überraschende, stimmige und individuell erscheinende Gesamtwirkungen, sei es bei den skulpturalen Sitzbänken aus lackierten Holzelementen, einer Deckengestaltung aus großen gelben Ringen, den von Rümmler selbst sogenannten ‚Wolkendecken‘ am Treppenspiegel (Abb. 6) oder der verfremdende Einsatz der Flagge Norwegens an der Hintergleiswand. Höhepunkte waren ein als U-Bahnwagen ‚getarntes‘ Fahrkartenhäuschen im U-Bahnstation Bayerischer Platz, ein von Rümmler selbst gemaltes, abstrahiertes Liniennetz aus fließenden Farbflächen im U-Bahnstation Berliner Straße und selbstverständlich Waldemar Grzimeks 1972 entstandene Skulptur Cerberos, der Wächter zur Unterwelt, den Rümmler im Zwischengeschoss des U-Bahnstation Rathaus Steglitz aufstellte (Abb. 7).

In diese Gestaltungsphase fällt der laute architektonische Zwischenruf der freien Architekt*innen Ursulina Schüler-Witte und Ralf Schüler. Die Beiden waren die einzigen unter den freien Architekt*innen in West-Berlin, die mit dem U-Bahnstation Schlossstraße eine Möglichkeit bekamen, neben Rümmler am

unterirdischen Stadtbild mitzuwirken. Diesen U-Bahnstation prägen der für den Berliner Untergrund seltene Sichtbeton sowie farbige Kunststoff- und Blechelemente, die die Technik unter einer freien, nicht abgehängten Decke inszenieren. Schüler/Schüler-Witte konnten zudem Änderungen an den bereits oben thematisierten Standardvorgaben für den Rohbau von U-Bahnstation durchsetzen. Sie schufen damit und mit ihrer eigenen Handschrift ein Unikat im West-Berliner Netz, das sie über der Erde noch mit dem Steglitzer Turmrestaurant, genannt ‚Bierpinsel‘, markierten.

1978: Umschwung und Krise nicht nur in der U-Bahnarchitektur

Ende der 1970er Jahre gerieten die West-Berliner Senatsbauverwaltung und mit ihr der Architekt Rümmler mitsamt der U-Bahn als verkehrsplanerisches Leitbild unter Druck: Bürger*innen und Architekt*innen waren mit der praktizierten



Abb. 6: Treppenabgang zum Bahnsteig des U-Bahnstation Halemweg mit ‚Wolkendecke‘, 1980. Foto 2014

Abb. 7: Waldemar Grzimek, Cerberos, 1972. Skulptur für das Zwischengeschoss im U-Bahnstation Rathaus Steglitz, 1974. Foto 2014



Abb. 8: Mosaik an der Hintergleiswand des U-Bahnhofs Jungfernheide, 1980. Foto 2018

Stadtplanung, der aktuellen Architektur und insbesondere der internen Vergabe und Ausführung planerischer und entwerferischer Leistungen zunehmend unzufrieden. Architekt*innen und Künstler*innen wollten die Stadt stärker mitgestalten – natürlich auch mit Blick auf Verkehrsinfrastrukturen, wie es andernorts bereits seit Jahrzehnten durchgeführt wurde. Die Senatsbauverwaltung geriet insbesondere aufgrund der bestehenden städtebaulichen Leitbilder in eine Image- und Leitbildkrise: Abriss von Altbauten und Ersatzneubauten in Großwohnsiedlungen am Stadtrand, die Favorisierung von Schnellstraßen und Schnellbahnen sowie spekulative und dubiose Immobilien-

geschäfte wurden von den Bewohner*innen schlichtweg nicht mehr akzeptiert. Kurzfristig fand die Verwaltung kein neues Leitbild für die drängenden Fragen und ihre damit einhergehende Unsicherheit und Orientierungssuche spiegelte sich auch in Rümmlers U-Bahnarchitektur der folgenden Jahre.¹⁰

1980. In den U-Bahnhöfen Wilmsdorfer Straße, Mierendorffplatz und Jungfernheide (Abb. 8) versuchte Rümmler, eine neue Gestaltungsidee umzusetzen, indem er bildhafte Zeichen mit lokalem beziehungsweise aus dem Stationsnamen abgeleiteten Inhalt an die Hintergleiswände setzte: die Lilie im U-Bahnhof Wilmsdorfer Straße ist inspiriert aus dem Wappen



Abb. 9: Bahnsteigebene des U-Bahnhofs Richard-Wagner-Platz, 1978. Foto 2014



Abb. 10: Ausschnitt aus der Hintergleiswand am U-Bahnhof Paulsternstraße, 1984. Foto 2014



Abb. 11: Doppelstützenreihe auf dem U-Bahnsteig Altstadt Spandau, 1984. Foto 2014

des Stadtteils Wilmsdorf, ein weiteres Motiv entstand auf Grundlage des Parkgrundrisses Jungfernheide in der gleichnamigen Station, das ‚M‘ des Stationsnamens Mierendorffplatz zielt die dortigen Wände. Diese Motive sind umgesetzt als prismenartig zerlegte, an die damals zeitgenössische Computerkunst erinnernde Keramikmosaiken in bunten, aber gedämpften Farben. Wandflächen sind mittels Lisenen und Motiven vertikal gegliedert und scheinen damit die Züge Stück für Stück zu bremsen. Man kann diese neue Gestaltung auch als Ausdruck dafür interpretieren, dass die West-Berliner Dynamik der 1960er und frühen 1970er Jahre zum Stillstand gekommen war. Die Keramikmosaiken wurden scharf kritisiert. Weder das Design noch der Versuch einer lokalen Bezugnahme wurden von der Bevölkerung und Fachwelt verstanden oder gar geschätzt.¹¹

1978–1996: Orte unter der Stadt

Im Zuge des 750jährigen Stadtjubiläums Berlins, der IBA 87 unter dem Slogan ‚Kaputte Stadt retten‘ und dem in der Mitte der 1970er Jahren begonnenen Umschwung von der Kahl-schlagsanierung zur behutsamen Stadterneuerung hatte West-Berlin zu einem neuen Leitbild gefunden: lokale Geschichte(n) aufgreifen und durch einen stärkeren Ortsbezug der Architektur Identität stiften. In den Bahnhöfen setzte Rümmler seit den frühen 1980er Jahren ein dazu passendes neues Credo um: Sein Ziel war es nun, Orte zu schaffen, die die Umgebung und deren Geschichte aufgreifen, den „unverwechselbaren Ort U-Bahnhof“¹² zu entwerfen. Mit der Idee des Ortes fand Rümmler

wieder Anschluss an den gestalterischen Zeitgeist und zugleich einen für die U-Bahnarchitektur ausnehmend fruchtbaren Ansatz, der ihm stets neue und weitreichende Gestaltungsmöglichkeiten bot. Historische Ansichten, Gemälde, Pläne, architektonische Zitate und selbst geschriebene Geschichten wurden nun zum Charakteristikum seiner Entwürfe.

1980/84/87. Als „post-sachlich“ bezeichnete Rümmler dieses Vorgehen und dies war im U-Bahnhofbau Affront und Avantgarde zugleich.¹³ Rümmler wollte ganz bewusst nicht mehr ‚sachlich‘ sein, sondern Geschichten erzählen, bildhaft und metaphorisch gestalten. Mit Bühnenbildern aus den Opern Richard Wagners transformierte er den U-Bahnhof Richard-Wagner-Platz zu einer Art Unterhaltungsarchitektur mit quasi-musealem Bildungsangebot (Abb. 9). Unter dem Ortsteil Spandau, in dem Rümmler wohnte, machte er direkt die Ortsgeschichte zum Thema. Er stellte die Firmen- und Technikgeschichte von Siemens in den U-Bahnhöfen Siemensdamm und Rohrdamm dar (beide 1980 eröffnet), erzählte mit architektonischen Mitteln und Bildern Lokalgeschichte, um den Eindruck zu vermitteln, der Zug fahre in eine Wiesenlandschaft unter der Paulsternstraße (Abb. 10), dann direkt in die Zitadelle, danach in die Spandauer Nikolaikirche unter der Altstadt Spandau (Abb. 11) und zuletzt in ein Abbild des Rathauses Spandaus (alle 1984 eröffnet). In der Residenzstraße (1987 eröffnet) machte Rümmler Stadtgeschichte in von ihm selbst gezeichneten Ansichten des abgerissenen Berliner Stadtschlösses lesbar und im U-Bahnhof Paracelsusbad (1987 eröffnet, Abb. 12) schließlich bekommen die Fahrgäste Einblicke in die Heilslehre des Arztes Paracelsus.

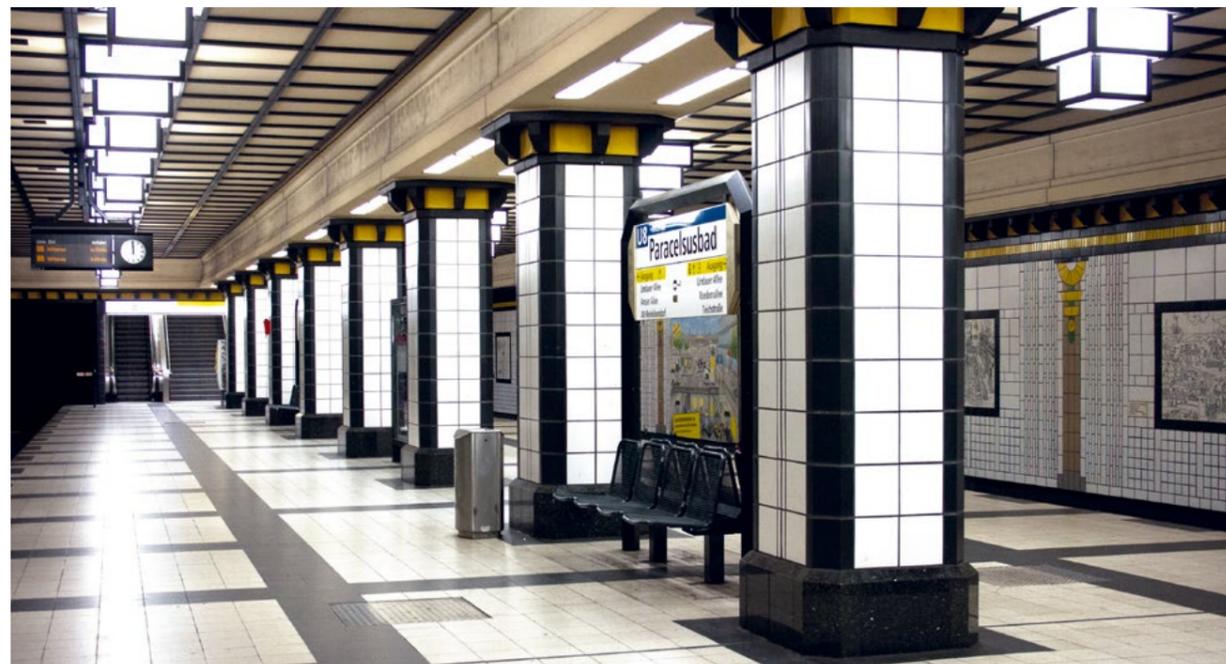


Abb. 12: Blick auf die Mittelstützenreihe des U-Bahnhofs Paracelsusbad, 1987. Foto 2014

Hatte Rümmler über der Erde keine Geschichte recherchieren können, die er unter der Erde rezipieren konnte, erfand er kleine Märchen, wie am U-Bahnhof Paulsternstraße (eröffnet 1984), der wohl der fantasievollste, bildreichste und bunteste U-Bahnhof Rümmlers ist. Er schrieb in einem Artikel zur Eröffnung der U-Bahnstrecke: „Wir zählen das Jahr 1784. Preußen wird noch von Friedrich II. regiert. Schiller bringt ‚Kabale und Liebe‘ heraus. Leo Klenze, der süddeutsche Schinkel, wird geboren, Wilhelm Friedemann Bach stirbt, ... die Dahlien kommen aus Mexiko nach Spanien und Spandau bei Berlin zählt mit Stadt und Vorstädten 4484 Zivilisten und 2206 Mitglieder der Garnison. Da nähert sich mit eiliger Fahrt eine Kutsche dem Wirtshaus ‚Zum Güldenen Stern‘, das an der Straße von Berlin nach Spandau und an einer der letzten Krümmungen liegt, die die Spree vor ihrer Einmündung in die Havel macht. Der Wirt des kleinen Rasthofes, so berichtet die Fama, trägt den Familiennamen Paul. Er wird das Ausspannen und das Wechseln der Pferde überwachen, während die Reisenden eine kurze Verschnaufpause in der reizvollen Luchlandschaft an den Uklei-Wiesen einlegen, und im Inneren des Wirtshauses die dienstbaren Geister Vorbereitungen treffen, um den Gästen zu zeigen, was an Speisen und Getränken das Haus zu bieten hat. Unweit dieser Stelle wird 200 Jahre später, nämlich am 1.10.1984 das vorläufig letzte Teilstück der Berliner U-Bahnlinie 7 eröffnet werden.“¹⁴

Stadt- und architekturhistorisches Zeugnis im Untergrund

Mit wachsendem Engagement widmete sich Rümmler der Aufgabe U-Bahnarchitektur und schuf so ein Werk, das heute exemplarisch für die U-Bahnarchitektur in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts insgesamt steht – für ihren Wandel und für ein Verständnis des U-Bahnhofs als Architektenaufgabe.

Rümmler gestaltete den U-Bahnhof nicht allein aus den technischen und konstruktiven Gegebenheiten heraus, sondern nutzte den leeren Baukörper als eine Art ‚Grey Cube‘ für seine gestalterischen Ideen. Dies war, neben dem nicht nur von ihm genutzten individuellen Gestaltungsprinzip, sein eigenes und eigentliches Prinzip im U-Bahnbau. Er gestaltete stets aus der Überzeugung heraus, dass die U-Bahnarchitektur kommunizieren und den Fahrgästen Orientierung bezüglich Zeit und Raum, über und unter der Erde, geben müsse.

Rümmler entwickelte seine Architektursprache von der Sachlichkeit über die Pop Art zur Postmoderne und zeigte dabei beinahe plakativ die Charakteristika dieser Epochen auf. Entstanden ist ein Kaleidoskop an Farben und Formen, das neben dem architektonischen Wandel eben auch die Umschwünge des West-Berliner Selbstbildes, der städtebaulichen Leitbilder und der städtischen Außendarstellung zeigt. Das Image der Stadt musste sich den politischen Veränderungen anpassen und ihren Weg von der Frontstadt als dem selbsterklärten Ort der Freiheit nach dem Mauerbau in den 1960er Jahren zu einer vitalen und städtebaulich vorbildhaften Großstadt in den 1970ern und dann zum Identifikationsort für eine abwandernde Bevölkerung in den 1980er Jahren unterstreichen. In der U-Bahnarchitektur spiegelt sich dies in den 1960er Jahren in einer Gestaltung, die zurückhaltend und leise den technischen Fortschritt unter Beweis stellt, in den 1970er Jahren in einer fröhlich-avantgardistischen, zukunfts zugewandten und von der bildenden Kunst inspirierten Architektur und in den 1980er Jahren in einer Architektur, die sich wie die Stadt selbst mehr und mehr mit sich und dem lokalen Ort beschäftigt. Die hohe Bedeutung, die die U-Bahn verkehrsplanerisch und symbolpolitisch für West-Berlin hatte, bescherte Rümmler nicht zuletzt seine für einen Verwaltungsbeamten erstaunlich großen künstlerischen Freiheiten. Angesichts der geteilten und eingemauerten Stadt bot die U-Bahnarchitektur Rümmlers einen recht sonnigen Himmel unter West-Berlin.

A Sky under West Berlin. The Underground Stations of Architect Rainer G. Rümmler

The underground in West Berlin is an architectural and urban planning heritage that can be looked at from many different angles. Like in an underground cityscape, 40 years of architectural, urban development and traffic planning history become comprehensible in a unique way. In West Berlin, the public authorities were in charge of the planning of underground lines and of the architecture of the underground stations, so that the architects of the Senate Building Administration, Bruno Grimme, Werner Düttmann and Rainer Rümmler, were responsible for the design of the underground, with one exception.

Rümmler (1929–2004) designed 58 of the 72 newly built underground stations in West Berlin, thus shaping the appearance of the network. At every opening of a new section, he surprised with a new architecture, sometimes avant-garde, sometimes one of the first to pick up on a new fashion. In any case, he always had his finger on the pulse of the times and changed his formal language by closely observing contemporary trends. Therefore, a journey through the underground stations of Rümmler, which were put into operation between 1966 and 1994, enables today an architectural journey through time from objectivity to Pop Art to postmodern fantasies of places.

The transformation of architectural concepts is closely interwoven with the transformation of West Berlin's urban planning models and its time. The underground stations become, as it were, a metaphor for the technical, social, urban planning and architectural turnaround between the 1960s and 1980s in general and a reflection of the urban development history of West Berlin in particular. The article highlights this architectural change and presents the interpretations and meanings of the underground stations as testimony to the architectural and urban history of West Berlin and beyond.

Literatur und Quellen

Wolfgang CIESLA, Als der Osten durch den Westen fuhr. Die Geschichte der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin, in: ZENTRUM FÜR ZEITHISTORISCHE FORSCHUNG ZZf (Hrsg.), Zeithistorische Studien, Bd. 34, Köln / Weimar / Wien 2006.
LANDESARCHIV BERLIN, B Rep. 009, Nr. 4815: Abteilung VII Ds 1/VII D a 5, Neue Bauplanungsunterlagen, 15.2.1967.
Olav MÜNZBERG, Untergrundbahnen. Zur Ästhetik eines modernen Massenverkehrsmittels, Kunst im öffentlichen Raum,

Auraverlust und Zeichenästhetik, in: Margareth DORIGATTI / Joachim SZYMCAK: Farbe bekennen, Berlin 1984, S. 111–120.
Dirk ROTENBERG, Berliner Demokratie zwischen Existenzsicherung und Machtwechsel. Die Transformation der Berlin-Problematik 1971–1981, Berlin 1995.

Verena PFEIFFER-KLOSS, Der Himmel unter West-Berlin. Die post-sachlichen U-Bahnhöfe des Baudirektors Rainer G. Rümmler, Berlin 2019.

Rainer GERHARD RÜMMLER, Gestaltung von U-Bahnhöfen, in: Berliner Bauwirtschaft, Sonderheft Berliner Bauwochen, 1980, S. 380–383.

Rainer GERHARD RÜMMLER, Gestaltung von 5 U-Bahnhöfen der Linie 7, Anreize zur Erarbeitung einer Gestaltung des unverwechselbaren „Ortes U-Bahnhof“, in: Berliner Bauwirtschaft, 1984, Heft 18, S. 431–434.

Rainer GERHARD RÜMMLER, Gestaltung von Bahnhöfen der U-Bahnlinie 8, in: Berliner Bauwirtschaft, 1994, Heft 18, S. 386–388.

Rainer GERHARD RÜMMLER, 5 neue U-Bahnhöfe in Berlin, in: Bauwelt, 1978, Heft 33, S. 1206–1208.

Barbara SCHMUCKI, Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich, Frankfurt/Main 2001.

Stefanie WARNKE, Baustellen-Tourismus im Kalten Krieg, in: Thomas BISKUP / Marc SCHALENBERG (Hrsg.), Selling Berlin, Imagebildung und Stadtmarketing von der preußischen Residenz bis zur Bundeshauptstadt, Stuttgart 2008.

Bildnachweise

1, 3–7, 9–12: Verena Pfeiffer-Kloss, 2 Landesarchiv Berlin, E Rep. 300–70 (Karten), Nr. 1 / 4, 8 Landesdenkmalamt Berlin, Wolfgang Bittner

¹ Die einzige im Ostteil Berlins während der Nachkriegszeit realisierte U-Bahnstrecke ist die Erweiterung der Linie E (heute U5) zwischen den Stationen Tierpark und Hönöw.

² Der Artikel basiert auf der Dissertationsschrift: PFEIFFER-KLOSS, Himmel unter West-Berlin, 2019.

³ Einen ersten Überblick zu den Hochbauten Rümmlers gibt PFEIFFER-KLOSS, Himmel unter West-Berlin, 2019.

⁴ RÜMMLER, Gestaltung, 1980, S. 381.

⁵ WARNKE, Baustellen-Tourismus, 2008, S. 215.

⁶ Vgl. SCHMUCKI, Verkehrsfluss, 2001.

⁷ Vgl. CIESLA, Als der Osten, 2006.

⁸ LANDESARCHIV BERLIN, Neue Bauplanungsunterlagen, 1967.

⁹ Vgl. ROTENBERG, Demokratie, 1995, S. 9–11.

¹⁰ Vgl. ausführlich dazu: PFEIFFER-KLOSS, Himmel unter West-Berlin, 2019, S. 232–241.

¹¹ Vgl. MÜNZBERG, Untergrundbahnen, 1984, S. 111–120.

¹² Rümmler publizierte diese Formulierung zum ersten Mal hier: RÜMMLER, 5 neue U-Bahnhöfe, 1978, S. 1206.

¹³ RÜMMLER, U-Bahnlinie 8, 1994, S. 386.

¹⁴ RÜMMLER, Gestaltung der Linie 7, 1984, S. 431.

Zeugnisse einer großen Baustelle. Münchens altgewordene U-Bahnhöfe

Europa Frohwein / Andreas Putz

Münchens historische U-Bahnhöfe befinden sich im Zustand des Umbaus. Gerade die wichtigsten Knotenpunkte, wie die Stationen Karlsplatz (Stachus),¹ Marienplatz,² Münchner Freiheit,³ haben in den vergangenen Jahren wesentliche Veränderungen erfahren. Aktuell – 2019 – wird der U-Bahnhof Sendlinger Tor, eine weitere zentrale Kreuzung am Rande der Altstadt, umfänglich saniert (Abb. 1).⁴ Aber auch die kleineren Haltestellen entlang der älteren Linien zeigen vielfältige Spuren andauernder Veränderungen. Die historischen Deckenverkleidungen der Bahnsteige und Zwischengeschosse sind vielfach abgenommen und lassen den Blick frei auf die rohe Betonkonstruktion, auf Kabeltrassen und Lüftungstechnische Anlagen. Nachträglich erfolgte der Einbau neuer Aufzüge, barrierefreier Zugänge, neuer Möblierungen. Diskutiert werden zur Zeit der Einbau von Bahnsteigsperrern ebenso wie neue Belichtungskonzepte. Dieser permanente Zustand der Baustelle, der besonders entlang der Stationen der ältesten U-Bahnlinie der Stadt, der U6, erfahren werden kann, verweist auf seine Weise auf die große Baustelle der späten 1960er Jahre, als diese moderne Verkehrsinfrastruktur der Stadt eingeschrieben wurde.

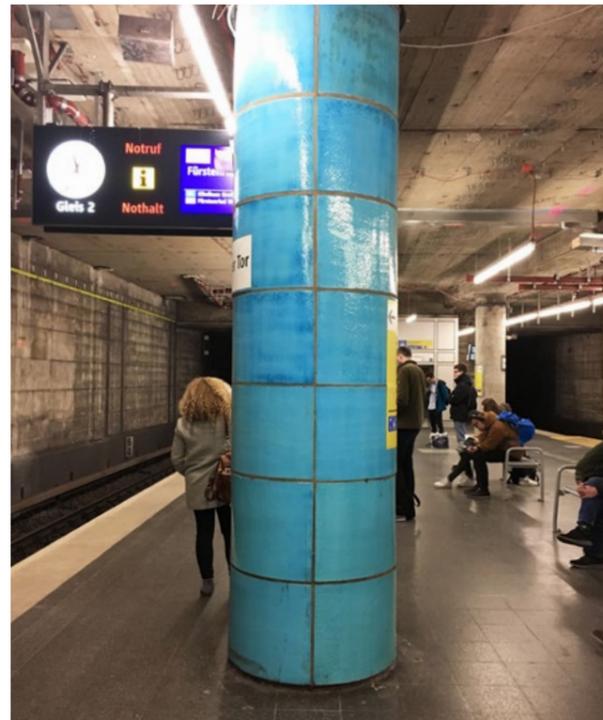


Abb. 1: Laufende Umbauarbeiten am U-Bahnhof Sendlinger Tor, München. Foto: Europa Frohwein, Februar 2019

Überlegungen zu einer Untergrundbahn in München gehen auf die vorletzte Jahrhundertwende zurück, konkretisierten sich aber erst in den 1930er Jahren. Zwischen 1938 und 1941 wurde ein erster Teilabschnitt unter der Lindwurmstraße einschließlich des Rohbaus des Bahnhofs Goetheplatz realisiert (Abb. 2). Damals noch als S-Bahntrasse konzipiert, diente der geradlinige, 590m lange Streckenabschnitt vorrangig dazu, die technischen Bedingungen des Baus einer Untergrundbahn entsprechend dem Berliner Vorbild zu erproben. Nach kriegsbedingter Arbeitseinstellung nutzte man den Tunnelabschnitt als Luftschutzkeller, um ihn nach dem Krieg, teils mit Schutt gefüllt, zunächst dem Grundwasser zu überlassen.

Während die Kriegszerstörungen und Schuttberge aus dem Stadtbild verschwanden und entsprechend der Planungen des Stadtbaurats Karl Meitinger die Altstadt ‚wiederauferstand‘, wuchs die Bevölkerung Münchens bis 1957 an die Millionengrenze heran. Die Folge waren zunehmende Wohnungsnot und infrastrukturelle Engpässe, aber auch ein politischer Wandel in der Stadt. Die Wahl des damals erst 34-jährigen Oberbürgermeisters Hans-Jochen Vogel Anfang 1960 markierte einen Generationswechsel an der Spitze der Stadtregierung. Auf die vorangegangene Politik des Wiederaufbaus folgte eine visionäre Neuorientierung zur Gestaltung des Stadtwachstums. Unter Vogel rückte die Modernisierung der Stadtplanung ins Zentrum des politischen Handelns, ausgerichtet auf Verkehrsentwicklung und Infrastrukturausbau. Der Bau eines modernen Gesamtverkehrssystems, in dem der Untergrundbahn eine bedeutende Rolle zukam, war ein zentrales Anliegen des jungen Oberbürgermeisters. Für Vogel bildete „Münchens U-Bahn [...] ein Stück realer Reform, das heißt aber, ein Schritt zur Verbesserung der Lebensbedingungen breiter Schichten“.⁵

Wesentliche Fragen zur technischen Realisierung, Finanzierung und Trassenführung waren allerdings bei Vogels Amtsantritt noch offen. Von Vogel nach München geholt und später erster Chef des U-Bahnreferats, wurde Klaus Zimniok 1960 mit einer Untersuchung zur Entwicklung der Massenverkehrsmittel in der Landeshauptstadt München beauftragt, die er 1963 in sechs Bänden vorlegte.⁶ Seine Konzeption einer Trennung in V-Bahn (der heutigen S-Bahn) und eines sternförmigen U-Bahnnetzes in städtischer Hand besteht bis heute fort. Beide Systeme verkehren im dichter bebauten Stadtgebiet unterirdisch. Die sternförmige Trassenführung der U-Bahn folgt der Konzeption Herbert Jensens, dessen Stadtentwicklungs- und Gesamtverkehrsplan ebenfalls 1963 durch den Stadtrat bewilligt wurde. Für die Bewältigung des Verkehrsaufkommens erschien gemäß Gesamtverkehrsplan die Errichtung eines leistungsstarken öffentlichen Massenverkehrsnetzes in der Kombination radialer Fernbahn- und Vorortbahnstrecken mit einem Schnellbahnsystem und drei U-Bahn-Stammstrecken unabdingbar. Zimnioks

Bericht brachte schließlich auch die Entscheidung zugunsten einer Untergrundbahn nach Hamburger und Berliner Vorbild – an Stelle des lange parallel diskutierten Systems einer unterirdischen Straßenbahn, wie sie etwa in Stuttgart zeitgleich realisiert werden sollte.⁷ Im Streit mit der Deutschen Bundesbahn einigte man sich zu Beginn der 1960er Jahre schließlich darauf, dass die lukrativ erscheinende Trasse in Ost-West-Richtung zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof von der Bahn erstellt und betrieben wird, während die Stadt zunächst den Ausbau in Nord-Süd-Richtung übernahm. Beide Tunnelstränge haben ihren Kreuzungspunkt symbolträchtig unter dem Marienplatz am Rathaus in der Stadtmitte.

1964 – mittlerweile hatte man die Bewerbung um die Olympischen Sommerspiele 1972 ernsthaft ins Auge gefasst – erfolgte bereits die Beauftragung für die erste U-Bahnstrecke, der heutigen U6. Die Finanzierung teilten sich die Bundesrepublik, der Freistaat Bayern, die Deutsche Bundesbahn und die Landeshauptstadt München. Im gleichen Jahr erfolgte die Gründung des städtischen U-Bahnamtes, welches 1966 in ein eigenständiges U-Bahnreferat umgewandelt wurde und dem die verwaltungsmäßige und technische Gesamtleitung unterlag. Das interdisziplinär zusammengestellte Team vereinigte juristische, verwaltungstechnische, geologische, ingenieurtechnische und architektonische Kompetenzen und agierte weniger administrativ, sondern ähnlich einer Baubetreuungsgesellschaft.⁸ Dem Referat wurde ein großer Spielraum in der Lösungsentwicklung und Planung zugestanden. Der Streckenabschnitt der Nord-Süd-Bahn von Freimann bis Goetheplatz (Abb. 3), für den ursprünglich eine Bauzeit von 12 bis 14 Jahren angesetzt war, wurde schließlich bis 1971 in nur sechseinhalb Jahren und im geplanten Kostenrahmen fertiggestellt. Die Baubeschleunigung war nicht zuletzt Folge der 1966 erfolgten Zusage für die Sommer-spiele von 1972, die zusätzlich die Erweiterung um die Olympialinie, der heutigen U3 zum Oberwiesenfeld, mit sich brachte.

Nur wenige Jahre nachdem der Wiederaufbau Münchens weitgehend abgeschlossen war, befanden sich der zentrale Bereich, sowie wesentliche Straßenzüge und Plätze der Stadt erneut im Zustand einer Baustelle. Der Bau der Strecke mit zwölf Stationen erfolgte in 26 Bauweisen unter teilweise schwierigen hydrogeologischen Begebenheiten. Mehrere ausgebildete Grundwasserstockwerke und Grundwasserrinnen machten starke Grundwasserabsenkungen mit Hilfe von Schwerkraftbrunnen und Vakuumgroßfiltern erforderlich. Wie schon im bestehenden Abschnitt unter der Lindwurmstraße, der in die neue Strecke integriert wurde, folgte man in wesentlichen Streckenabschnitten dem Verlauf der existierenden Straßenzüge Ludwig-, Leopold- und Ungererstraße, was eine offene Bauweise ermöglichte. Dabei wurden jedoch auch aus Rücksicht auf die teils eng angrenzende Bebauung die senkrechten Stahlprofilträger nicht gerammt, sondern in vorgebohrte Löcher versetzt, was auch die anschließende Wiederverwendung der Träger ermöglichte. Während des Baus der Streckenabschnitte wurde der Straßenverkehr auf der auch damals stark belasteten Ausfallachse einspurig über der Baugrube geführt.

Lediglich unterhalb der wiederaufgebauten Altstadt, zwischen Odeonsplatz und Sendlinger Tor, erfolgte der Bau der hier in zwei Röhren getrennten Trasse bergmännisch mittels vollmechanischem Schildvortrieb. Eine besondere technische Leistung stellt der Kreuzungsbahnhof Marienplatz dar, für den Gewölbetunnel unterhalb des monumentalen Rathauses

getrieben wurden.⁹ Wie eine Narbe durchzog der Bau der U-Bahn die Stadt von Nord nach Süd. Die offensichtliche Modernisierung trug dazu bei, die eigentlichen Wunden der Zerstörung und die städtebaulichen Transformationen des Wiederaufbaus zu verdrängen (Abb. 4).

Abgesehen von der besonderen Lösung der Station Marienplatz und der bereits bestehenden Station Goetheplatz wurden die Bahnhöfe nach einem einheitlichen Konzept in offener Bauweise errichtet, mit einer einheitlichen Bahnsteiglänge von 120 Metern und Zwischengeschossen zur oberirdischen Anbindung an den beiden Enden. In den zügig ausgearbeiteten Planungen spielt die architektonische Gestaltung der Stationen gegenüber dem Ingenieurbau jedoch keine wesentliche Rolle, sie hatte sich vielmehr nach den Gegebenheiten des Rohbauwerks zu richten. Für Zimniok stellte sich die Aufgabe der Architektur vordringlich in der Ermöglichung eines sicheren Fahrbetriebs. Dem untergeordnet lag „die zweite und für alle augenfälligste Aufgabe [...] dann darin, durch Platzierung und Gestaltung der Einbauten, durch Farbe, Material und Art der Decken-, Wand- und Bodenverkleidungen sowie durch Stärke und Farbton der Beleuchtung [...] die nach den Gegebenheiten bestmögliche Raumwirkung zu erzielen“.¹⁰ Pragmatismus und technische Sachdienlichkeit galten dem U-Bahnreferat von seiner eigenen Organisationsstruktur bis in gestaltende Entscheidungen als oberstes Paradigma.

Der Architekt und Designer Paolo Nestler, ab 1959 Professor für Innenarchitektur an der Akademie der Bildenden Künste in München, konnte 1965 einen ausgeschriebenen Wettbewerb für den U-Bahnhof Nordfriedhof für sich entscheiden, der nur auf geringes Interesse gestoßen war. In der Folge sollte Nestler auch für die anderen Regelbahnhöfe der U6 verantwortlich zeichnen, für die er den Entwurf des U-Bahnhofs Nordfriedhof zu einem

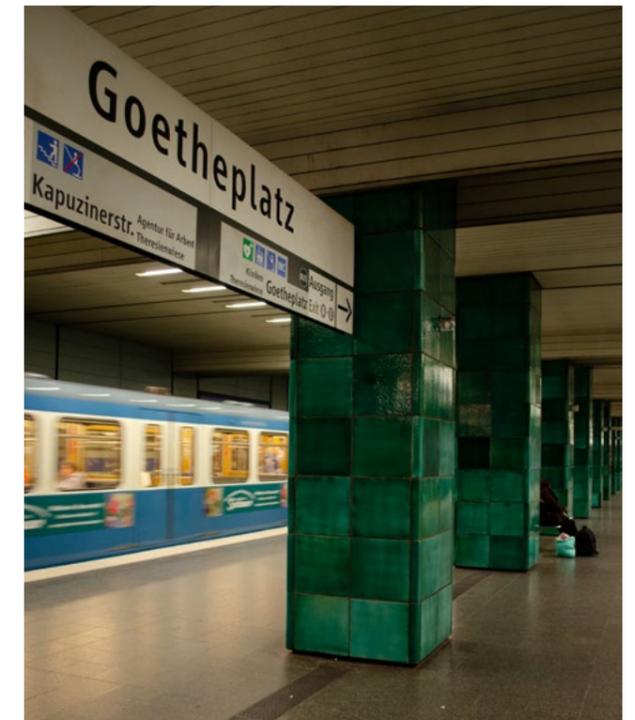


Abb. 2: Bahnsteig U-Bahnhof Goetheplatz (Rohbau 1941, eröffnet 1971), München. Foto: Yinghze Zhang, 2019

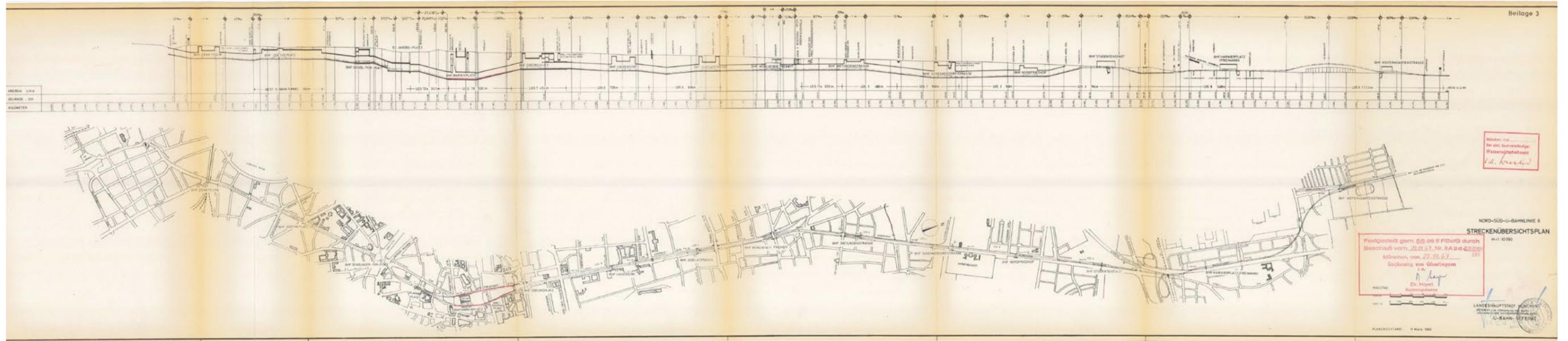


Abb. 3: Streckenübersichtsplan Nord-Süd-U-Bahnlinie U6, München, Stand 1967. Planarchiv Stadtwerke München

weitgehend seriellen Gestaltungsprinzip variierte. Auch in der Gestaltung bildet der Kreuzungsbahnhof Marienplatz, für den Alexander Freiherr von Branca eine bis heute räumlich wie farblich beeindruckende Gestaltung lieferte, die einzige Ausnahme.

Das Gestaltungskonzept Nestlers sah abgehängte Decken aus 15cm breiten, weiß einbrennlackierten Aluminiumlamellen vor, quer zur Bahnsteigausrichtung zusammengesetzt. Die Decken wurden durch 50cm tief heruntergezogene Schürzen gegliedert, die jeweils beidseits der mittigen Stützen angeordnet sind. In den Decken eingebaut fanden sich die ursprünglichen Beleuchtungskörper. Die Bahnsteigwände wurden mit 28cm breiten Faserzementplatten in verschiedener Färbung verkleidet,¹¹ die ebenfalls im Abstand der mittig angeordneten Säulen durch senkrechte Fugen gegliedert sind. Die übrigen Wände der Sperrgeschosse und Treppen wurden mit einem dem Nagelfluh ähnlichen Naturstein, Ceppo di Gre aus Norditalien, verkleidet. Die Böden wurden mit schwarzen Kunststeinplatten belegt, die zu den Bahnsteigkanten mit weißen Kunststeinstreifen gefasst sind. Ursprünglich waren die Brüstungen der Rolltreppen ebenso wie die in einem Metallbausystem errichteten Einbauten der Kioske und Schalter wie auch der Leitstreifen an den Bahnsteigwänden im gleichen Blauton wie die Münchner Straßenbahnwagen gehalten. Individuelles Charakteristikum der einzelnen Bahnhöfe der U6 stellen einzig die keramischen Stützenverkleidungen der Pfeiler der Bahnsteige dar (Abb. 5-7).¹² Die farbig glasierten Keramikplatten wurden von dem mit Nestler befreundeten und an der Kunstakademie lehrenden Baukeramiker Franz Eska entwickelt. Im privaten Schriftverkehr Eskas finden sich ausgiebige Diskussionen zur Herstellung der Platten und der Farbauswahl der Glasuren. Die halbindustrielle Fertigung baute auf runden Rohlingen auf, die von Ziegelwerken als stranggepresste Profilröhren geliefert wurden. In der Weiterverarbeitung wurden diese auf das gewünschte Maß zugeschnitten, getrocknet und geschrüht, bevor abschliessend der Glasurbrand erfolgte.¹³ Im Gegensatz zu anderen Steinwaren bedingt dieser Herstellungsprozess haptisch deutlich wahrnehmbare Un-

ebenheiten der Oberfläche (Abb. 8). Selbst in halbindustriellen Produktionsverfahren sind diese durch ständige Handhabung, Umwuchtung und starken Volumenschwund im Brand unvorhersehbar, und große Abmessungen wie im Fall der Stützenverkleidungen der U6 bedingen große Maßtoleranzen. Zu den sonst zurückhaltenden, glatten, aus seriellen Elementen zusammengesetzten Oberflächen aus beschichteten Eternitplatten und Aluminiumlamellen an Decken und Wänden bilden die großformatigen, auffällig farbigen Keramikplatten an den Stützen, wie auch die stark porösen Natursteinverkleidungen der nach oben führenden Wände, einen deutlichen Kontrast.



Abb. 4: Blick vom Odeonsplatz in die offene Baustelle der Nord-Süd-U-Bahnlinie U6 entlang der Ludwigstrasse, München. Foto: Alfred Haase, 1966

Das ursprüngliche Gestaltungskonzept Nestlers kann in den Regelbahnhöfen der U6 noch nachvollzogen werden, ist aber heute in keiner Station mehr vollständig in seiner ursprünglichen Form erhalten (Abb. 9). Der nachträglich erfolgte Ausbau der Station Odeonsplatz als Kreuzungsbahnhof der U4 und U5 führte zu einigen baulichen Veränderungen. Am Bahnhof Universität wurde 1996 die Erschließung des südlichen Ausgangs verändert, ein Aufzug nachgerüstet sowie eine neue Freitreppe ins Sperrgeschoss installiert. Auch in den Bahnhöfen Dietlindenstraße, Nordfriedhof, Alte Heide und Studentenstadt wurden Aufzüge nachgerüstet. Am Bahnhof Alte Heide wurde 2002–2003 ein gänzlich neuer Ausgang zur Ungererstraße gebaut. Auch der Bahnhof Freimann erhielt erst 2009 einen Südzugang.

Vielfach verändert und teilweise ersetzt wurden die Wandverkleidungen aus Eternitplatten. Die Waschbetonplatten der Wandverkleidungen des Bahnhof Nordfriedhof waren bauteillich grau und erhielten in den 1990er Jahren einen orange-farbenen Anstrich, bevor sie 2016 hellgrau gestrichen wurden. Aktuell stehen in allen Bahnhöfen die Aluminiumlamellen der Deckenverkleidungen zur Diskussion, da sie keine Revisionsbarkeit zulassen.

Wesentliche Baumaßnahmen erfolgten am zentralen Bahnhof Marienplatz. Bereits 1979 wurde die ursprüngliche Deckenverkleidung ersetzt, sowie erneut während der Neugestaltung 2003–2006. Diese ging zurück auf die Entscheidung zum Neubau eines Fußballstadions im Norden der Stadt, der Allianz-Arena. Das dadurch erhöhte Passagieraufkommen wird seither durch zusätzliche, 100m lange Fußgängertunnel aufgenommen, die in bergmännischem Vortrieb neben die bestehenden Bahnsteige gegraben wurden und durch elf Mauerdurchbrüche mit diesen verbunden sind. Gestalterisch hielt man sich bei diesem Umbau eng an den Entwurf von Brancas, so dass diese räumliche Ergänzung heute kaum als späterer Eingriff auffällt. Anders verhält es sich mit der Sanierung des Sperrgeschosses zwischen 2012 und 2015 durch Allmann Sattler Wappner in Zusammenarbeit mit Ingo Maurer. Die neue, rote Lichtdecke und die Verschiebung der Ladenlokale an den Rand hat einen einheitlichen, übersichtlichen und nicht unattraktiven Raum geschaffen, der jedoch von

der alten Konzeption abweicht. Der Bahnhof Münchner Freiheit wurde 2008 bis 2009 grundsaniert, dabei wurden die Bahnsteige inklusive Decken- und Wandverkleidung sowie Bodenbelag komplett erneuert. Auch hier wurde das Sperrgeschoss umgestaltet und mit neuen Verkaufsfächen ausgestattet. Das heutige, hellere Erscheinungsbild wird ebenfalls geprägt durch das Lichtdesign Maurers. Die Keramikfliesen der Stützen werden seither farbig angestrahlt. Während der laufenden Arbeiten an der Station Sendlinger Tor sind die Keramikverkleidungen der Stützen Anfang 2019 entfernt worden. Auch die Decken- und Wandgestaltung wird sich nach dem Umbau deutlich von der ursprünglichen Gestaltung unterscheiden.

Eine nicht unwesentliche zukünftige Herausforderung bildet in allen Regelbahnhöfen der Umgang mit den Fahrkartenschaltern und Kiosken, die heute kaum mehr besetzt bzw. vermietet sind. Diese nach einem einheitlichen Baukastensystem errichteten Einbauten in den Sperrgeschossen stehen heute größtenteils leer oder werden als Abstellräume genutzt (Abb. 10 und 11). Während sich hier nur schwer angemessene Nutzungen finden lassen, sind die Wandflächen der Zwischengeschosse und Bahnsteige für Werbeflächen (Plakatwände, Bildschirme) begehrt. Wesentliche Veränderungen der Gestaltung betreffen schließlich die Möblierung, Leitsysteme und technischen Anlagen, wie Notrufsäulen.

Die meisten der Veränderungen gehen denn, neben Maßnahmen der Reparatur und regelmäßigen Erneuerung von Verschleiß, auf gestiegene Fahrgastaufkommen und Sicherheitsbestimmungen zurück. Die Diskussion dieser baulichen und gestalterischen Veränderungen im Untergrund der Stadt hat zu beachten, dass die maßgebliche Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab), im Gegensatz zum Baugesetzbuch (BauGB) und der bayerischen Bauordnung (BayBO) keine Aussagen zum Bestandsschutz enthält. Lediglich die Paragraphen §6 Ausnahmen und §64 Übergangsvorschrift (BOStrab) deuten einen minimalen Spielraum an. Dieser obliegt jedoch gänzlich dem Ermessen der zuständigen Technischen Aufsichtsbehörde.¹⁴ Derzeit ist auch bei geringfügigen Änderungen, etwa dem Einbau neuer Bildschirme oder Änderungen



Abb. 5: U-Bahnhof Dietlindenstraße (eröffnet 1971), München. Übergang Stütze zu Abhangdecke. Foto: Yinghze Zhang, 2019

Abb. 6: U-Bahnhof Giselastraße (eröffnet 1971), München. Übergang Stütze zu Abhangdecke. Foto: Yinghze Zhang, 2019

Abb. 7: U-Bahnhof Universität (eröffnet 1971), München. Übergang Stütze zu Abhangdecke. Foto: Yinghze Zhang, 2019

der Decke, eine Gefährdungsbeurteilung im Einzelfall üblich und fällt in Bayern tendenziell streng aus.

Auch denkmalrechtlich ist es nicht unerheblich, dass die Anlagen der U-Bahn der BOSTrab unterliegen. Denn der Begriff der „Baulichen Anlage“ im Bayerischen Denkmalschutzgesetz von 1973 ist der Bayerischen Bauordnung nachgebildet. Die BOSTrab hingegen kennt nur den Begriff der Betriebsanlagen, die, für den hier besprochenen Bereich, nach §1 (7) BOSTrab als „die bau-, maschinen- und elektrotechnischen Anlagen für den Fahrbetrieb, einschließlich der Hilfsbauwerke“ sowie „die für den Aufenthalt und die Abfertigung der Fahrgäste bestimmten Anlagen“ definiert sind. Die BayBO hingegen schließt in Art. 1 Verkehrsanlagen, Anlagen des Bergbaues unter Tage und Leitungen aller Art – kurz bauliche Infrastrukturen – explizit aus. Das Denkmalschutzgesetz umfasst sie nichtsdestotrotz, so bereits der maßgebliche Kommentar Tillmann Breuers 1976. „Alle Arten baulicher Anlagen können somit Teil eines Ensembles sein“,¹⁵ auch Verkehrsbauten und Bauten unter Tage, die nicht bauliche Anlagen im Sinne der Bauordnung sind. Dabei kann es sich bei den starken Differenzen zwischen den Bauten der U6 (wie auch bei der Olympialinie U3) nicht um eine einheitliche bauliche Anlage handeln, allenfalls um einen Zusammenschluss von Mehrheiten, deren Beziehung zueinander nicht nur funktionell gegeben ist, sondern auch „auf eine differenzierbare Kernaussage von geschichtlicher Bedeutung vermittelt werden kann“.¹⁶ Können aber die Stationen einer U-Bahnlinie als Ensemble im Sinne des Denkmalschutzgesetzes aufgefasst werden, wo dieses doch explizit auf Orts-, Platz- und Straßensichten verweist? Unterirdische, seriell erfahrbare Mehrheiten baulicher Anlagen, die geradezu cineastisch als anschauliche Einheit (sprichwörtlich) erfahren werden, sah das Gesetz, das zwei Jahre nach Inbetriebnahme der ersten bayerischen U-Bahn in Kraft trat, nicht vor. Unabhängig davon, dass etwa der Odeonsplatz oder der Marienplatz oberirdisch heute gänzlich anders aussähen, würden die U-Bahnen nicht einen wesentlichen Teil des Verkehrsaufkommens aufnehmen – das schüt-



Abb. 8: Geborgene Teile der Keramikverkleidung der Stützen des U-Bahnhofs Sendlinger Tor (eröffnet 1971), München. Foto, Januar 2019

zenswerte Platzbild also tatsächlich erst durch die Verdrängung und Unsichtbarmachung wesentlicher Platzfunktionen unter die Erde möglich ist – stellt sich die Frage der räumlichen Abgrenzung des Ensembles. Wozu zählen wir die oberirdischen Eingänge zu den Bahnhöfen, die Straßenunterführungen unter der Ludwigstrasse, die zwar funktional nicht Teil des U-Bahnsystems sind, aber baulich und auch gestalterisch in einem Zug mit diesem errichtet wurden? Wozu zählen die Tunnel zwischen den Stationen? Wozu angeschlossene technische Räume, Wasserver- und entsorgung, Stromtrassen und sonstige Leitungsstränge, die um und mit den U-Bahntunnel geführt wurden? Die gemeinsame „Mitte“ des Ensembles, von der Breuer spricht, zeigt sich eindeutig im zwecksetzenden, gemeinsamen und einigenden Willen zur Modernisierung und Neugestaltung der Stadt in der Phase des Nachkriegsbooms bis 1973.

Diese Fragen verweisen auf eine grundsätzliche Herausforderung, jene Phänomene zu erhalten oder gar denkmalpflegerisch zu behandeln, die Lewis Mumford als „underground city“ und „invisible city“ bezeichnet hat.¹⁷ Anstelle baulicher Anlagen, die als quasi autonome, architektonische Objekte sowohl räumlich wie auch historisch klar umrissen werden können, treten in der Auseinandersetzung mit dem baulichen Erbe des vergangenen Jahrhunderts zunehmend vernetzte, komplexe technische Systeme, die als Infrastrukturen zu fassen sind.

Seit einigen Jahren sind die räumlichen Implikationen von Infrastrukturen Gegenstand der kultur- wie architekturhistorischen Forschung geworden, ohne dass dies bisher größeren denkmalkundlichen Niederschlag gefunden hat. Dabei geht es nicht nur um großtechnische Systeme allein (die als Industriedenkmale durchaus dem üblichen Kanon zugeführt werden könnten), oder um vereinzelte schöpferische Gestaltungen (im Sinne „Kunst am Bau“). Der Begriff der Infrastruktur im 20. Jahrhundert umfasst vielmehr einen Großteil gesellschaftlicher und kultureller Phänomene. Mit ihm verbindet sich die Konnotation sozialer Sicherheit, staatlicher Verantwortung und wirtschaftlicher Prosperität. Besonders die Nachkriegsjahrzehnte der europäischen Wohlfahrtsstaaten – in München etwa die Ära eines Hans-Jochen Vogel – waren von einem modernen, infrastrukturellen Ideal bestimmt, welches beinhaltete, möglichst breiten Bevölkerungsschichten die gleiche Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Der Begriff der Infrastruktur, obwohl älter, hat denn auch erst in der Nachkriegszeit seine heutige Bedeutung gewonnen.¹⁸ Der Containerbegriff umfasst nicht nur Verkehrsanlagen, sondern auch Bildungs- und Kultureinrichtungen, Einrichtungen der medizinischen Versorgung, der öffentlichen Sicherheit, Medien und Kommunikationsmittel. Als Einrichtungen der staatlichen Daseinsfürsorge sind Infrastrukturen immer auch Mittel der Synchronisierung, Kontrolle und Regulierung von Strömen von Menschen, Gütern, Ressourcen, Ideen. Selbst räumlich stabil, ermöglicht Infrastruktur Mobilität und dient auf ganz andere Weise als Eingrenzungen, Mauern oder Baukörper der Beherrschung von Raum.

Die alltägliche Benutzung von Infrastrukturen ist selbstverständlich und erfolgt zumeist unbewusst. Solch infrastrukturelles Verhalten ist jedoch etwas, das erst erlernt werden musste. Im Fall der ersten U-Bahnlinien Münchens dienten die vielfältigen Broschüren und Publikationen des U-Bahnreferats unter dem Titel *U-Bahn für München*, in denen über alle bau- und verkehrstechnischen Aspekte aufgeklärt wurde, insbesondere dem Zweck der Verkehrserziehung (Abb. 12). Die moderne techni-



Abb. 9: U-Bahnhof Nordfriedhof (eröffnet 1971), München, mit nachträglich eingebautem Übergang, behindertengerechtem Aufzug und ausgetauschten Wandpaneelen. Foto: Yinghze Zhang, 2019

Abb. 10: Kiosk am U-Bahnhof Goetheplatz (eröffnet 1971), München, heutiger Zustand. Foto: Europa Frohwein, 2019

Abb. 11: Fahrkartenschalter am U-Bahnhof Goetheplatz (eröffnet 1971), München, heutiger Zustand. Foto: Europa Frohwein, 2019

sche Welt unter Tage erschien weniger fremd oder bedrohlich, wenn die laufenden Bauarbeiten mitverfolgt und durch technische Experten erklärt werden konnte. Diese Form der Erziehung hat auch dazu geführt, dass wir weltweit Netzpläne lesen können, in denen die jeweilige Stadt als ein System von Knoten und farblich markierten Verbindungen symbolisiert wird, die wenig mit der tatsächlichen räumlichen Topographie zu tun haben.

Wenn aber Infrastrukturen, wie Dirk van Laak festhielt, Elemente der Zukunftsorientierung sind, warum, um seine Frage zu paraphrasieren,¹⁹ sollte man sich denkmalpflegerisch mit ihnen befassen? Charakteristisch für Infrastrukturen ist, und dies wurde insbesondere in der soziologischen und historischen Forschung herausgearbeitet, dass wir sie erst bemerken, wenn sie nicht funktionieren. Stromausfälle, Streckensperrungen, Streiks der Müllabfuhr, der Ausfall des WLANs stellen für moderne Stadtbewohner*innen existenzielle Bedrohungen dar. In diesem Zustand der Unterbrechung der eingeübten Bewegungen erst wird uns die Substanz und Körperlichkeit infrastruktureller Anlagen bewusst. Der Zustand der Baustelle in den Münchner U-Bahnen ist solch eine latente Zäsur. Anlass, über diese Verkehrsanlagen als Bauwerke und materielle Zeugnisse einer Epoche nachzudenken, die abgeschlossen ist. Das ‚Denk-mal‘ wird hier nicht notwendigerweise von außen als solches erkannt, das materielle Objekt selbst gibt den Denkanstoß, über den materiellen Umgang mit einem System nachzudenken, auf dessen nachhaltiges (und nicht nur technisches) Funktionieren wir angewiesen sind. Das wir erhalten sollten.



Abb. 12: Publikationen der Reihe U-Bahn für München, hg. v. U-Bahn-Referat der Landeshauptstadt München, erste fünf Hefte 1966–1970

Testimonies of a Large Construction Site. Munich's Aging Underground Stations

In retrospect, the construction of the Munich subway from 1964 onwards is associated with the joyful anticipation of the 1972 Olympics. Today, not much has remained of the spirit of optimism of this era. The further expansion of the lines went hand in hand with the continuous rebuilding and repair of the aged railway stations, none of which were to be preserved completely in their original design. After all, functional efficiency is more important. Significantly higher numbers of passengers and increased safety requirements had to be met, and new and larger sales areas and advertising panels to be integrated at the same time. Also, Paolo Nestler's rather sparse design pattern for the mainline stations of the U6 from Freimann to Goetheplatz, Munich's first subway line, may at first give little reason for its preservation. But it is the permanent state of the construction site that prompts us to reflect on the historical significance of the materiality of this infrastructure, which has long since inscribed itself in the unconscious of the city.

Literatur und Quellen

Tilmann BREUER, Ensemble – Konzeption und Problematik eines Begriffes des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes, in: Wilfried Lipp (Hrsg.), Denkmal – Werte – Gesellschaft. Zur Pluralität des Denkmalbegriffs, Frankfurt/Main / New York 1993, S. 170–202 [Erstpublikation in: Deutsche Kunst und Denkmalpflege, 34. Jg., 1976, Heft 1/2, S. 21–38].
Lewis MUMFORD, The City in history: its origins, its transformations and its prospects, London 1961.
Landeshauptstadt München, U-BAHN-REFERAT (Hrsg.), U-Bahn für München, München 1971.
Dirk VAN LAAK, Der Begriff „Infrastruktur“ und was er vor seiner Erfindung besagte, in: Gunter SCHOLTZ (Hrsg.), Archiv für Begriffsgeschichte, Band XLI, Bonn 1999, S. 280–299.
Dirk VAN LAAK, Infra-Strukturgeschichte, in: Geschichte und Gesellschaft, 27. Jg., 2001, Heft 3, S. 367–393.
Klaus ZIMNIOK, Untersuchungen zur Entwicklung der Massenverkehrsmittel in der Landeshauptstadt München, 6 Teile, 1963 (Stadtarchiv München, B+R 3746).
Klaus ZIMNIOK, U-Bahn und S-Bahn in München – Planung und Gestaltung eines modernen Verkehrsmittels, München 1967.
Klaus ZIMNIOK, Eine Stadt geht in den Untergrund, München 1981.

Bildnachweise

1, 10, 11: Europa Frohwein, 3: Planarchiv Stadtwerke München, Plan SWM 05_PA10, 4: Alfred Haase, Archiv U-Bahn Referat, Landeshauptstadt München, 2, 5, 6, 7, 9: Yinghze Zhang, 8, 12: Andreas Putz

- ¹ Neugestaltung der Stachus Passage 2011 durch Allmann Sattler Wappner München.
- ² Zuletzt 2015 Neugestaltung des Sperrgeschosses durch Allmann Sattler Wappner München. Neue Farb- und Lichtgestaltung gemeinsam mit Ingo Maurer.
- ³ Grundsaniierung und Umgestaltung 2008–2009, neue Farb- und Lichtgestaltung durch Ingo Maurer.
- ⁴ Komplettsaniierung aller drei Ebenen 2017–2022, insbesondere Neugestaltung des Durchgangs auf Bahnsteigebene durch Rückbau von Betriebsräumen, Drehung und Ergänzung vorhandener Treppenanlagen, sowie durch zwei Erweiterungsbauwerke. Siehe <https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/modernisierung-sendlinger-tor.html> (17.11.2019).
- ⁵ Vorwort in U-BAHN-REFERAT, U-Bahn, 1971, S. 9.
- ⁶ Vgl. ZIMNIOK, Massenverkehrsmittel, 1963.
- ⁷ Vgl. den Beitrag von Kerstin Renz in diesem Band.
- ⁸ Vgl.: R. SCHIRMER, Die Juristerei – eine Säule des U-Bahn-Baues, in: U-BAHN-REFERAT, U-Bahn, 1971, S. 39–45; sowie ZIMNIOK, Stadt, 1981.
- ⁹ Vgl.: ZEDELMAIER, Der Wettbewerb der Firmen, in: U-BAHN-REFERAT, U-Bahn, 1971, S. 35–38; sowie BEIER, Der Weg der U-Bahn unter der Stadt, in: ebd., S. 53–56.
- ¹⁰ ZIMNIOK, U-Bahn, 1967, S. 27.
- ¹¹ Beim zunächst ausgeführten Bahnhof Nordfriedhof noch Waschbetonplatten, bei den übrigen Bahnhöfen dann Eternitplatten.

- ¹² Vgl. Garabede CHABASIAN, Architektur im Untergrund, in: U-BAHN-REFERAT, U-Bahn, 1971, S. 103–106.
- ¹³ Die Keramikverkleidung der Station Sendlinger Tor, die in Teilen von der Professur Neuere Baudenkmalpflege geborgen werden konnte, besteht aus eisenhaltigem Ziegelton. Er ist niedrig gebrannt auf ca. 1050°C mit einem Schamottanteil von 40% und doppelter, farbiger Glasur. Vermutlich wurde die türkisfarbene Oberfläche im ersten Glasurbrand mit weißer Engobe, also eingefärbtem Ton behautet und im zweiten Glasurbrand mit farbiger, verglasender Glasur fertiggestellt. Die Farbglasur ist dabei im Grundmaterial opak weiß und wird mit Farbkörpern aus Kobalt angereichert. Anhand der Glasurverteilung auf der Plattenkante zu urteilen, wurden beide Glasurschichten im Spritzverfahren aufgebracht. Angaben zu Material, Herstellungsverfahren und Verarbeitung von Eva Frohwein, die Schülerin Franz Eskas war und seine Werkstatt in den 1980er Jahren übernommen hat.
- ¹⁴ In Bayern ist das Sachgebiet 31.2 Schienen und Seilbahnen der Regierung von Oberbayern die zuständige Technische Aufsichtsbehörde.
- ¹⁵ BREUER, Ensemble, 1993 [1976], S. 185.
- ¹⁶ Ebd., S. 186.
- ¹⁷ MUMFORD, City, 1961, S. 45.
- ¹⁸ Vgl. grundlegend VAN LAAK, Infrastruktur, 1999.
- ¹⁹ VAN LAAK, Infra-Strukturgeschichte, 2001, S. 367.

„Ohne S- und U-Bahn, das ging nicht mehr“. Der Architekt Anselm Thürwächter im Gespräch über die Frankfurter U-Bahn

Daniel Bartetzko / Karin Berkemann (moderneREGIONAL)

moderneREGIONAL: Herr Thürwächter, rund um die Frankfurter Altstadt wurde nach dem Zweiten Weltkrieg viel geplant, aber nur wenig davon gebaut. Haben Sie eine bleibende Erinnerung an diese Zeit?

Anselm Thürwächter: Der Bereich zwischen Dom und Römerberg hat mich 15 Jahre lang beschäftigt. Nach der Realisierung des Technischen Rathauses wurden viele Versuche unternommen, Ideen für die Bebauung des restlichen Geländes zu entwickeln. Pläne für ein Jugendzentrum, für das Französische Institut, für Hilmar Hofmanns Projekt eines ‚Audiovisuellen Kommunikationszentrums‘ entstanden und wurden wieder verworfen. Stadtrat Hans Kampffmeyer wünschte sich den Suhrkamp-Verlag an dieser Stelle. Dazu kam es nicht. Als Dank für meinen Suhrkamp-Entwurf erhielt ich von Siegfried Unselde über tausend Seiten dicken Bände von Marcel Prousts Auf der Suche nach der verlorenen Zeit.

mR: An der B-Strecke lag Ihr Schwerpunkt beim U-Bahnhof Römer. Keine einfache Baustelle ...

AT: Die Baugrube reichte über 20 Meter tief hinab, das ist ein Hochhausmaß. Das hing zusammen mit der Tiefenlage der Strecke zwischen Hauptbahnhof und Konstabler Wache und der Streckenkreuzung am Theaterplatz. Besonders problematisch war die Absenkung des Grundwassers während der Bauzeit. Die Verankerung der Baugrubenwände war schwierig und risikoreich. Man fürchtete Setzungen an bestehenden Gebäuden auch durch die Erschütterungen beim Tunnelbau.

mR: Hatten Sie gestalterisch freie Hand?

AT: Die Strecke lag fest. Auf der Bahnsteigebene war nur die Wand- und Deckengestaltung Sache des Architekten. Darüber musste ein Geschoss für die Technik geschaffen werden. Das lag in Händen des Stadtbahnbauamtes. Dann kamen die Substruktionsebenen als Grundlage für die gesamte Bebauung zwischen Dom und Römerberg. Hier war die Gestaltung der Verteilerebene und der U-Bahnaufgänge nach Osten und Westen die eigentliche architektonische Aufgabe. Zum Beispiel sollten die wuchtigen Säulenkapitelle die Abtragung der gewaltigen Lasten erkennbar machen.

Für die visuelle Kommunikation war der Designer Wolfgang Schmidt eingeschaltet. Er war ein bescheidener Mensch, aber ein sehr sicherer Gestalter. Auf ihn geht unter anderem die Art der Beschriftung zurück. Auch der erste Übersichtsplan für das S-Bahn- und U-Bahnnetz basierte auf seinem Entwurf. Mir war wichtig, dass der Fahrgast die Schilder mit den Stationsnamen auch im Sitzen, aus dem Zug heraus sehen kann.

mR: Wie wird eine U-Bahnstation unverwechselbar?

AT: Am Theaterplatz (heute Willy-Brandt-Platz) entschieden



Abb. 1: Anselm Thürwächter im Interview, Foto 2019

sich Meid & Romeick 1973 für Waschbetonelemente. Hans Weber arbeitete entlang der B-Strecke mit dem Designer Friedrich-Ernst von Garnier zusammen, der unterschiedlich schattierte Fliesen entwickelte. Am Römer kombinierten wir weiß lackierte Metallplatten mit roter Basaltlava, die an den für Frankfurt typischen roten Sandstein erinnerte. Der spätere Oberbürgermeister Walter Möller wollte damit gleich noch das Technische Rathaus verkleiden lassen. Aber das Material hätte dem Frost nicht standgehalten.

mR: Damals war Möller noch Verkehrsdezernent. Wie erlebten Sie die Zusammenarbeit mit der Stadt?

AT: Die wöchentlichen Baubesprechungen mit ihm fand ich sehr spannend und konstruktiv. Möller war kein Fachmann, aber ein kluger Stratege - wie ein General, der seine Offiziere kommen lässt. Alle Fachleute mussten berichten, dann wurde ein Beschluss gefasst. Das war damals ungewöhnlich für eine Bauverwaltung. Beim nächsten Mal wurde der Beschluss noch einmal aufgerufen: „Wollen wir dabei bleiben? Okay, dann machen wir das!“ So hat Möller dieses komplizierte Projekt U-Bahn durchgezogen.

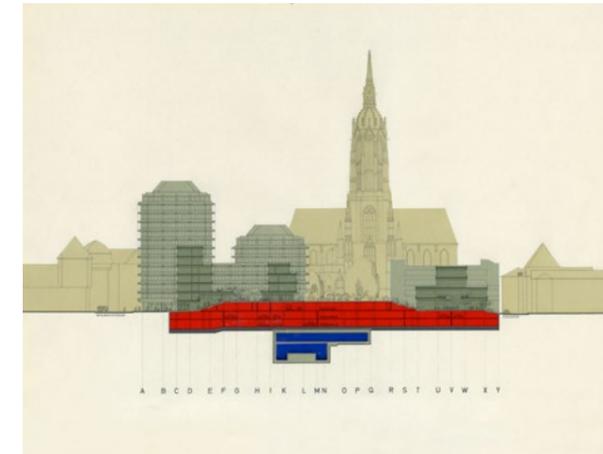


Abb. 2: Frankfurt am Main, U-Bahnhof Römer; Schnitt, vor 1974

mR: Haben Sie sich vorher U-Bahnprojekte in anderen Städten angesehen?

AT: In Deutschland gab es ja noch nicht viel. Wir kannten die U-Bahn von München. Ich selber war 1963 in Leningrad gewesen, aber mit derart repräsentativen Formen konnte man in Frankfurt nichts anfangen. Hier waren wir anfangs mehr von funktionalen, weniger von gestalterischen Überlegungen bestimmt. Das änderte sich erst in den 1980er Jahren beim Bau der Strecke ins Westend mit den U-Bahnhöfen, an denen Artur C. Walter beteiligt war. Bei den Stationen Westend und Alte Oper zum Beispiel wurde mit hohen Räumen wirkliche Architektur geschaffen.

mR: Walter hatte ja bereits als Hauptarchitekt die Frankfurter A-Strecke geprägt, die 1968 eröffnet wurde. Sie galt als ‚dritte U-Bahn in Deutschland‘ nach Berlin und Hamburg.

AT: Dabei wurde damals heiß diskutiert, ob das Projekt nicht viel zu teuer ist. Aber Frankfurt ohne S- und U-Bahn, das ging nicht mehr. Schon in den 1960er Jahren gab es mit dem Auto kaum ein Durchkommen. An Kreuzungen stand auf einem Podest ein Polizist und machte oft vergeblich Zeichen. Das Problem Frankfurts ist der zentralistische Stadtplan. Die Hauptwache ist der Mittelpunkt. Das U-Bahn-Netz folgte die-

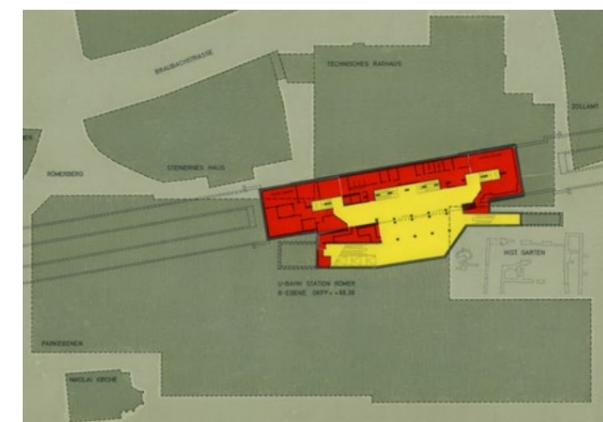


Abb. 3: Frankfurt am Main, U-Bahnhof Römer; Grundriss, B-Ebene, vor 1974



Abb. 4: Frankfurt am Main, U-Bahnhof Dom/Römer; Foto 2019

sem Prinzip. Stadtrat Hans Kampffmeyer warb lange für einen Fünf-Finger-Plan. Die drängende Bauentwicklung – insbesondere die Hochhausplanung – sollte sich an dem Streckennetz des Öffentlichen Verkehrs ausrichten. Das hat sich aber nicht ganz durchsetzen können.

mR: Auch die die B-Ebenen mit Ladengeschäften wurden nicht überall angenommen.

AT: Ich habe da selten eingekauft, weil es mir einfach zu ungemütlich war. Für mich sind es praktische Erwägungen, wenn ich U-Bahn oder S-Bahn fahre. Nur manchmal, wenn ich nachts nach einem Konzert- oder Theaterbesuch am Südbahnhof eine halbe Stunde in der Kälte stehen muss, bis der Zug kommt, überlege ich schon, ob ich beim nächsten Mal nicht doch das Auto nehme. Andererseits macht man beim Fahren mit einem öffentlichen Verkehrsmittel auch ungewohnte Erfahrungen. So stand ich vor ein paar Tagen am S-Bahnabgang auf der Zeil und wartete auf meine Frau. Dabei beobachtete mich ein befremdlich aussehender, aber freundlicher Mensch. Er bot mir einen Sitzplatz an und erzählte mir gleich noch sein ganzes Leben: Wo kommt man sonst mit einem indischen Eisenbieger ins Gespräch?

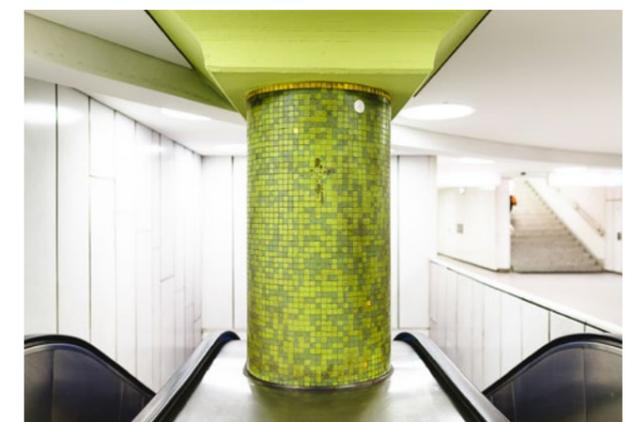


Abb. 5: Frankfurt am Main, U-Bahnhof Dom/Römer; Foto 2019



Abb. 6: Frankfurt am Main, U-Bahnhof Westend, Foto 2016/2017

mR: Welches Wort beschreibt die Frankfurter B-Strecke am besten?

AT: Pragmatisch. (zögert) U-Bahnen sind Zweckbauten. Es geht offenbar nicht so sehr darum, wie es aussieht. Und es gibt bei den U-Bahnhöfen immer wieder Veränderungen, meistens wohl aus funktionalen Gründen. Man sieht beispielsweise, dass Decken und Wandverkleidungen abgerissen werden – und weiß gar nicht warum.

mR: Da braucht man als Architekt ein dickes Fell ...

AT: Sicher. Mit Veränderungen muss man sich abfinden. Oder man darf nicht zu alt werden.

Anselm Thürwächter wurde am 23. November 1929 in Weimar geboren. Nach dem Krieg studierte er Architektur an der Technischen Universität Berlin. In Frankfurt arbeitete er zunächst im Büro Meid & Romeick, später für Alois Giefer und Hermann Mäckler. Nach einem Wettbewerbserfolg für die Frankfurter Nordweststadt machte er sich 1960 mit seinen Kollegen Wolfgang Bartsch und Hans Weber selbständig. Das Büro gestaltete u. a. Wohnbauten, eine Schule und einen Kindergarten in der Frankfurter Nordweststadt. 1963 erhielten sie den ersten Preis im internationalen Wettbewerb für den Dom-Römerberg-Bereich. Beim Bau der B-Strecke der Frankfurter U-Bahn übernahmen sie die Ausgestaltung mehrerer Stationen.

"Without S-Bahn and U-Bahn, it was no longer possible". Architect Anselm Thürwächter talking to moderneREGIONAL about the Frankfurt underground system

"Whoever takes the underground to the Römer, first ends up in a seemingly modern world. Two escalators later, he suddenly finds himself in a medieval alley." As an architect, Anselm Thürwächter was responsible for the basement of the new "historic centre": his underground station "Römer" was inaugurated in

1974. Together with his colleagues Wolfgang Bartsch and Hans Weber (in conjunction with the Meid & Romeick office), he designed the so-called B-section, which was to lead from the main station under the old town to the northeast. For the Römer, Bartsch, Thürwächter and Weber also designed the Technical Town Hall, which had to give way to the new historic centre in 2010–11. The escalator of one of the exits of the station today leads into a reconstructed half-timbered house. Karin Berkemann and Daniel Bartetzko from moderneREGIONAL talked to the 90-year-old architect in Dreieich about what the underground was supposed to achieve at the time it was built and what role it has played for Frankfurt ever since.

Bildnachweise

1: Daniel Bartetzko/Karin Berkemann, 2019, 2: Privataarchiv Anselm Thürwächter, vor 1974, 3: Privataarchiv Anselm Thürwächter, vor 1974, 4: Gregor Zoyzoyla, 2019, 5: Gregor Zoyzoyla, 2019, 6: Gregor Zoyzoyla, 2016/17

II GROSSSTÄDTE UNTERIRDISCH – INTERNATIONALE FALLBEISPIELE

II BIG CITIES UNDERGROUND – INTERNATIONAL CASE STUDIES

The Moscow Underground of the Stalin Time (1934-1953). Aesthetic Features, Political Significance and Cultural Symbolism

Viktoriya Sukovata

Introduction. The Moscow Metro as a living memorial of the past epoch

The contemporary Moscow underground (Metro in Russian terms) is one of the most extensive and widely used subway systems in the world, transporting more than 2.4 billion passengers around the city every year.¹ Today all foreign visitors believe that the Moscow underground is a tourist attraction of the same rank as the Kremlin and the Red Square.² 44 of more than 200 Moscow Metro stations are listed as cultural heritage sites, and this is especially true for the first 13 Metro stations of the ring line which were opened in 1935 (Sokol'niki, Krasnosel'skaya, Komsomol'skaya, Krasnuie Vorota, Kirovskaya, L'ub'anika, Okhotnyy R'ad, Biblioteka imeni Lenina, Dvorez Sovietov, Park kul'tury, Uliza Kominterna, Arbatskaya, Smolenskaya).

The underground in Moscow was constructed as a necessary transport system which solved the transportation problems that existed in the Soviet capital in the 1930s. As part of the era of grandiose Soviet construction projects and the romantic pathos of industrialisation, the Moscow Metro turned into an emblem of the Soviet socialist achievements: famous Soviet poets³ devoted their poetry to the Moscow Metro as the new attainment of Soviet life. Even foreign visitors, such as the German writer Lion Feuchtwanger⁴ or the Czech journalist Julius Fučík⁵ admired the Moscow Metro. Bertolt Brecht devoted his verses to the opening first stations of the Moscow Metro (*Inbesitznahme der Großen Metro durch die Moskauer Arbeiterschaft*⁶). George Morgan, the American engineer who took an active part in the Metro construction, published a brochure about the Moscow underground which was entitled *Moscow Subway is the Finest in the World*. Just after the construction of the first lines of the Moscow Metro, the chronicles of its history were created: in 1935 an almanac *How We Built the Metro*⁷ and a text collection titled *The Stories of the Constructors of the Metro*⁸ were published in which the testimonies by the workers, Komsomol leaders⁹ and architects of the Metro were collected. According to the contemporary scholars, the 'great construction projects' of the first five-year industrial plans became almost epic events in the Soviet national mythology.¹⁰

The goal of my paper is to discuss the specificity of the architectural design, aesthetic and symbolic meaning of the Moscow Metro in the context of the political situation in the Soviet Union in the 1930s and 1950s. The 1930s were a period of creating a new image of the Soviet capital, implementing the ideological plan to form the "new Soviet man".¹¹ This goal as the important cultural and political task of the new Soviet state was proclaimed by the Bolshevik leaders after coming to power in 1917. Its meaning was that construction of a new 'communist world' required new citizens with new moral values, such

as collectivism (instead of 'bourgeois individualism'), altruism (instead of 'bourgeois egoism'), socialist humanism, responsibility at work, willingness to overcome difficulties, love for the motherland and the Communist party, faith in a socialist future, and so on. The image of the 'construction of the new Soviet man' was reflected in Soviet art.¹² The construction of the Moscow Metro was understood by the Soviet state as the most prestigious project of the early 1930s,¹³ which should demonstrate the achievements of socialism (along with other large-scale Soviet constructions of the Stalinist time like the Palace of Soviets or the Moscow-Volga Canal). The Moscow Metro dating from the period of 1935–1953 is associated with Stalin's concept of Soviet culture, because all underground transport systems in other Soviet cities were opened after Stalin's death: in Leningrad in 1955, in Kiev (capital of Ukraine) in 1960, in Tbilisi (capital of Georgia) in 1966, in Baku (capital of Azerbaijan) in 1967, in Kharkiv (biggest Ukrainian scientific and industrial city) in 1975, in Tashkent (capital of Uzbekistan) in 1977, in Erevan (capital of Armenia) in 1981, in Minsk (capital of Belarus) in 1984, in Nizhny Novgorod (Russia) in 1985, in Novosibirsk (Russia) in 1986, and in Samara (Russia) in 1987. The aesthetic and cultural symbolism of the Moscow Metro architecture and design will be briefly analysed in my paper.

1. The Moscow Metro as a multifunctional construction of the 1930s

Discussions about the necessity to construct a Metro in Moscow were started in the Russian Empire in the late 19th century, especially in the context of the construction of this type of transport in London and New York. However, the first projects for the construction of a Metro were not implemented for several reasons: the conservative position of the Orthodox church officials¹⁴ and fear of tram companies of losing profits.¹⁵ The ambitious architectural and engineering decisions about the construction of the Metro were realised after the Bolsheviks came to power: the construction of the first Metro stations in Moscow was started in 1931, and the first Metro stations were opened to the public on 15 May 1935.

Lazar Kaganovich, the leader of the Moscow City Party Organisation, was assigned to take control of the construction of the Metro. The Politburo, the highest party authority in the USSR, approved engineer Pavel Rotert as the head of construction of the Moscow Metro.¹⁶ Since the underground was a new task for Soviet engineers, foreign specialists from Germany and the USA who had already experience in the construction of underground traffic systems, were invited to assist in the development of the Moscow Metro. The main consultant of



Fig. 1: Moscow Metro station Komsomol'skaya Kol'tsevaya, 1935, Southern vestibule. Photo: Felix Richter, 2015

the construction was American engineer George Morgan.¹⁷ The administration of the Metrostroi (Bureau of Metro Construction) appointed architect Samuil Kravets as head of the Design Office. He arrived from Kharkiv, the first capital of Soviet Ukraine (1919–1934), where he was in charge of the largest construction of those days, the Gosprom House (the House of the State Industry), an achievement of Soviet constructivism. Later Kravets wrote a book about his experience in the construction of the Moscow Metro.¹⁸

Due to the fact that the creation of many Metro lines in Moscow was technically difficult and the Metro builders had to deal with several underground rivers, rocks, as well as archaeological fossils of ancient animals, many new and advanced methods of underground construction, such as the techniques of shield tunnelling, artificial petrification of soil and artificial water drainage, the method of freezing, the caisson method (developing tunnels under compressed air), etc. were used. The difficult underground relief required the construction of many stations at different levels, many of them at very great depths.¹⁹ Therefore, the construction of the Metro also helped to promote the technical modernisation of the Soviet construction industry.

The Moscow underground had to fulfil multifunctional tasks: the first Metro in the USSR was understood as a significant event at both the communication and political levels. Technically, the construction of the Moscow Metro was regarded as a solution to the problem of the overburdened passenger tram traffic in expanding Moscow. Military functions were another important task of the Moscow underground: Soviet Russia had survived the hardest period of the Civil War and the foreign intervention (1918–1923), and two decades later the Soviet gov-

ernment was afraid of a new foreign military attack. Most of the construction projects in the USSR had a dual function: in case of peace and in case of war, with the Moscow Metro serving as a bomb-proof shelter during the wartime.

There were the functions of the state security: after the opening of the metro there were rumours in the city about the existence of the secret 'Metro-2'.²⁰ It was said to be built for military, security and intelligence purposes, and also for the immediate evacuation of the Soviet government in the event of any extreme situation. That secret Metro line should have existed in parallel with the officially operating Metro stations and be connected to the civilian Metro lines.²¹ The existence of 'Metro-2' was neither confirmed nor denied by the former KGB officers or Russian FSB.

2. The aesthetic goals of the Moscow Underground

The creation of the Metro in Moscow meant the birth of a new branch of Soviet architecture. The Bolshevik idea of the transformation of the 'old' (bourgeois) world resulted in the transformation of classic aesthetics, cinema, and theatre, in the attitude towards education and way of life. The same situation was in architecture: the architects of the Moscow Metro believed that the image of socialism should be embodied in grand constructions that would manifest the energetic potential of the 'new' (socialist) world and the 'new Soviet man'. The erection of these buildings which began in Moscow in the 1930s was a symbolic expression of the triumph of the Soviet system.

The design of the Moscow Underground was created at the same time as the large-scale new Moscow 'Palaces', for example the Palace of Labour (1933) and the House of the People's Commissariat of Heavy Industry (1934), which symbolised the pathos of the socialist achievements and the peaceful life of the Soviet citizens.

Also, the classic utopian work *The City of the Sun* by Tomaso Campanella, the great Italian philosopher, poet, astrologer and theologian (1568–1639) about the ideal and flourishing society influenced the architectural mentality of the first Soviet decades very much. Campanella described the monumental palaces decorated with frescoes and bas-reliefs devoted to patriotic themes as part of the ideal society, and the Soviet architects (who believed that they were building the Metro as the 'transport of the future') were inspired by the images of the Italian utopian philosopher.²² Therefore, the first Metro stations in Moscow were built under the Communist party's slogan: "We will create a palace for the people!" The idea of that style was that, when descending into the underground, the Soviet people should feel as if the Metro stations were already in the light communist 'Kingdom of God' not only functionally, but also aesthetically. So, the Moscow Metro is a good example of the interweaving of technology, aesthetics and propaganda.

The leadership of the Soviet Union saw the aesthetic of the Moscow Metro design as the continuation of the Soviet monumental propaganda,²³ as the possibility to create a new, 'Soviet' type of palace which was intended not for the elite but for ordinary people. That is why the architects of the early Moscow Metro stations created beautiful artistic images: all the stations of the 1930s were decorated in monumental and solemn style with marble floors and high ceilings with monolithic neoclassical pillars. The special construction of metal columns and arches, granite, and, in some cases, semi-precious minerals in the decoration of the stations turned the Moscow Metro into a majestic work of art, an underground museum of art. Such a high artistic level of the Metro was possible, because this important state project was realised by the most talented Soviet architects, many of whom had become famous for their artistic achievements even before the October Revolution in 1917. For example, Yevgeny Lancere, academician of painting, contributed to the Komsomolskaya Station. He created the big majolica panel 'Metro Builders'. The



Fig. 2: Ceiling of Moscow Metro station Mayakovskaya, *High Jump*, one of 34 mosaic created by Deineka on theme *The Day of the Soviet Union*, 1938. Photo: Felix Richter, 2015

design of the Komsomolskaya Station was entrusted to the patriarch of Soviet architecture, academician of architecture Alexei Shchusev who was the author of the Lenin Mausoleum in Red Square. The ceiling of Komsomolskaya Station was decorated in Baroque style and supported by 68 marble columns; the floor was covered with pink granite and the entire hall was illuminated with massive multi-track chandeliers (Fig. 1). As some scholars wrote, the idea was to present to visitors the Soviet social order through painting and sculpture:²⁴ in particular, the famous painter Pavel Korin created eight majolica mosaic panels for Komsomolskaya Station which depicted the great Russian commanders of the different epochs, such as Alexander Nevsky, Mikhail Kutuzov, Kuzma Minin, Dmitry Pozharsky, and others. It was like a visual textbook on the history of the Russian military glory. The Communist party saw the Moscow underground of the 1930s as a tool to teach Soviet citizens to be good 'Soviet patriots': images of the 'best heroes of the past' were used as models of 'right behaviour'.

Another famous Soviet painter, Alexander Deineka, created the sketches for 34 mosaics at the Mayakovskaya Station which were realized with strong romantic pathos. Those mosaics were made in the niches of the ceiling, on the general theme *A Day of the Soviet Union*, and they included *Two Airplanes*, *Aircraft over the Spasskaya Tower*, *Two Airplanes and a Blossoming Apple Tree*, *High jump* (Fig. 2). Mostly Deineka's mosaics were devoted to the sky, to aviation, to skyward movement, because the aspiration to conquer the sky was the most remarkable feature of the Soviet Union in the 1930s.²⁵ The rare semi-precious mineral rhodonite was used for the decoration of that station. The aesthetic style of Mayakovskaya Station was art-deco. In 1939, the station project received the Grand Prix at the World Exhibition in New York.

Another beautiful station, Ploshchad' Revolutsii, was opened in 1938; it was decorated by the famous Soviet artist Matvey Manizer. Manizer created 80 bronze sculptures of 'new' Soviet citizens, creators of the Socialist order which included revolutionary sailors, signalmen, border guards, workers, and athletes. They were placed in the arches of Ploshchad' Revolutsii Station. These bronze statues represented the Soviet mythological Pantheon: military and political heroes of the October Revolution and the civil war in Russia (1918–1921), heroes of labour and science, and images of happy Soviet families. Real Soviet 'heroes' of the 1930s posed for Manizer's sculptures; for example, Manizer created a statue of a border guard with a shepherd dog from photographs of the famous Soviet border guard Nikita Karatsupa and his smart dog. The real border guard Karatsupa was unusually popular in the Soviet mass culture of the 1930–1950's as the hero who arrested more than 500 violators of the Soviet border and a founder of service dog breeding in Soviet Union. In this way the authentic Soviet history was depicted in metal.

The Novokuznetskaya Station, another architectural marvel, was built as a bunker station, more than 37 metres deep; it was put into operation in November 1943. The mosaics which pictured engineers checking a new tractor decorated the ceiling of the station, girls collecting apples in the beautiful garden, steel-makers smelting metal for rails. The most unexpected fact is that the pictorial mosaics of the Novokuznetskaya Station depicting the peaceful life of the Soviet people were created at the most terrible time for the Soviet Union during World War II. According to the sketches by painter Alexander Deineka, the mosaics were created by the mosaicist Vladimir Frolov who had made



Fig. 3: Ceiling and luxury candelabras of Moscow Metro station Komsomolskaya, 1935. Photo: Felix Richter, 2015

mosaics for St. Petersburg churches before the October Revolution and used the same techniques for the Moscow Metro.

It is important to take into account that the architecture of the Stalinist period should perform the important function of propaganda to prove the advantages of the Soviet way of life, and the functions of the political propaganda were performed in the luxurious interiors of the stations showing the stylistic features of the Baroque, Art Deco, Rococo, and French Empire. Much attention was paid to the artificial lighting of underground aprons and passages (Fig. 3). Moscow Metro architecture incorporated images of plenty and respectability, supposed hallmarks of Soviet civilisation. The aesthetic magnificence of the stations was subordinated to the political task, the education of patriotism among the Soviet people and their faith in the socialist state. Seven new stations²⁶ of the Moscow underground were built during the wartime despite the difficult financial situation in the country. This had great ideological importance for Soviet citizens who were meant to be proud that the Metro construction was not stopped even in the most difficult times. So, to sum up, the Soviet art of the Stalin period was not only highly artistic, but also highly ideological at the same time.

3. Mystic interpretations of the aesthetics of the Moscow Metro

The mystic and religious aspects of Stalin's society began to be discussed in the 1990s when the post-Soviet society discovered the topics of religion, spirituality, mysticism, and others. The traditional view is that the Soviet society was atheistic and anti-religious. However, if we observe the design of the Moscow Underground, we can see many allusions to the Christian ideas of paradise, the sacred martyrs, heroes and the medieval Orthodox concept that 'Moscow is the Third Rome'. The first mention of the latter was found in the letter written by the Pskovian monk Philophei in the 16th century: "This is the Roman kingdom: two Romes have fallen, the third stands, but there will not be the fourth."²⁷ In spite of the fact that Philophei devoted his words to

the religious role of Moscow, they were typically interpreted in the political sense,²⁸ as a triumphant ode to the new empire and as the promises of Moscow's great fate: the first Rome was destroyed by barbarians; after the fall of the 'Second Rome' Byzantium, Orthodox Russia became the 'Third Rome' of Orthodoxy. It would have seemed natural that this religious concept should be forgotten in the Soviet state as a thing of the bygone epoch of the Russian Empire. However, the discourse and the visual analysis show that this influential medieval Orthodox concept was transferred into the post-revolutionary idea that Moscow should be the centre of the world's communist movement just as pre-revolutionary Moscow had been the centre of Orthodoxy.

Another medieval Orthodox concept, that of Moscow being the New Jerusalem,²⁹ was transformed into the idea of Moscow as a 'holy city' for the communists of the whole world (which was realised in the early Soviet concepts of the 'World Revolution' and the Komintern as the organisation of the communists worldwide under the leadership of Moscow). I see the conceptual parallels: due to the fact that the Soviet communists of the 1920–1930s dreamed of the 'World Revolution', Moscow became its origin, just as Jerusalem was the origin of early Christianity. The Russian philosopher Nikolai Berdyaev found similarities between the Christian and communist faiths.³⁰ So, religious believing in Christ could be equalised with believing in the 'World Revolution' in the Soviet context. Just as the Orthodox Church depicted saints and martyrs in icons, the Soviet state created its own iconography of saints, martyrs and heroes. This iconography consisted of picturing people of the past and present who were considered by the Soviet ideology as the most praise-worthy, as role models for the citizens. These 'Soviet saints and heroes' were presented, in particular, in sculptures and interiors of the Moscow Metro of the 1930s to 1950s.

Another specificity of the Moscow Underground of the Stalin period was that it was meant to represent 'paradise', although not Christian but Soviet paradise. For example, Alexander Deineka used the images of people flying in the ceiling mosaics of the Metro stations and this was an obvious analogy of the Christian angels. The ceiling, the top, traditionally sym-

bolised Christian paradise, the bright blue colour in mosaics stood for purity and innocence. So, the visitors of the Moscow Underground felt as if they were in Christian heaven, but among 'communist angels' flying in the sky. A contemporary observer with an open mind will discover the religious and mystic allusions in the Soviet ideological symbols: for example, the star, the most common symbol in the Moscow Metro, referred to the designation of a harmonious person by Leonardo da Vinci and to the symbolism of the pentacle as image of protection and security. Another well-known symbol, the sickle and hammer, is known as the Soviet symbol personifying the unity of the workers and peasants. However, those signs had a long historical tradition. I cannot describe all mystical and mythological aspects of the Moscow Metro in this short paper; however, the main conclusion is that sacral symbolism was an integral but an unobvious part of Soviet public culture.

Summary

In summary, the majority of the Moscow Metro stations of the 1930s to 1950s are the most iconic today. Each station of the Moscow Underground of the Stalin period was devoted to a certain historical theme which was meant to inspire the Soviet people for new achievements or should visualise their heroic past. It means that aesthetic and ideological functions in the Moscow Metro of Stalin's time were closely intertwined.

Due to the fact that Stalin turned the belief in communism into a religious order, the religious and sacral symbols which were removed from the Soviet official public space, returned to Soviet architecture as a hidden part of the new Soviet aesthetics (for example, images of Soviet women as Madonna and Child). The construction of the first Metro in Moscow was equated by the Soviet government with one of the stages of the biblical creation of the world, the difference being that it was the 'new Soviet world', in which the 'new Soviet man' played the role of Adam. The analysis of stained-glass windows, mosaics, sculptures and other elements of the interior in the Moscow Metro of the 1930s to 1950s allows us to find that there are strong mystical, mythological, religious, Masonic, and even magical motifs, though in the Soviet interpretation. Today, the Moscow Metro can be considered as the city attraction, as the memory of a bygone historical epoch and the legacy of prominent architects and artists.

Die Moskauer Metro der Stalinzeit (1934–1953). Ästhetische Merkmale, politische Bedeutung und kulturelle Symbolik

Der Aufsatz analysiert die Baugeschichte der Moskauer Metro während der Stalinzeit und ihre ästhetischen und kulturellen Merkmale. Die Autorin argumentiert, dass die Architektur der Moskauer Untergrundbahn die ästhetischen und politischen Ansichten der 1930er Jahre in der Sowjetunion widerspiegelte: Die Idee, einen ‚neuen Sowjetmenschen‘ zu schaffen, zeigte sich darin, dass die Metro-Architektur als ‚sozialistischer Palast‘ gebaut wurde. Darüber hinaus verfolgt der Aufsatz die These, wonach man die Architektur der Moskauer Untergrundbahn im Kontext der religiösen und mystischen Symbole analysieren kann, die in der Gestaltung der Moskauer Metro zu finden sind.

Literature and Sources

Николай БЕРДЯЕВ, Истоки и смысл русского коммунизма [Nikolai BERDYEV, The origins and meaning of Russian communism], Paris 1955.

Bertolt BRECHT, Inbesitznahme der Großen Metro durch die Moskauer Arbeiterschaft, in: Deutsche Zentralzeitung, 1935, vol. 5, p. 2.

Lion FEUCHTWANGER, Moscow 1937. My Visit Described for My Friends (translated by Irene Josephy), New York 1937. [https://www.revolutionarydemocracy.org/archive/feucht.htm; 11.5.2019].

Julius FUČIK, A Brief History of the Moscow Metro, in: Rudé právo [People's Right], 1.5.1935.

МАТВЕЙ ГРЕЧКО, Засекреченные линии метро Москвы в схемах, легендах, фактах [Matvei GRECHKO, The secret lines of the Moscow Metro in schemes, legends, facts], Moscow 2012. Andrew JENKS, A Metro on the Mount. The Underground as a Church of Soviet Civilization, in: Technology and Culture, 2000, vol. 41, pp. 697-724.

Peter KENEZ, The Birth of the Propaganda State. Soviet Methods of Mass Mobilization, 1917-1929. New York 1985.

Анна КЛИМЕНКО, Концепция Москва-Третий Рим' в геополитической практике И.В. Сталина, in: Вестник Московского государственного лингвистического университета [Anna KLIMENKO, Concept 'Moscow is the Third Rome' in the geopolitical practice of I.V. Stalin, in: Bulletin of Moscow State Linguistic University], 2013, Vol. 24, pp. 124-132. Alexander KOSAREV (ed.): Как мы строили метро. Сборник статей и воспоминаний. [How we built the Metro, Collection of papers and memoirs], Moscow 1935.

Alexander KOSAREV (ed.): Рассказы строителей метро. История метро Москвы, под ред. А. Косарева [Stories of Metro Constructors. History of Moscow Metro], Moscow 1935.

Самуил КРАВЕЦ, Архитектура Московского метрополитена имени Л. М. Кагановича [Samuil KRAVETZ, Architecture of the Moscow Metropolitan named after L. M. Kaganovich] Moscow 1939.

Alar LAATS, The Concept of the Third Rome and its Political Implications, in: KVÜÖA toimetise, 2009, vol. 12, pp. 98-113 [http://www.ksk.edu.ee/en/wpcontent/uploads/2011/03/KVUOA_Toimetised_12-Laats.pdf; 5.11.2019].

Александра МЕДВЕДЕВА, Влияние социальных факторов на архитектурные стили московского метрополитена на примере станций кольцевой линии, in: Бизнес и дизайн ревью [Aleksandra MEDVEDEVA, The influence of social factors on architectural styles of the Moscow Metro on the example of ring line stations, in: Business and Design Review], 2018, Vol. 4 (12) [https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-sotsialnyh-faktorov-na-arhitekturnye-stili-moskovskogo-metropolitena-na-primere-stantsiy-koltsevoy-linii; 05/11/2019].

Philipp MEUSER / Anna MARTOVISKAYA, Infrastructure of a Hidden Urbanism, Introduction, in: Sergey KUZNETSOV / Alexander ZMEUL / Erken KAGAROV, Hidden Urbanism. Architecture and Design of the Moscow Metro 1935-2015, Berlin 2016, PP- 6-35.

Dietmar NEUTATZ, Die Moskauer Metro. Von den ersten Plänen bis zur Großbaustelle des Stalinismus (1897-1935), Köln 2001. Джордж МОРГАН, Московский метрополитен лучший в мире [George MORGAN, Moscow Metro is the best in the world], Moscow 1935.

Дитмар НОЙТАТЦ, Московское метро. От первых планов до великой стройки сталинизма (1897-1935) [Ditmar NOJTATZ, Moscow Metro. From the first plans to the great construction of Stalinism], Moscow 2013.

Daniel ROWLAND, Moscow – The Third Rome or the New Israel?, in: The Russian Review, 1996, vol. 55, no. 4, pp. 591-614. Валерия РАВВИНСКАЯ, Концепция нового романтизма в отечественной монументальной живописи тридцатых-пятидесятых годов. На примере творчества А. А. Дейнеки, автореферат диссертации кандидата искусствоведения [Valeriia RAVINSKAYA, The concept of new romanticism in the domestic monumental painting of the thirties and fifties years. On the example of creativity of A. A. Deineka, synopsis of the Ph.D. dissertation in art history], Moscow 2002 [http://cheloveknauka.com/kontsepsiya-novogo-romantizma-v-otechestvennoy-monumentalnoy-zhivopisi-tridtsatyh-pyatidesyatyh-godov; 5.11.2019].

Мая SOBOLEVA, The Concept of the 'New Soviet Man' and its Short History, in: Canadian-American Slavic Studies, 2017, vol. 51, issue 1 [https://doi.org/10.1163/22102396-05101012; 5.11.2019], pp. 64-85.

William WOLF, Russia's Revolutionary Underground. The Construction of the Moscow Subway 1931–35 [Dissertation, Ohio State University], Ohio 1994 [https://etd.ohiolink.edu/!etd.send_file?accession=osu1243526304&disposition=inline; 5.11.2019].

¹ MEUSER / MARTOVISKAYA, Infrastructure, 2016, p. 6.

² НОЙТАТЦ, Московское метро [NOJTATZ, Moscow Metro], 2013, p. 11.

³ Vladimir Mayakovsky, Mikhail Svetlov, Semen Kirsanov, Samuil Marshak, Elizaveta Tarakhovskaya devoted their verses and poems to Moscow metro.

⁴ Lion Feuchtwanger visited Moscow in 1937 and wrote about the Moscow Metro in his book *Moscow 1937*, in a chapter *Work and Leisure* (see: FEUCHTWANGER, Moscow, 1937).

⁵ FUČIK, Brief History, 1935.

⁶ BRECHT, Inbesitznahme, 1935, p. 2.

⁷ KOSAREV, Как мы строили метро [How we built the Metro], 1935.

⁸ KOSAREV, Рассказы строителей метро [Stories of Metro constructors], 1935.

⁹ The word 'Komsomol' was the abbreviation for the Soviet political youth organisation which was founded in Soviet Russia in 1918 to gather young people with patriotic and left views.

¹⁰ NEUTATZ, Moskauer Metro, 2001.

¹¹ SOBOLEVA, New Soviet Man, 2017.

¹² In the literary works *How Steel was Tempered* by Nicolai Ostrovsky in 1934, *The Pedagogical Poem* by Anton Makarenko in 1935, in sculptures of Vera Mukhina and paintings by Alexander Deineka, in the films directed by Sergei Eisenstein, Dziga Vertov, Alexander Dovzhenko, the brothers Sergey and Georgij Vasilyev and others.

¹³ НОЙТАТЦ, Московское метро [NOJTATZ, Moscow Metro], 2013, p. 20.

¹⁴ WOLF, Russia's Revolutionary Underground, 1994, pp. 16–18.

Internet Source

Video film "Metro-2 or D-6 / Moscow Secret Metro" (3.8.2016); <https://www.youtube.com/watch?v=A5GWFdQMR38> (5.10.2019).

¹⁵ НОЙТАТЦ, Московское метро [NOJTATZ, Moscow Metro], 2013, pp. 40–44.

¹⁶ NEUTATZ, Moskauer Metro, 2001, pp. 55–125.

¹⁷ WOLF, Russia's Revolutionary Underground, 1994, pp. 80f.

¹⁸ КРАВЕЦ, Архитектура Московского метрополитена [KRAVETZ, Architecture of Moscow metropolitan], 1939.

¹⁹ WOLF, Russia's Revolutionary Underground, 1994; KUZNETSOV / ZMEUL / KAGAROV, Moscow Metro, 2016.

²⁰ ГРЕЧКО, Засекреченные линии метро [GRECHKO, Secret Metro lines], 2012.

²¹ Video film *Metro-2 or D-6/Moscow Secret Metro*, 3.8.2016; <https://www.youtube.com/watch?v=A5GWFdQMR38>; 5.10.2019.

²² МЕДВЕДЕВА, Влияние социальных факторов [MEDVEDEVA, Influence of social factors], 2018.

²³ KENEZ, Propaganda, 1985.

²⁴ JENKS, Metro on the Mount, 2000.

²⁵ РАВВИНСКАЯ, Концепция нового романтизма [RAVINSKAYA, Concept of new romanticism], 2002.

²⁶ The Metro stations which were built in Moscow during the World War II: Novokuznetskaya, 1943, Paveletskaya, 1943, Avtozavodskaya, 1943, Baumanskaya, 1944, Elektrozavodskaya, 1944, Semyonovskaya, 1944, Partizanskaya, 1944.

²⁷ LAATS, Concept of the Third Rome, 2009, p. 233.

²⁸ КЛИМЕНКО, Концепция „Москва-Третий Рим“ [KLIMENKO, Concept "Moscow is the Third Rome"], 2013.

²⁹ ROWLAND, Moscow, 1996.

³⁰ БЕРДЯЕВ, Истоки и смысл [BERDYEV, Origins and meaning], 1955.

The Post-War Metro in Moscow and in the Former USSR. Values and Significance

Natalia Dushkina

The Moscow metropolitan launched only in 1935 presents an outstanding historical phenomenon and important layer in 20th century heritage. It is marked by high technical, architectural, artistic and cultural values. Essentially, by the mid-1950s, the city was duplicated in this unified and stylistically homogeneous ensemble. A second urban organism, a kind of ‘parallel’ metropolis endowed with an entire register of its visual signs and figurative and spatial functions appeared. Traveling through spacious ‘streets’ and ‘squares’ of this underground city, you can clearly feel the hierarchy of urban spaces lying above.

In its totality, the Moscow metro reveals an amazing variety of engineering and structural types. They demonstrate a parade of architectural styles – from Constructivism, masterpieces of Soviet Art Deco and Neo-Classicism to simplified Post-War Modernism – all reflecting the complex development of Russian architecture in the 20th century under strong ideological and political pressure. It is also a public museum underground with its synthesis of the arts – ceramics, small and Florentine mosaics, sculptures and stained glass décor, in the best of these works – created by the first masters. This is a collection of authors’ applied design for the lighting fixtures and urban furniture, diversity and luxury of the mineralogical wealth of the country. This is also the strongest socio-political document which materially captures the meaning of a totalitarian system, a huge mass of collective labour, presented in a form of *Aufhebung* – as a holistic stratum of one time, one era – in contrast to the multi-temporal layers on the day surface of the city. The economic component of this object (performing the most important strategic function with the depth and hermetic locks of the stations, among other things) has never been really evaluated, and it will be huge. As the famous architectural historian of the 20th century and protagonist of modernism, Jean-Louis Cohen, recalled his first impression of the Moscow metro: “This archipelago of stations all different in their spatiality and decor constituted a world of sensations, noises and smells of a powerful exoticism. Members of a small expedition, Josette Bouvard and I, stayed forty years later under this strong impression that is probably not foreign to the choice we made, one and the other, to work each in his own way on the Russian culture of the Soviet period.”¹

Statistically, there are presently 261 metro stations belonging to 12 historical lines and 31 stations of the Moscow Central Ring (MTsK) under construction (with a total length of 435 km for all lines).² Another 55 stations should be completed by 2023.³ This process reflects the rapid present-day development of the Moscow agglomeration and its transportation infrastructure. The most valuable first 50 stations were built during the launch of the system in the 1930s to 1950s, when the total length of the first four lines ran to 66 km. Therefore, the more important is the value and preservation of the 20 percent of

these most important stations that are concentrated in the historic core of the city. The post-war stations are a significant part of this transportation and cultural resource.

Lessons and samples.

The pre-war period 1935–41

The first Moscow line with 13 stations (1933–35, 11.6 km) defined the most important features in the construction of the Russian metro, laid the foundations for the development of the metro system not only in the capital, but also in other cities of the former Soviet Union during the next decades. Among them were technical achievements, including:

- Accumulation of global experience which resulted in high structural and performance qualities;
- Unprecedented complexity of geology and hydrogeology; frequent change of geological stratigraphy; mixture and interchange of bedrocks (limestone, Jura mud, unstable water-bearing soil, small-grained sand, shifting sands and subterranean mud rivers – ‘plyvun’);
- Unparalleled conditions of tunnelling, including innovative methods of artificial abatement of water level and ground freezing, chemical strengthening of soils; use of caisson chambers and shield within subterranean mud rivers; combined methods of shallow and deep-level construction, cut-and-cover and closed (covered) ways of tunnelling;
- Use of different construction types for metro stations and enlargement of the underground space parameters, which produced a variety of space typology: ‘shallow-level’ – column-type with flat overhead cover and single-vaulted stations (7.0–10.6 m depth, first lines); ‘deep-level’ – three-vaulted pylon-type and column-type stations (30.8–35.2 m depth, first lines).⁴

Due to these technical achievements and dimensional qualities of thus liberated space, the architectural design of the Moscow metro became its second and the most important qualitative and visual peculiarity, for which a new artistic language was created. The first stations established the bases of the Moscow school of metro construction and laid down the principles for creating the *architecture of the metro*, which has only one projection for the exterior and interior in ‘windowless’ underground space. Such principles included: a) clear exposure of structure; b) lack of ballast masses and volumes; c) unity of structure and décor; and d) use of light as the principal means for creating an architectural image (as formulated by Alexei Dushkin).⁵ The metro projects were developed in the best traditions of classical design, on the basis of architectural contests, performed with multiple sketches, models at the scale 1:10, perspective views, architec-

tural and engineering drawings. Stations became nationally and world-famous, winning so called Stalin awards in architecture and Grand-prix or medals at the international exhibitions in Paris (1937), New York (1939) or Brussels (1958) (Fig. 1).

By the mid-1940s, the most fruitful stage in building the metro was over. The first lines were full of architectural purity and austere logic of Constructivism. With time, the splendour of almost kitsch décor of the ‘Stalinist baroque’ penetrated the underground space, which had been alien for these heavy masses.

From shelters to victory halls. The war period 1941–45

During the period of World War II, the metro in Moscow did not close and the stations were used as strategic objects. The protected command post of the air defense (PVO) and the country’s general staff were located at Kirovskaya station. A branch of the Historical Library was opened at Kurskaya station. The huge space of the deep-lying Mayakovskaya was used both as a bomb shelter and as a hall with a capacity for up to 2000 people for a solemn meeting and concert on November 6, 1941, at which Stalin made a report on the eve of the military parade on Red Square.

At the same time, the construction of the third metro line, which began in the late 1930s, continued. Bearing in mind the war conditions, the austerity, the lack of metal and the evacuation of many factories that produced equipment and structures for the Moscow metro, this difficult construction could be considered a heroic deed and a phenomenon. Architects and engineers worked under extreme conditions and hardship. Small mosaics created by Vladimir Frolov (1874–1942) in the famous mosaic workshops of the Academy of Arts in besieged Leningrad were delivered to Moscow on the ‘Road of Life’. However, under these circumstances, in 1942–44, overcoming the abundance of ground waters, shifting sands and mud rivers, tunneling twice under the Moscow-river by using a shield (but without caisson chambers as in western practice), seven new stations connecting the major industrial areas of the city were opened.⁶ Inscriptions “Built in the days of the Patriotic War” were made in the vestibules of these stations.

Despite the almost mandatory presence of the visual images of military heroes and home-front warriors (various types of mosaics, marble inlays, sculptural reliefs, large-scale round sculptures), the constructive clarity, space, classical lines and proportions are clearly seen in the architecture of most of these stations (Avtozavodskaya by A. Dushkin, 1943; Elektroavodskaya by V. Shchuko, V. Gelfreich et al., 1944). In 1944, the widest three-way shallow-level station Izmailovsky Park by B. Vilensky was opened. According to the initial project, this station was to be connected with the grandiose Stalin Stadium, which was not built (Fig. 2).

At the same time, some stations turned into temple-like ensembles, to be inspiring for victory; they were overloaded with décor, military narratives and symbols, and sculptural images of the war heroes (i.e. Novokuznetskaya by I. Taranov and N. Bykova). During the war period, a new type of metro station began to emerge as a triumphal underground hall, in which the revealed ideology and magnificent decorativeness began to prevail over the constructively conditioned architectural image. It is noteworthy that the stations built during the war or related

to the war events were the first to be listed as monuments of Regional significance in 2000.⁷

Post-war Stalinist ‘Triumphalism’ 1945–55

The post-war metro stations of the 1950s fully depicted the stylistic diversity and the apotheosis of Stalin’s personality cult. 12 deep-level stations of the Ring line (1950–54), conceived in the pre-war period and almost repeating the Garden ring in the layout of Moscow, represented a kind of triumphant flowering crown paradoxically woven into the metropolis’ bowels. Almost all these stations, including three stations of the 1953 Arbatsko-Pokrovskaya line, glorified the generalissimo, whose portraits were eliminated after the political debunking in 1956. The system of artistic means (from painted plafonds, ceiling mosaics, sculptural friezes, stained glass, decorative ceramics to ventilation grilles) – narrated the military history of the country. The abundance of gilding in combination with polychromy, flower garlands and banners expressed the victorious pathos (Fig. 3). Ground vestibules, in contrast to the functional entrance pavilions of the 1930s, began to be erected in the form



Fig. 1: Mayakovskaya station by A. Dushkin, 1938, a visit card of the Moscow metro. Photo 2017

Fig. 2: Elektroavodskaya station by V. Shchuko, V. Gelfreich et al., Moscow, 1944. Photo 2018



Fig. 3: Majolica panel depicting the war heroes at Taganskaya station by K. Ryzhkov, A. Medvedev, sculptors A. Brzhezitskaya, A. Sokolov et al., Moscow, 1955. Photo 2012

of triumphal arches and solemn rotundas, topped by domes. At some stations, the richness of semantics and the sacralisation of space in combination with the festive parade march and heraldic motifs reached an incredible density, amazed the imagination and bordered on absurdity. Together with the seven post-war Stalinist 'skyscrapers' that created a ground ensemble of megastuctures, dissociated in scale from the historic urban landscape, the flamboyant essence of the 'Grand style' was thus presented.

As the famous Russian art historian Mikhail Allenov wrote about the Soviet phenomenon of metro stations in the late 1980s, it is important to "show in what absolutely obvious forms the monstrous improbability of the Stalin regime existed and continue to exist".⁸ In the complex of the Ring line stations, Komsomolskaya by Alexei Schusev was assessed by him as the top of scale, splendour and ideological 'saturation'. "It is the apotheosis of the Moscow metro, approved as one of the wonders of the world. It represents the installation of the System on the miraculous – 'we have no barriers either at sea or on land' – able in a rush to the supernatural 'to overcome space and vastness', erecting a temple-palace in the dungeon, arranging a pompous architectural feast in a poor country, when it was barely five years after the devastating war..."⁹ However, over time, the sharpness of this perception dulled (Fig. 4).

Being the gates of Moscow at Komsomolskaya Square with three terminals, this grandiose epic construction with the central 'nave' of 190 x 11.5 m became the symbolic end of the Stalinist metro golden age. With the change of the political vector, the course of the magnificent post-war 'Triumphalism', the crown of the romantic myth of 'SocRealism', was transferred to the rails of Khrushchev's typified design (Fig. 5).

From Khrushchev's minimalism of the 1960s to modernist monumentality

After the 1955 party resolution "On the Elimination of Extravagances in Design and Construction", the directive rejection of the whole apparatus of classical art followed. In the period of the so-called Khrushchev's 'Thaw' (1953–64), the Empire style (already embarked on the path of internal trans-

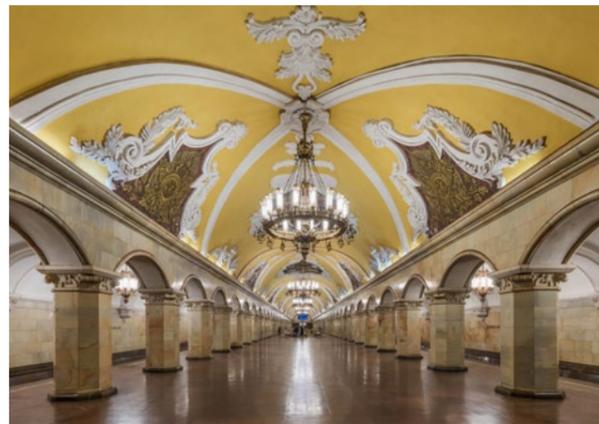


Fig. 4: Grandiose epic construction of Komsomolskaya station by A. Schusev et al., Moscow, 1952. Photo 2018

formation) was laid hastily in a unified framework of Modernism in the light of the collapsed 'Iron Curtain'. Freed from the heavy megapode of the Stalinist architecture, there was hope to return to modernist values. However, a breath of 'fresh air' unfortunately did not mean the revival of the Russian Avant-garde. Political de-Stalinisation was almost equivalent to the dismantling of architecture and to its almost complete subordination to the construction industry.

A new cycle of architects' persecution began. As the first guide on Soviet Modernism comments, "[a]lthough Khrushchev did not attack directly on the subway in his speeches, Alexei Dushkin, author of several of the best metro stations, including the 'Novoslobodskaya' opened in 1952, and the teacher of many architects in Metrogiprotrans was deprived of awards, titles and work. Frightened, humiliated and confused, they could not find support also in borrowing foreign samples..."¹⁰ Leonid Polyakov befell the same fate. This generation of architects went through the Constructivist revolution, then through the totalitarian counter-revolution. Those who managed to survive professionally despite all these changes were strangled by the subsequent 'standard' regulations in the 1960s. The requirements of industrial methods, simplicity in forms and structures, overall economy, sharp decline in costs and speed of construction became crucial.

At the same time, even in the stations of the Khrushchev period with all their standardisation and prefabricated constructions, it was possible to obtain high-quality public spaces based on professional culture. Dushkin, by that time already a 'living legend' of the subway, after all persecutions continued his activities as the chief architect of the 'Metrogiprotrans' Institute in 1959–67. Refraining from his own participation as a metro designer, he headed the architectural design of standard stations as an artistic process based on modern industrial methods. Under his direct guidance, the first typified projects for a low shallow station and ground vestibule based on a post-and-beam reinforced concrete construction were created in 1959. Being himself inherently Constructivist, he considered that simple architectural forms, organically associated with the supporting structure, can have no less emotional expressiveness than the complex images of the metro of the 1930s–50s. Thus, classical proportions and new modernist aesthetics were introduced into

the elements of industrial production. Typified stations with a ribbed overlap and four metres column spacing (also varying at six or eight metres), which received the meme 'centipede', became the main structure of the expanding Moscow metro system. The Kaluzhskaya, Zhdanovskaya and Filyovskaya lines were newly built under the supervision of Dushkin, who claimed that "a harmonious, proportional solution allows building separate lines in a single ensemble, in restrained 'elegant' architectural forms".¹¹ At the end of the 1960s, there were 22 stations of that kind in total. Most of the stations' authors were Dushkin's former students, graduates of the Moscow Architectural Institute, whom he invited to Metrogiprotrans (M. Markovskiy, L. Lilye, V. Litvinov, B. Tkhor, Yu. Vdovin, A. Strelkov, M. Bubnov, A. Markelov and others), as well as his closest adherents and employees Ya. Tatarzhinskaya and N. Alyoshina.

Under the new conditions of standard design, architects had a poor set of artistic means and minimum varieties of marble and granite, also simple facing tiles, whitewash, standard lamps, solid glass entrance vestibules. There were also new finishing materials – plastics, Plexiglas, tempered glass (Stemalite). Against the background of the significant saving of metal when using precast concrete, aluminum was widely applied in the finishing process (Fig. 6).

The first in a series of 'centipedes' was the strict and indeed elegant station Pervomaiskaya (M. Markovskiy, Ya. Tatarzhinskaya, 1961), the leitmotif of which was an enfilade of 80 slightly flaring-up columns faced in red marble with white specks. The floor was covered with granite of two colours using a simple geometric pattern, and the track walls received square glazed ceramic tiles (Fig. 7). The visual contrast between this 'new' metro and the 'old' one was almost shocking. Nevertheless, these perfectly designed (in proportions) stations bear a stamp of culture of the Moscow school of metro construction and are worthy of being listed as quality signs of their time. The same applies to some entrance vestibules, among which the elegant pavilion of Oktyabrskaya station (N. Alyoshina, Yu. Vdovin, A. Strelkov, 1962) stands out. Strongly protruding as if flying, the console removal of the overlap rests on the perforated walls of a simple geometric pattern, creating an unusual tectonic and visual effect.



Fig. 5: Baltyiskaya station by M. Benois, A. Kubasov et al., Leningrad (presently St Petersburg), 1955, monumental style and grey colour convey the severity of the Baltic waters. Photo 2014

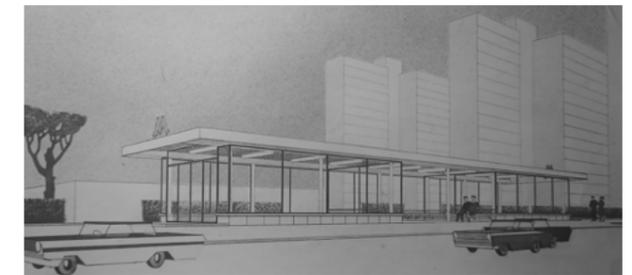


Fig. 6: Project of the metro entrance pavilion Yugo-Zapadnaya station by Y. Tatarzhinskaya, Moscow, 1963

The outstanding construction from the time of Khrushchev's 'Thaw' was a bold modernist metro bridge with the station 'Lenin's Hills' – the first in the world located above water (M. Bubnov, M. Markovskiy, B. Tkhor et al., 1959) (Fig. 8). As if being 'suspended' from the transport bridge, the almost completely glazed 270-metre-long station allowed one to enjoy the beautiful natural scenery of the Moscow river and the hills themselves, a favourite vacation spot of the Muscovites. Due to mistakes during the construction, which led to the partial destruction of the structural frame, the station was closed in 1985 and later significantly modified. Opened again in 2002, it was structurally strengthened, almost lost its original finishing and detailing, but retained the transparency of the walls. However, the audacity of its architectural vision, in tune with the pioneering spirit in the history of Soviet metro construction, has been preserved. Later, technologically brave metro bridges were built in Kiev across the Dnieper (H. Fucks, 1965; 684.5 m) and in Novosibirsk across the Ob (1978–85; total length 2145 m).

By the early 1970s, along with the stabilization of Brezhnev's political course known as the stagnation era (1966–82), the longing for a 'beautiful metro' began to declare itself. The multiple 'mindless repetition' of cloned stations was condemned. As a result, a policy to preserve the industrial methods and construction pace combined with individuality and artistic expression was proclaimed. The deep shallow stations, this time designed in a simplified but monumental modernist



Fig. 7: The first in a series of 'centipedes' in Moscow was strict and elegant station Pervomaiskaya by M. Markovskiy, Y. Tatarzhinskaya, 1961. Photo 2010



Fig. 8: Bold modernist metro bridge in Moscow with station Lenin's Hills (now Vorob'evy Hills) by M. Bubnov, M. Markovskiy, B. Tkhor et al., 1959. Historical photo

key, replaced the naked minimalist transport objects. However, the solutions were only rarely artistically successful. Massive marble supports, often in the form of faceted or corrugated pillars, which Dushkin condemned as 'skirts' hiding the constructive skeleton, returned to the metro. The 'synthesis of the arts' was given a second chance. The stations again flourished with decorative grids, embossed panels, stained glass and mosaics. Non-ferrous metals – aluminum, brass, copper, aluminum anodized in bronze – first appeared at the Novoslobodskaya station and became a favourite decorative material.

However, Kuznetsky most (N. Alyoshina, N. Samoilova, 1975) became a real creative success of all the stations in the centre of Moscow. It is hard not to agree with its assessment: "...this is certainly one of the strongest statements in the architecture of the Moscow metro in the 1970s–1980s: it is impossible to find such a synthesis of structure and architecture in the image of other, later deep-level stations".¹³ Powerful and at the same time elegant two-centre arches with a step of 5.25 m, faced with golden-grey marble with a beautiful layout of plates, convey both the strength of this place (the site of an 18th century bridge) and the lyrical idea, combined with simplicity and monumentality (Fig. 9).

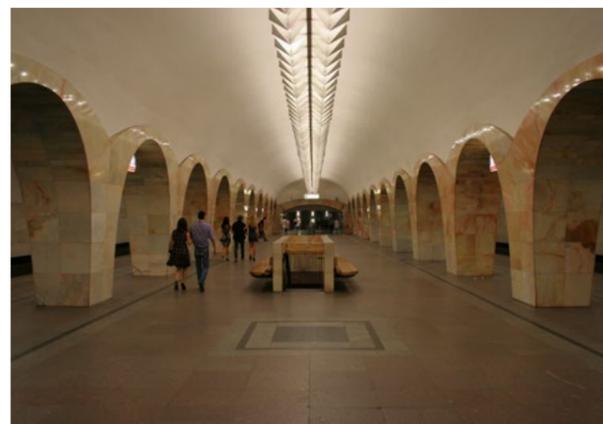


Fig. 9: Kuznetsky most station by N. Alyoshina, N. Samoilova, Moscow, 1975. Photo 2010

The complex historical development of the 20th century Moscow metro, the periods of Constructivism, luxury and unbridled eclecticism, rigid standardisation almost beyond architecture, the wandering and searching within modernist aesthetics and traditions of Stalin's underground spawned a huge stylistic diversity of stations as well as secondary images. Gradually, the development of subways in other cities of the USSR deprived the Moscow metro of its uniqueness, and the collapse of the Soviet empire in 1991 prepared the weakening of its national traditions.

Post-war metro systems in the cities of Russia and the former USSR

The original school of metro construction, created in Moscow and equipped with the famous design institutes 'Metroproject' and later 'Metrogiprotrans', spread its influence far beyond the capital. In the post-war period, subways were built in Leningrad (now St Petersburg, 1955) and in the former capitals of the Union republics – in Kiev (1960, Ukraine), Tbilisi (1966, Georgia), Baku (1967, Azerbaijan), Tashkent (1977, Uzbekistan), Yerevan (1981, Armenia), Minsk (1984, Belarus), and in other cities of the former USSR (Kharkov, now Ukraine, 1975; Nizhny Novgorod, 1985; Novosibirsk, 1986; Samara, 1987; Ekaterinburg, 1991). After the disintegration of the USSR in 1991, metros were built in Dnepropetrovsk (now Dnepr, 1995, Ukraine), Kazan (2005, Russia) and Almaty (2011, Kazakhstan).¹⁴ Along the existing norms, subways were built when the population of the city reached one million people. The total number of stations for all previously mentioned subways in 2018 is 566.

These metro systems inherited from the Moscow subway the technical and artistic school of construction, the technological brevity and experience, the variety of construction types, the stylistic diversity, light interpretation, the synthesis of the arts, the colour and texture of natural materials, the decorativeness and representativeness, and finally, the specialists themselves – architects, engineers, technologists, builders. In addition, the new subways were enriched with added values: regional peculiarities and a national architectural and artistic character depending on the character of the cities and on local traditions and climatic conditions (Figs. 10–12).

For decades, the leading design and technical developer was the 'Metrogiprotrans' Institute in Moscow, one of the largest specialised project institutes in the USSR and Russia, founded in 1933 on the basis of the 'Metroproject' design office (1931–33). Until recently, it was the developer of all metro lines in Moscow and other underground facilities and until 1991 the main project organisation with branches in Kiev, Kharkov, Tashkent, Baku, Minsk, Nizhny Novgorod and Samara. Due to the outstanding contribution to the history of metro construction, technological achievements,¹⁵ development of state standards for metro design and estimate documentation, 'Metrogiprotrans' can be considered a national patrimony. The main creative leaders of the Institute in different periods were well-known metro architects Samuel Kravets, Alexei Dushkin, Konstantin Ryzhkov, Alexander Strelkov, Yuri Vdovin, Nina Aleshina. Nikolai Shumakov is still the head architect.

This unique institution has influenced and participated in the design and construction of metros far beyond the country,

including post-war Eastern Europe, Asia, Africa and Latin America. Thus, technical assistance in design, construction and expert opinions was given in Beijing (1949–63), Warsaw (1951–87), Cairo (1966), Prague (1967–68, 1971–74), Budapest (1972–86), Calcutta (1972, 1975, 1978), Sofia (1976), Bangkok (1985), Lima (1986), Bratislava (1986), Istanbul (1989), Algeria (1992–93), and Tehran (1998). In 1990, the project of the Mosca station in Rome (N. Shumakov, N. Alyoshina) was carried out, and the stations Prazhskaya (E. Kyllar, V. Cheremin et al., 1985) and Rimskaya (L. Popov et al., 1995) were built in Moscow in collaboration with foreign colleagues, as well as the station Moskovskaya (now Anděl; L. Popov, M. Davidová et al., 1985) in Prague.

Instead of an epilogue

Recommendations on the inclusion of the Moscow metro in the World Heritage List came from ICOMOS International (1996), TICCIH (2003), the Russian State Duma (2010). In 2006, within the framework of a Heritage at Risk conference, the first international round table 'Moscow metro as a cultural heritage' was held in Moscow. In 2007, an international conference was held in Berlin which considered the potential of 20th century heritage for inclusion in the World Heritage, including the subways of Berlin, London, Paris and Moscow. In 2016, support came from the Shchusev Museum of Architecture, which held the anniversary exhibition, presented materials on the design of the Moscow metro and published a fundamental catalogue for the first time. Simultaneously, the expert community, responding to the call to expand the Russian presence on the World Heritage List, which was made at the presidential level, offered the Russian Ministry of Culture the nomination 'Moscow metro' as one of the candidates from the 20th century.

However, presently only 15 stations of the 1930s–50s in Moscow are listed as monuments, and only at the regional level. The other 32 stations of this period are only 'identified' objects of cultural heritage, also under the protection of the law. Dozens of valuable stations built after the 'typified' construction revolution remain completely defenceless, although the best stations that have existed for 40 years are now being disfigured. Presently, reconstruction/renovation projects aimed at upgrading the transportation systems are threatening the stations' authenticity and integrity. The trend is obvious – the famous architectural brand is blurred by ordinary high-tech. An infrastructure business project is being implemented very far from promoting the ideas and philosophy of underground space, which originally brought Soviet metro design to such a high level worldwide. Against this background, the experience in restoring the metro is gaining strength, but, unfortunately, with failures and mistakes.

Die Nachkriegs-Metro in Moskau und in der ehemaligen UdSSR. Werte und Bedeutung

Das sowjetische U-Bahnsystem wurde als strahlender Gegenpol zum Westen errichtet, indem künstlerisch bedeutsame unterirdische Räume geschaffen wurden. Technische Stereotype wurden aufgegeben und durch funktionale Räume, die in die Formen der „hohen Künste“ gekleidet wurden, ersetzt; es entstand ein



Fig. 10: Former Lenin Square station, presently Mustagillik Maydoni by L. Adamov, L. Popov et al., Tashkent (Uzbekistan), 1977; it interprets the architectural richness of the Muslim East. Recent photo

Fig. 11: Kosmonavtlar station by S. Sutyagin, S. Sokolov in Tashkent (Uzbekistan), 1984, is dedicated to space exploration from Ulugbek to Gagarin. Recent photo

Fig. 12: Kosmonavtlar station by S. Sutyagin, S. Sokolov, Tashkent (Uzbekistan), 1984. Detail, recent photo

spezifisches Architekturkonzept für die Schaffung des unterirdischen Raums. Die Moskauer Metro (1935) als Ausgangspunkt dieses neuen Städtebautyps stellt ein herausragendes Beispiel in der Geschichte der Architektur, des Ingenieurwesens und der Hydrogeologie dar. Ihre Stationen aus den 1930er bis 1950er Jahren sind ein wichtiger Bestandteil des baulichen Erbes des 20. Jahrhunderts, das durch hohe historische, technische, architektonische, künstlerische und kulturelle Qualität gekennzeichnet ist. Die Planung und der Bau der Stationen wurden nicht einmal während des Zweiten Weltkriegs unterbrochen. Mitte der 1950er Jahre wurde mit dem politischen Wechsel der Kurs der stalinistischen Nachkriegsarchitektur mit ihrem großartigen „Triumphalismus“ durch die typisierten Entwürfe der Chruschtschow-Ära ersetzt. Aber auch in den Bahnhöfen der 1960er Jahre mit all ihrer Standardisierung in den Fertigbaukonstruktionen und künstlerischen Techniken war es möglich, hochwertige öffentliche Räume zu schaffen. Klassische Proportionen und eine neue modernistische Ästhetik wurden mit der Logik der industriellen Produktion verknüpft. Die 1970er bis 1980er Jahre stellten eine Rückkehr zu einem vereinfachten „Monumentalismus“ dar. In der Nachkriegszeit wurden in Leningrad (1955), den Hauptstädten der Unionsrepubliken, d.h. in Kiew (1960), Tiflis (1966), Baku (1967), Taschkent (1977), Eriwan (1981) und Minsk (1984), und in anderen Städten der ehemaligen Sowjetunion U-Bahnssysteme realisiert, die jeweils regionale Besonderheiten widerspiegeln. Gegenwärtig bedrohen Umbau- und Renovierungsprojekte, die auf eine Modernisierung der Verkehrssysteme abzielen, die Authentizität wertvoller historischer Bahnhöfe.

Literature

Mikhail ALLENOV, Evidence of Systemic Absurdism through the Emblematics of the Moscow Metro, or Absurdity as a Phenomenon of Truth, in: Mikhail ALLENOV (Ed.), Texts about Texts. Essays on Visuality, Moscow 2003, pp. 8–102.
Vladimir AVDEEV (Ed.), St. Petersburg Metro: From the Past to the Future. Album-catalogue, St. Petersburg 2013.
Josette BOUVARD, Le Métro de Moscou. La construction d'un mythe soviétique, Paris 2005.
Irina CHEPKUNOVA / Maria KOSTYUK / Elena ZHELUDKOVA (Eds.), Moscow Metro. Underground Monument of Architecture. Exhibition catalogue, Moscow 2016.
Anna BRONOVITSKAYA / Nikolai MALININ, Moscow: Architecture

of the Soviet Modernism 1955–1991. Guide, Moscow 2016.
Daniil DUGAEV / Natalya YARUSOVA (Eds.), Metrogiprotrans. 70 Years – One Love, One Project, Moscow 2003.
Natalia DUSHKINA / Alexander KUDRYAVTSEV (Eds.), 20th Century. Preservation of Cultural Heritage, Moscow 2006.
Natalia DUSHKINA, The Moscow Metro – a Heritage Complex of outstanding universal Value?, in: ICOMOS Deutschland (ed.), World Heritage Sites of the 20th Century – Gaps and Risks from a European Point of View. ICOMOS – Hefte des Deutschen Nationalkomitees, Petersburg 2008, pp. 128–134.
Evgeniya GERSHKOVITCH, Moscow Metro. Architectural Guide, Moscow 2018.
Owen HATHERLEY / Christopher HERWIG, Soviet Metro Stations, London 2019.
Sergei KUZNETSOV / Alexander ZMEUL / Erken KAGAROV, Hidden Urbanism. Architecture and Design of the Moscow Metro 1935–2015, Berlin 2016 (Russian edition 2017).
Dietmar NEUTATZ, Die Moskauer Metro. Von den ersten Plänen bis zur Großbaustelle des Stalinismus (1897–1935), Wien / Köln 2001 (Russian edition, 2013).
Konstantin RYZHKOV, Moscow Metropolitan, Moscow 1954.
Alexei TARKHANOV / Sergei KAVTARADZE, Stalinist Architecture, London 1992.
Yanina TATARZHINSKAYA, Founder of the National Metro, in: Natalia DUSHKINA (Ed.), Alexei Nikolayevich Dushkin. Architecture of the 1930s–1950s. Exhibition catalogue, Moscow 2004, pp. 42–63.

Picture Credits

1: A. Yakovlev, 2, 4, 7, 9: A. Savin, Wikimedia Commons, 3: Antares 610, Wikimedia Commons, 5: A. 'Floshtein' Fedorov, Wikimedia Commons, 6: Private archive, Brandenburg family, 8: Private archive, Markovsky family, 10–12: <https://en.radiofarda.com/a/uzbekistan-s-secret-underground-a-ban-on-photography-is-lifted-on-tashkent-metro-/29437456.html>

¹⁰ BRONOVITSKAYA, MALININ, Architecture of Soviet Modernism (Russian edition), 2016, p. 308.
¹¹ TATARZHINSKAYA, Founder of the National Metro, 2004, pp. 62f.
¹² KUZNETSOV, ZMEUL, KAGAROV, Hidden Urbanism (Russian edition), 2017, pp. 222f.
¹³ HATHERLEY, HERWIG, Soviet Metro Stations, 2019, pp. 6–30.
¹⁴ Metrogiprotrans, 2003, pp. 167–183.
¹⁵ In St. Petersburg there are eight stations under protection, in Kiev five stations. Considerable changes are underway in the subways of Baku and Tashkent.

¹ BOUVARD, Le Métro de Moscou, 2005, p. 9.

² As of 30.12.2018 <http://mosmetro.ru/press/digits/> (26.9.2019).

³ For Moscow metro lines from 1935 to 2023 see <https://stroim.mos.ru/metro> (26.9.2019).

⁴ In more detail: DUSHKINA, The Moscow Metro, 2008, pp. 128–134.

⁵ DUSHKINA (ed.), Alexei Nikolayevich Dushkin, 2004, p. 14.

⁶ RYZHKOV, Moscow Metropolitan, 1954, pp. 45–52.

⁷ Moscow Government Resolution No. 316, 25.04.2000.

⁸ ALLENOV, Evidence of Systemic Absurdism, 2003, p. 8.

⁹ Ibid., p. 92.

Die Architektur der U-Bahn-Stationen von Tbilisi. Vergangenheit und Gegenwart

Nato Gengiuri

Die U-Bahn-Stationen von Tbilisi, der Hauptstadt der damaligen Sowjetrepublik Georgien, wurde am 11. Januar 1966 eröffnet. Die U-Bahn in Tbilisi war nach Moskau, Leningrad und Kiew das vierte U-Bahn-System, das in der Sowjetunion entstanden war. Ihre Planung fällt zeitlich mit einer neuen Etappe der georgischen sowjetischen Architektur zusammen: dem Modernismus, der den Stil der öffentlichen Großbauten der Stalinära ersetzte. Diesem Wandel waren Veränderungen in der Innenpolitik des totalitären Reiches vorangegangen, die eine relative Freiheit gestatteten.

Fast gleichzeitig – nämlich zwischen 1958 und 1967 – sind in Tbilisi, Kiew und Baku U-Bahnnetze entworfen und realisiert worden. Der Vergleich der U-Bahnstationen dieser drei Städte belegt hinsichtlich des Baustils deutlich die Abkehr vom alten Baustil der stalinschen Zeit zugunsten der neuen, modernistischen Herangehensweise. Die Bauentwürfe der U-Bahnstationen von Tbilisi zeichnen sich durch Verzicht auf traditionellen Architekturschmuck und eine Neigung zu einfachen, geometrischen Formen aus. Charakteristisch für diese Bauten sind offene Glasfassaden und der breite Einsatz von Eisen und Beton. Ein Teil der U-Bahnhöfe von Kiew hingegen – das älteste dieser drei Netze – sind noch von stalinistischen Traditionen geprägt. In gewissem Sinn äußert sich dieselbe Tendenz auch in den U-Bahnstationen von Baku. Die Baukunst der U-Bahnstationen von Tbilisi stellt hingegen eine kühne Wahl der neuen ‚Ausdrucksweisen‘ dar, sowohl konstruktiv als auch in der architektonischen Gestaltung.

Die Baukunst der U-Bahnstationen von Tbilisi

Das U-Bahnnetz von Tbilisi besteht aus zwei Linien. Die Mehrheit der Entwürfe der ersten, 1966 fertiggestellten Linie stammen aus dem Jahr 1962, die Entwürfe der zweiten Linie sind zwischen 1970 und 1973 entstanden (die Eröffnung erfolgte im Jahr 1979). Die Stationen der ersten Linie liegen sowohl unterirdisch, als auch abschnittsweise an der Erdoberfläche. Die U-Bahnhöfe der zweiten Linie verfügen über keine Eingangsgebäude an der Oberfläche mehr, sodass diese Eingangsbauten als eine der Besonderheiten der Tbiliser U-Bahnarchitektur der 1960er Jahre gesehen werden können.

Im Stadtarchiv von Tbilisi werden einige der Bauentwürfe der U-Bahnstationen aufbewahrt, zum Teil finden sich hier auch Varianten eines Entwurfes. Diese Varianten zeigen deutlich, wie vielfältig das architektonische Konzept war, wie viel Experimentelles es enthielt. Diese Experimente haben die georgischen Architekt*innen gewagt, um die vor ihnen stehenden neuen Aufgaben bewältigen zu können, jedoch wurden nicht alle Experimente realisiert. Ich möchte einige Typen der

U-Bahn-Architektur hervorheben und demnach die Gestaltungen der U-Bahn-Stationen von Tbilisi wie folgt gliedern:

Erste Gruppe – oberirdische Stationen: Didube დიდუბე (Architekten: Givi Modzmanischwili, Nikoloz Lomidse) und Elektrodepot, heute Goziridse გოჯირიძე, (Architekten: Givi Modzmanischwili, Nikoloz Lomidse).

Zweite Gruppe – Entwürfe aus den 1960er Jahren, die ursprünglich zusammen mit anderen Gebäuden als Teil eines baulichen Ensembles gedacht waren, z.B. Lenin-Platz, heute Tawisuplebis Moedani, თავისუფლების მოედანი (Freiheitsplatz) (Architekt*innen: Revaz Bairamaschwili, Wladimer Alexi-Meskhischwili, Ketewan Kobachidse), Sadguris Moedani სადგურის მოედანი (Bahnhofsplatz) (Architekten: Revaz Bairamaschwili, David Morbedadse).

Dritte Gruppe – die oberirdischen Pavillons dieser unterirdischen Stationen stehen frei im Raum in der Nähe einer Grünanlage beziehungsweise im Park oder in der umgebenden Naturlandschaft: Rustaweli რუსთაველი (Architekten: Levan Djanelidse, Otar Kalandarischwili), 300 Aragweli 300 არაგველი (Architekten: Tamaz Tewsadse, Giga Batiaschwili), Nadsaladewi ნაძალადევი (ehem. Oktober. Architekten: Tamaz Tewsadse, Revaz Kiknadse) und Isani ისანი (Architekten: Givi Modzmanischwili, Nikoloz Lomidse). Der freie Raum und die Grünanlagen bilden den wichtigsten Faktor bei der Gestaltung dieser Bauten – sowohl ihres Exterieurs als auch ihres Interieurs.

Rustaweli – Eröffnungsbahnhof und Vorbild

Die U-Bahnstation Rustaweli wurde von den georgischen Architekten Lewan Djanelidse und Otar Kalandarischwili entworfen, die Skulptur stammt vom Bildhauer Elgudja Amaschukeli (Abb. 1-3). Die erste U-Bahnstrecke von Tbilisi wurde mit diesem Bahnhof eröffnet. Er überzeugt aufgrund der Stimmigkeit und Integrität des künstlerischen Konzeptes, jedes Detail ist sorgfältig durchdacht. Hinsichtlich der architektonischen Lösung des Zugangspavillons unterscheidet sich diese Station von den anderen dieser Gruppe: Er befindet sich in der Nachbarschaft einer Grünanlage und stellt dabei eine unabhängige, in sich geschlossene Struktur dar. Der Entwurf des oberirdischen Pavillons ist kreisförmig, was kennzeichnend für jene Zeit war und auch an anderen Orten, beispielsweise in der Kiewer U-Bahn, vorzufinden ist. Die U-Bahnstation Rustaweli ist mit 100 m Tiefe zudem die tiefste Station in Tbilisi. Die unterirdische Bahnsteigebene ist ein dreiteiliger, von Pylonen geteilter Raum. Die Proportionen der Architektur und die feinen Details der Verzierung bedingen die schlichte Eleganz des Baus. Sorgfältig gewählt sind die Thematik und das Dekor der Station: sie sind dem georgischen Denker und Dichter des 12. Jahrhunderts,



Schota Rustaweli, gewidmet, der seit Langem Teil der georgischen Identitätsbildung ist. Grundlage der künstlerischen Gestaltung der Station sind die Themen und handelnden Personen seines Gedichts ‚Der Recke im Tigerfell‘. Inspiriert durch das dichterische Werk schuf der Bildhauer Amaschukeli nicht nur die Reliefdarstellung des Portals (Abb. 2) und das kreisförmige Metallrelief im zentralen Saal der unterirdischen Station, sondern er verbindet jedes Detail mit der Hauptthematik Rustaweli, so etwa die metallenen Lüftungsgitter (Abb. 3) und die Sitzbänke, deren Beine in Tigerformen ausgebildet sind. Bei der Gestaltung der U-Bahnstationen in Kiew wurden ebenfalls Skulpturen eingesetzt, die aber noch im stalinistischen Stil gehalten sind: Sie sind realistisch-monumental. Im Vergleich dazu weist die Gestaltung der U-Bahnstation Rustaweli in Tbilisi neue Formen der Reliefdarstellung auf. Das Relief ist eine Sprache der Kunst, die sich aus der Flächigkeit und Bedingtheit der meist engen räumlichen Situation im Untergrund anbietet. Zugleich erinnern die Reliefs einerseits an die georgische Kunst des Mittelalters, andererseits entspricht diese Sprache auch der modernen Suche nach neuen künstlerischen Formen.

Ähnliche Darstellungformen findet man auch in den U-Bahnstationen Nadsaladewi (Architekten: Tamaz Tewsadse, Ramaz Kiknadse) und 300 Aragweli (Architekten: Tamaz Tewsadse, Giga Batiaschwili) vor. Diese Projekte markieren zusammen mit den Bauentwürfen für die Stationen Issani und Didube eine besondere Tendenz der georgischen Architektur der 1960er Jahre: das Streben nach leicht wirkenden Konstruktionen. Eine Gruppe der damals neuen Generation georgischer Architekten – Tamaz Tewsadse, Ramaz Kiknadze, Nikolos Lomidse und Giwi Modzmanischwili – hatte der Wuchtigkeit und Prächtigkeit der stalinistischen Bauten helle und frei tragende Bauwerke gegenübergestellt.



Abb. 1: U-Bahnstation Rustaweli in Tbilisi, Architekten: Levan Djanelidse, Otar Kalandarischwili, 1966 eröffnet. Foto 1982

Abb. 2: Relief über dem Eingang der U-Bahnstation Rustaweli, Künstler: Elgdudja Amaschukeli, 1966 eröffnet. Foto 2019

Abb. 3: U-Bahnstation Rustaweli in Tbilisi, 1966 eröffnet, Bahnsteig. Foto 2019

Oberirdisch und im Einklang mit der Natur

Die oberirdischen Pavillons der U-Bahnstationen 300 Aragweli (Abb. 4) und Nadsaladewi (Abb. 5, 6) sind ähnlich konstruiert und beziehen jeweils die umgebende Naturlandschaft in das künstlerisch-ästhetische Konzept ein. Sie werden zusammen mit der Grünanlage als Gesamtheit aufgefasst; da die beiden Fassadenseiten der rechteckigen Bauten vollkommen aus Glas bestehen, spielt die Umgebung sowohl für die Gestaltung des Äußeren als auch der Interieurs eine bedeutende Rolle: Die Transparenz der Fassaden macht die Umgebung zum Bestandteil des Interieurs – ein Novum in der U-Bahnarchitektur der 1960er Jahre. Zu den Stärken dieser U-Bahnbauten zählt auch die hohe Kongruenz zwischen der Kunst am Bau und dem Stil der Architektur. So befindet sich beispielsweise an einer Wand des oberirdischen Pavillons der Station Nadsaladewi ein großformatiges Tafelbild von Koka Ignatow, das ein Panorama der Stadt Tbilisi zeigt (Abb. 6). In den milchfarbenen Marmor eingravierte Figuren dehnen sich harmonisch über die ganze Fläche des Bildes.

Auch in der Architektur der oberirdisch liegenden Station Didube nimmt die harmonische Fusion mit dem Grünen der umgebenden Natur einen wichtigen Platz ein (Abb. 7-9).¹ Der Bahnsteig zeichnet sich durch ein Dach aus, das auf einer Reihe von Betonstützen ruht und sich wie die Flügel eines Vogels ausbreitet (Abb. 8). Dabei handelt es sich um eine konstruktive Neuerung, die damals in Tbilisi Einzug hielt: die Architekten



Abb. 4: U-Bahnstation 300 Aragweli, Architekten: Tamaz Tewsadse, Giga Batiaschwili, 1967 eröffnet, Eingangspavillon. Foto 2019

nutzten eine Überdachung aus dünnem Eisen-Beton als Hülle. Eine solche Spanndecke fand später in der sowjetischen Architektur eine breite Verwendung. Bei einer Sanierung wurden unter anderem die Bänke aus Eichenholz und die Rückenlehne, die auf Betonstützen befestigt waren, demontiert. Es scheint, als wären diese auf dem Entwurf vorgestellten Bänke durch damalige Mode inspiriert (Abb. 9).

Die U-Bahnstation Issani (Abb. 10-12) besitzt ihren eigenen künstlerischen Wert.² Das Konzept sieht ebenfalls eine Fusion des Gebäudes mit der grünen natürlichen Umgebung vor. Den oberirdischen Pavillon halte ich für das Musterbeispiel jener Tendenz, die in die georgische Architektur Ästhetik der Konstruktion, des Lichtes und ein neues, expressives, künstlerisches Erlebnis eingebracht hatte. Die Leichtigkeit der Überdachung wurde damals durch ein auf dem gesamten Bahnsteig verglastes Gebäude unterstrichen, das aussah, als ob es keine Wände besitze (Abb. 10,11). Heute ist dieser Eindruck wesentlich reduziert, denn die Fensterscheiben wurden durch ein blickdichtes Glas ersetzt, wodurch das Gebäude seine Transparenz und damit auch seinen künstlerischen Effekt verlor. Eine Neuerung war damals auch die Gestaltung der inneren Raumfläche: ins Interieur dringt von allen vier Seiten Licht aus den bogenartigen Öffnungen auf ganzer Breitenfläche, die gewölbte Form der Decke

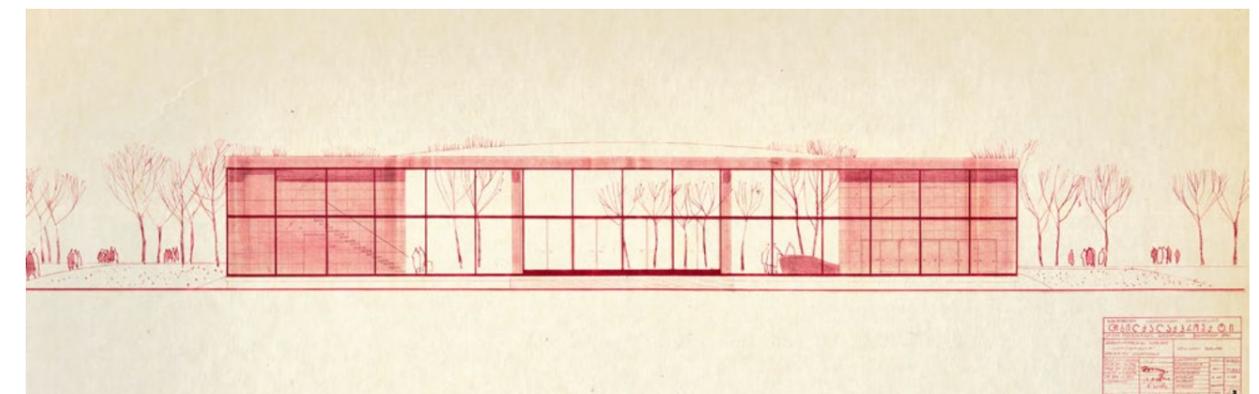


Abb. 5: U-Bahnstation Nadsaladewi (ehem. Oktober), Architekten: Tamaz Tewsadse, Ramaz Kiknadse, Ansicht des oberirdischen Pavillons. Grafik 1962



Abb. 6: Wandbild (Detail) mit dem Panorama der Stadt Tbilisi, U-Bahnstation Nadsaladewi (ehem. Oktober), Eingangspavillon, Künstler: Koka Ignatow. Foto 2019

trägt auch zum Effekt der Tragwerkskonstruktion bei. Auch das Wandbild, das kennzeichnend für die dekorative Architektur jener Zeiten war, bildet mit seiner leicht gebogenen Oberfläche eine Harmonie mit den architektonischen Formen (Abb. 12). Es handelt sich um eine Komposition aus Keramikplatten, die inhaltlich das Thema einer königlichen Jagd umsetzt (Künstler: Soso Koiava)³. Flora und Fauna, der reitende König, die Jäger mit Pfeil und Bogen, Sonne und Mond unterstreichen nochmals den Zusammenhang mit der Naturlandschaft und erinnern an die Legende zur Entstehung der Stadt Tbilisi: der König Wachtang Gorgasali entdeckte bei einer Jagd eine warme Schwefelquelle und beschloss, an dieser Stelle eine Stadt zu gründen, die den Namen ‚Warme Stadt‘ – Tbilisi – tragen sollte.

Schalenbauten

Issani ist auch hinsichtlich der Konstruktion eine Neuerung in der georgischen Architektur. Genauso wie die Station Didube bildet sie eines der ersten Musterbeispiele für den Einsatz dünnwandiger Hyparschalen zur Konstruktion des Daches.⁴ Die Konstruktion besteht aus vier hyperbelartigen Paraboloiden, die auf vier Stützen lagern. Dies war damals erstmalig

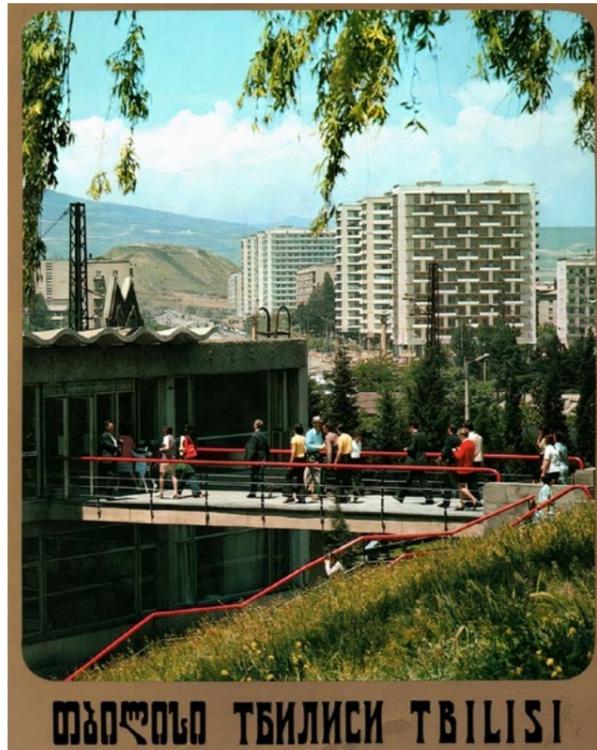


Abb. 7: Poster mit dem Foto des Eingangspavillons der U-Bahnstation Didube. 1970er Jahre

in Tbilisi, stellt aber auch für die gesamte Sowjetunion eine frühe Umsetzung dieser Überdachungen dar.

Schalenbauten fanden weltweit seit den 1950er Jahren des 20. Jahrhunderts große Verbreitung. Als eine der Parallelen zu den in Georgien realisierten Schalenbauten zählen das Schaffen von Architekten wie Felix Candela (1910–1997) oder des ostdeutschen Architekten Ulrich Müther (1934–2007). Es ist durchaus möglich, dass damalige Kontakte zur DDR und die Werke Müthers eine Inspirationsquelle für die georgischen Architekten beim Bau der U-Bahnstation Issani waren, jedoch



Abb. 8: U-Bahnstation Didube, Architekten: Nikolos Lomidse und Giwi Modzmanischwili, 1966 eröffnet, Bahnsteig. Foto 2019

ohne dass die georgischen Entwerfer die in jener Zeit bereits bekannte Form der Hyperschale einfach blind kopierten. Vergleicht man die U-Bahnstationen von Tbilisi mit anderen hyperboliformigen Paraboloiden, so fallen neben der Ähnlichkeit auch Unterschiede auf. Die größte Ähnlichkeit weist die U-Bahnstation mit dem Müthers Kaffeehausbau ‚Teepott‘ an der Ostseeküste in Warnemünde auf.⁵ Die U-Bahnstation und das Café entstanden fast zeitgleich 1967 und 1968. Trotz der Ähnlichkeit der Formen sind die künstlerischen Konzepte und die Gestaltungsart unterschiedlich – die U-Bahnstation Issani ist dynamischer und expressiver, die Gaststätte macht eher einen ausgeglicheneren, reservierteren Eindruck.

Rein unterirdisch – die zweite Linie

Die Stationen der zweiten Linie der U-Bahn von Tbilisi wurden in den Jahren 1970–1973 entworfen. Alle diese Stationen unterscheiden sich durch vollständigen Verzicht auf oberirdische Pavillons, zugleich wurde auch die Strecke vollständig unterirdisch geführt. Aber auch hier findet man konstruktive Neuerungen: so zum Beispiel U-Bahnstationen mit großer Tiefenlage wie Bahnhofplatz 2 (Architekt: Tengiz Kalandadse), und Technische Universität (Architekt: Giwi Modzmanischwili), die von einer monolithischen Eisen-Beton-Konstruktion mit einem Gewölbe überdacht sind, das nach zeitgenössischen Angaben in dieser Form zum ersten Mal in der Sowjetunion verwendet wurde⁶. Die Tonnendecken werden im sowjetischen U-Bahnbau der 1970er Jahre populär, beispielsweise in der parallel zur zweiten U-Bahn-Linie von Tbilisi erbauten U-Bahn im ukrainischen Charkow (1975 eröffnet). Auch in Charkow findet man Tonnendecken, die ähnlich der Station Polytechnische Universität in Tbilisi eine bearbeitete Oberfläche aufweisen, beispielsweise in der Station Sportivnaja (ursprünglich Zentralstadion, Architekten: Jury Plaksijew und Wladimir Spiwatschuk).

Insgesamt zeichnet sich die künstlerische Gestaltung der U-Bahn-Stationen von Tbilisi in den 1970er Jahren durch ihre Schlichtheit aus. Hauptakzente liegen auf den großen, frei tragenden Räumen der Stationen und der hellen, teils farbigen Ausgestaltung. Die Station Technische Universität (ehem. Polytechnische Universität) zeichnet sich aus durch ihre Ausstattung mit Wandbildern, die in einer Kombination aus Relief und Mosaik gefertigt sind. Die künstlerischen Kompositionen sind der Thematik ‚Kunst und Sport‘ und ‚Arbeit und Studium‘ gewidmet (Künstler: Radisch Tordia).

Ideologie in der U-Bahnarchitektur

In den 1970er Jahren zeigt sich die U-Bahnarchitektur in Tbilisi weniger ideologisch aufgeladen, vor allem hinsichtlich der Kunst am Bau. Dabei ist erneut der Vergleich der U-Bahnstationen der drei Städte Tbilisi, Kiew und Baku aufschlussreich. Die Ideologie wird in den U-Bahn-Systemen der drei Städte unterschiedlich zum Ausdruck gebracht, insbesondere erscheint sie in der Benennung der Stationen und in deren Gestaltung: Themen sind etwa die Oktoberrevolution, deren Protagonist*innen, sowjetische Symbolik, die Freundschaft zwischen den Völkern der Sowjetrepubliken etc. Wie bereits erwähnt, gab es in Tbilisi schon in den 1960er Jahren zahlenmäßig wenige U-Bahnstationen,

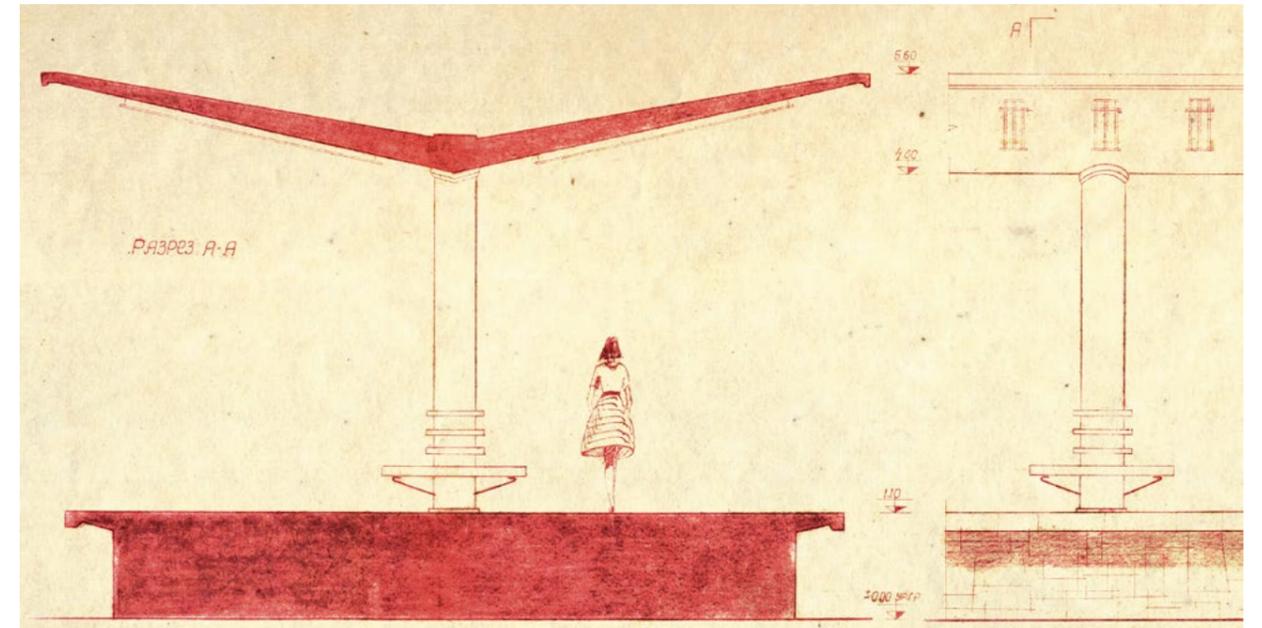


Abb. 9: Schnitt der U-Bahnstation Didube, Architekten: Nikolos Lomidse und Giwi Modzmanischwili. Grafik 1962

die man als ideologisch hätte bezeichnen können – in den Namen der Stationen wird die Staatsideologie lediglich in drei Fällen thematisiert: Leninplatz, 26 Sowjeträte und Oktober, später gesellte sich auf der zweiten Linie die Station Komsomolzen hinzu. In diesen Stationen ist eine Gestaltung mit revolutionär-ideologischem Charakter zu finden⁷, wobei es aber auch hier ein Beispiel für eine gewisse Neutralisierung dieser ideologisierten Gestaltung durch ein anderes Thema gibt. In der Station Oktober findet man das Thema der Oktoberrevolution auf dem Wandbild des unteren Bahnsteigs, im Vestibül aber ist ein großes Panorama der Stadt Tbilisi zu sehen (Abb. 6). Anders sieht es beispielsweise in Kiew aus – selbst dann, wenn es in der Benennung der U-Bahn-Station keinen direkten Hinweis auf die sowjetischen Prioritäten gibt, werden mittels Gestaltung ideologische Akzente gesetzt: Thema der U-Bahnstation Woksal (Bahnhof) ist die Geschichte der Ukraine. Hier werden die Akzente entsprechend der Ideologie gesetzt und die ‚Oktoberrevolution‘, das ‚Revolutionäre Schaffen von Taras Schewtschenko‘, die ‚Blütezeit der sowjetischen Ukraine‘ und das Wappen der Sowjetrepublik Ukraine in Wandbildern dargestellt. In Kiew waren in den U-Bahnstationen Universität und Theater monumentale Lenindenkmäler aufgestellt, der Bildhauer des Lenindenkmals in der Station Universität war Michail Dekermendschi.

Die U-Bahnstationen von Tbilisi zeichnen sich nicht durch eine solche Vielzahl der Denkmäler und Portraits der sowjetischen Führungsriege aus. Auch die Skulpturen von Lenin und anderen Parteivorsitzenden, die man in den U-Bahnstationen von Tbilisi durchaus auch sieht, waren mehr eine Art Tributzahlung an das Regime. Für die Gestaltung der Kompositionen der U-Bahnstationen von Tbilisi ist vor allem die nationale Thematik kennzeichnend und vorrangig. Mit der Vergangenheit Georgiens ist auch die Benennung und Gestaltung (mit einem Metallrelief) der U-Bahnstation 300 Aragweli verbunden. Später, in den 1970er Jahren, gesellen sich die Themen Kunst, Sport, Arbeit und Landesgeschichte hinzu.

Die Akzentuierung der nationalen Thematik macht sich in Kiew und Baku später bemerkbar, insbesondere in den 1970er Jahren. So wurde beispielsweise die Kiewer Station Solotije Wrata (Goldenes Tor, 1989 eröffnet) mit Mosaiken verziert, deren Thematik historisch war: die Kiewer Rus, Könige, Kirchen und Klöster; im Mittelpunkt stand die mittelalterliche Geschichte des Landes. In Baku wurde 1979 die U-Bahnstation Nisami Ganjewi in Betrieb genommen. Sie ist dem Nationalstolz Aserbaidschans, dem großen Dichter des 12. Jahrhunderts Nezami von Gandscha gewidmet. Es ist beachtenswert, dass hier die Pylonen der unterirdischen Station mit insgesamt 18 Mosaikkompositionen geschmückt sind, auf denen Illustrationen zu den Werken von Nisami zu sehen sind (Künstler: Mikael Abdullaew).

Veränderungen an den Bauten in der postsowjetischen Periode

Die politischen Veränderungen der postsowjetischen Zeit wirkten sich auf die U-Bahnarchitektur von Kiew, Baku und Tbilisi aus. Vor allem wurden die Benennungen der Stationen, die mit der sowjetischen Ideologie verbunden waren, durch neue Bezeichnungen, neue Toponymik oder durch die Namen, die mit nationaler Thematik im Zusammenhang standen, ersetzt. Verändert wurden auch die ideologiegebundenen Details der künstlerischen Darstellung – Skulpturen sowjetischer Staatsoberhäupter, also der politischen ‚Idole‘, ebenfalls die sowjetische Symbolik, Kompositionen der Revolutionsthematik wurden überall überstrichen, abgerissen oder durch neue Kompositionen versteckt. In Kiew wurde beispielsweise im Jahr 2014 in der U-Bahnstation Teatralnaja vor der Leninskulptur eine Wand errichtet, die mit Zeichnungen zum Thema Theater bemalt wurden. In der postsowjetischen Zeit tauchten Probleme auf, die die Zeit mit sich brachte und die wichtige Werke der sowjetischen Architektur, die großen künstlerischen Wert besaßen,

bedrohten. Damals wurde in Georgien die sowjetische Architektur noch nicht als eine epochale Kunstrichtung gewertet.

In Baku stößt man auf radikalere Herangehensweisen als in Kiew und Tbilisi: hier hat man beispielsweise die Station Itscheri Scheher (dt. Der Rat von Baku) abgerissen und durch einen Neubau ersetzt. Der neue oberirdische Pavillon bekam die Form einer Glaspypamide, die an die Pyramide des Louvre



Abb. 10: U-Bahnstation Isani, Architekten: Nikolos Lomidse und Giwi Modzmanischwili, 1967 eröffnet, Eingangspavillon. Foto 1971

Abb. 11: U-Bahnstation Isani, Architekten: Nikolos Lomidse und Giwi Modzmanischwili, 1967 eröffnet, Innenansicht des Eingangspavillons. Foto 2019

Abb. 12: U-Bahnstation Isani, Architekten: Nikolos Lomidse und Giwi Modzmanischwili, Eingangspavillon mit Wandbild, Künstler: Soso Koiava, 1967 eröffnet. Foto 2019

erinnert. Allem Anschein nach haben die Auftraggeber*innen ihren Blick eher nach Westeuropa gewendet und wollten sich als Teil der westlichen modernen Welt identifizieren.

In Georgien herrscht eine ambivalente Situation hinsichtlich des Überdenkens und Bewahrens von sowjetischer Architektur. Dies betrifft auch die U-Bahnstationen: Veränderungen geschehen ohne Rücksicht auf die bestehende Architektur, teilweise ohne Sachkenntnis. Viele bauliche und künstlerische Details sind verlorengegangen, beispielsweise die Lampen auf den Rolltreppen oder die Sitzbänke. Ohne die bestehende Gestaltung zu berücksichtigen erscheinen in den Interieurs und Exterieurs neue Details. Bauten, Kioske, auffällige Farbbemalungen, Werbe- und Auskunftsschilder verdecken die ursprüngliche Gestaltung und fügen den Stationen großen Schaden zu.

Demnach, so lässt sich schlussfolgern, löst die Architektur der Sowjetzeit in der postsowjetischen Wendezeit in Georgien immer noch Zweifel aus. Aus diesem Grund haben wir auch große Verluste und Schäden an Bauwerken zu beklagen. Das, was noch erhalten geblieben ist, bedarf intensiver Pflege, denn die Musterbeispiele des georgischen sowjetischen Modernismus verfügen über einen hohen künstlerisch-ästhetischen Wert. Diese Werke und diese Richtung haben im politischen Kontext der Sowjetunion individuelle Formen prägen können, während man gleichzeitig in der Sowjetunion begann, typisierte Architektur zu errichten, etwa im Wohnungsbau.

The Architecture of the Tbilisi Metro Stations – Past and Present

The first subway opened in Georgia's capital of Tbilisi on January 11, 1966, back when the country was incorporated into the Soviet Union as one of its Soviet Republics. The first subway stations were designed in the style of Soviet modernism. The Tbilisi Subway consists of two routes, with the second line added in 1979, still under Soviet rule. In terms of architectural design, the stations along these two routes differ: the architectural composition of the stations from the 1960s feature both aboveground and underground sections, while the stations on the second line feature only aboveground structures. What sets apart the architecture of Tbilisi's subway stations from their counterparts is their individualistic approach.

They usher in modernist trends in the Georgian architecture of that time: simplicity of form, large open glass facades facilitating active communication between the natural environment and interior architecture, and the use of thin-shell architecture technology – all these are new to both Georgian and Soviet architecture as a whole.

All these stations share one common characteristic decorative feature, relief sculpture, with panels using both stone and metal – the latter are especially popular in this period because of the growing interest in medieval Georgian metal sculpting. Using metal reliefs is characteristic of the Georgian architectural décor in the 1960s. Equally noteworthy is the employment of color ceramic panels and mosaics. Subway stations are useful for studying the period of Soviet modernist from the ideological and national angles, also considering the subsequent changes in the post-Soviet era.

Literatur

ბ. გენგიური, გარსული არქიტექტურა და მოდერნიზმი საბჭოთა ბანაკის ქვეყნებში [auf georgisch, zusammenfassung auf englisch: Nato GENGIURI, Thin-Shell Structures and Modernism in the Soviet Bloc Member Countries] in: 2nd International Scientific Conference Culture and Art: Research and Management. Conference materials, Batumi 2017, S. 41-50.

ვ. გოცირიძე, თბილისის მეტროპოლიტენი. გაზ. „კომუნისტი“, 1967. 1.11. #257, გვ. 5 [Wiktor GOZIRIDZE, Die U-Bahn von Tbilisi, in: Kommunisti, 1967, Nr. 257, S. 5].

ბ. ჯანბერიძე, ქართული საბჭოთა არქიტექტურა, თბ., 1971. [Nodar Janberidze, Georgische Sowjetarchitektur, Tbilisi 1971].

ს. კინჭურაშვილი, მეტროს ახალი სადგურები. ლიტერატურული საქართველო, 1967. 7.11., #44-45, გვ. 7. [Simon KINZURASCHWILI, Neue U-Bahn-Stationen, in: Literaturuli Saqartwelo, 1967, Heft 44-45, S. 7].

ა. კოჭლავაშვილი, მ. ჩორგოლაშვილი, ო. ხიზანიშვილი, თბილისის მეტროპოლიტენი, თბ, 1978. [Alexander KOTCHLAVASCHVILI / Mamia CHORGOLASCHVILI / Omar CHISANISCHVILI, Die Untergrundbahn in Tbilisi, Tbilisi 1978].

В. Гоциридзе, Г. Циминтия, Голубые экспрессы идут в Сабуртало, Метрострой, 1980, №1, с. 10 [Wiktor GOZIRIDZE / G. ZIMINTIA, Blaue Expresse fahren in Saburtalo, in: Metrostroj, 1980, Heft 1, S. 10].

Г. Модзанишвили, Архитектура надземных станций. Метрострой, 1966, №1, с. 16 [Giwi MODSMANISCHWILI, Architektur der oberirdischen Stationen, in: Metrostroj, 1966, Heft 1, S. 16].

Т. Тевзадзе, Художественный облик станции Октябрьская, Метрострой, 1966, №1, с. 17 [Tamaz TEWSADSE, Die künstlerische Gestalt der „Oktober-Station“, in: Metrostroj, 1966, Heft 1, S. 17].

Tanja SEEBÜCK, Schwünge in Beton. Die Schalenbauten von Ulrich Müther, Berlin 2016.

Bildnachweis

1: Foto von W. Poliakov, 1982, 10: Foto von Warlam Gengiuri, 1971, 2, 7, 9, 11: Fotos von Nato Gengiuri, 2019, 3, 4, 12: Fotos von Zurab Gengiuri, 2019, 5 und 9: Nationalarchiv von Georgien

¹ Im Archiv werden zwei Varianten des Entwurfs dieser Station aufbewahrt (die eine von Chichladze, die andere von Lomidze und Modzmanischwili). Ungeachtet dessen, dass die zweite Variante zur Realisierung bestätigt worden war, ist es dennoch auffallend, dass sich die Autoren in vielen Details ihrer Konzept einig waren und so bei der Realisierung auch einzelne Details aus der ersten Variante aufgenommen worden waren, wie zum Beispiel die Betonkonstruktionen auf dem Bahnsteig oder das Design der Sitzbänke. Das Dach wird schwebend in der Luft aufgelöst – so ist es auf der Skizze von Tschichladze zu sehen und so wurde es auch realisiert.

² GENGIURI, Thin-Shell Structures, 2017, S. 44.

³ KOTCHLAVASCHVILI, Die Untergrundbahn, 1978, S. 58.

⁴ Das Projekt U-Bahnstation Issani wurde 1968 bestätigt, der Bauprozess 1971 abgeschlossen.

⁵ Zu Ulrich Müther sowie zum ‚Teepott‘ siehe: SEEBÜCK, Schwünge, 2016, S. 256–260.

⁶ GOZIRIDZE, ZIMINTIA, Blaue Expresse, 1980, S. 10.

⁷ JANBERIDZE, Georgische Sowjetarchitektur, 1971, S. 452.

Prinzip Serialität. Zur Gestaltung des Wiener U-Bahnnetzes als optisches Leitsystem

Ralf Liptau

Das Wiener U-Bahnnetz ist im europäischen Vergleich eher spät, seit den frühen 1970er Jahren, entstanden – die ersten Stationen wurden 1978 eröffnet. Eine ganz selbstverständliche Gemeinsamkeit der Wiener U-Bahnhöfe mit U-Bahnstationen in anderen Städten ist Grundlage der folgenden Überlegungen: Wie bei jeder anderen U-Bahnstation der Welt können auch in Wien die Fahrgäste die Bahnhöfe in zwei Richtungen durchschreiten. Sie können einerseits mit dem Zug in den Bahnhof einfahren (Abb. 1), dort aus dem Zug aussteigen und sich anschließend durch die Station hindurch in Richtung Ausgang bewegen. Die zweite Möglichkeit besteht andererseits darin, von der Straßenebene kommend als Fußgänger*in in den U-Bahnhof hinunterzugehen, ihn in Richtung der Bahnsteige zu durchqueren und dann dort in den Zug einzusteigen (Abb. 2). Natürlich können sie durch eine Station auch hindurchfahren oder, in einigen Fällen, auch von einer Linie in eine andere umsteigen.

Für die folgenden Ausführungen zur Gestaltung des Wiener U-Bahnsystems will ich mich auf die zunächst banale Feststellung konzentrieren, dass ein U-Bahnhof zum Ein- und Aussteigen in die U-Bahn dient. Hieran will ich ausführen, worin in der österreichischen Hauptstadt die Charakteristika und Besonderheiten der U-Bahnstationsgestaltung liegen, vor allem auch im Unterschied zu anderen, teilweise gleichzeitig entstandenen Stationen, beispielsweise in Berlin.

Ein grundlegendes Charakteristikum der Wiener U-Bahnhöfe sei vorweg genannt: Die Gestaltung der Wiener U-Bahn begleitet die Fahrgäste als kontinuierliche Einheit durch die gesamte Stadt. Innerhalb der einzelnen Stationen gibt die Gestaltung keine Hinweise darauf, an welcher Stelle der Stadt sich der Fahrgast befindet. Es gibt keine von Station zu Station variiende, individuelle Innenarchitektur, die die Bahnhöfe als ein-



Abb. 1: Probefahrt vor Eröffnung der U-Bahnlinie 1, Einfahrt in den Bahnhof Karlsplatz, Wien. Foto um 1978

zelne Bauwerke voneinander unterscheidbar machen würde. Es ist stattdessen genau anders herum: Wenn die Fahrgäste von der Straßenebene kommend einen U-Bahnhof betreten, wissen sie bereits, was sie im Untergrund architektonisch erwartet, denn unabhängig von der konkreten Position in der Stadt ist die Gestaltung aller U-Bahnhöfe weitgehend gleich.

Eine Vergleichsfolie bilden die etwa zeitgleich entstandenen Stationen im damaligen West-Berlin: Wenn Fahrgäste dort aus der U-Bahn aussteigen, erkennen sie die jeweilige Station – zumindest als Ortskundige – sofort an ihrer individuellen Gestaltung und können so darauf schließen, an welcher Stelle in der Stadt sie sich befinden. Dies funktioniert nicht zuletzt aus dem Grund, dass die Gestaltung der Stationen oft explizit auf den jeweiligen oberirdischen Ort anspielt (vgl. Beitrag Verena Pfeiffer-Kloss in diesem Band).

In beiden Fällen – Wien und Berlin – macht die Gestaltung der U-Bahnstationen Orientierungsangebote. Aber eben grundsätzlich verschiedene. Ich will drei Kategorien von gestalterischen Orientierungskonzepten vorschlagen, von denen ich glaube, dass nie alle drei gleichzeitig auftreten können. Anders formuliert: Bei der gestalterischen Konzeption von U-Bahnstationssystemen haben sich Planer*innen zwangsläufig für eine Auswahl aus diesen drei Konzepten zu unterscheiden. Der Vergleich zwischen den aus den Nachkriegsjahrzehnten datierenden U-Bahnstationsgestaltungen in unterschiedlichen Städten zeigt, dass die Planenden im gleichen Zeitraum auf unterschiedliche – unvereinbare – Konzepte zurückgegriffen haben.

Kategorien gestalterischer Orientierungssysteme in der U-Bahnarchitektur

Die hier vorgeschlagenen Kategorien beziehen sich erstens auf das *Gesamtnetz*, zweitens auf die hierin geführten einzelnen *Linien*, drittens auf die entlang der Linie aufeinander folgenden *Einzelstationen*.

Unter der ersten Kategorie fasse ich Orientierungsangebote zusammen, die innerhalb eines gesamten *U-Bahn-Netzes*, also über die einzelnen Linien und U-Bahnhöfe hinaus, gültig sind. Im Blick habe ich hier gestalterische Konzepte, die den Fahrgästen anzeigen, auf welcher Linie sie sich befinden und die damit eine Lokalisierung im Gesamtnetz ermöglichen. Die zweite Kategorie betrifft die Lokalisierung entlang der einzelnen *Linie*, es geht also um gestalterische Ansätze, die den Fahrgästen anzeigen, auf welchem Bahnhof sie sich befinden. Weiter vom Großen zum Kleinen fortschreitend betrifft die dritte Kategorie dann die Orientierungsangebote innerhalb eines *einzelnen Bahnhofs*. Gemeint ist damit nicht nur das Anzeigen der Wegeverbindungen zwischen U-Bahn und Straßenebene, sondern ebenso taktile und visuelle



Abb. 2: Unterirdischer Zugang am U1-Bahnhof Südtiroler Platz, Wien. Foto um 1978

Orientierungssysteme sowie andere Konzepte zur Lenkung von Wahrnehmung während des Aufenthalts im U-Bahnhof.

Das Wiener System hebt auf die erste und dritte Kategorie ab, also die Orientierung im Gesamtnetz sowie die Orientierung im Einzelbahnhof, während zahlreiche andere Systeme – wie beispielsweise das bereits erwähnte System in Berlin – vor-

nehmlich auf die zweite Kategorie, die Orientierung entlang einer Linie, ausgerichtet sind. An diesen grundsätzlich unterschiedlichen Herangehensweisen zeigt sich, dass die Frage, was ein U-Bahnhof aus gestalterischer Sicht eigentlich ganz grundsätzlich zu sein habe, in den 1970er Jahren keinesfalls geklärt war. Die Selbstverständlichkeit, mit der wir die Ausgestaltung von U-Bahnhöfen bisweilen hinnehmen, löst sich auf, sobald wir genauer hinschauen.

Eine ‚echte‘ U-Bahn für Wien

Das Wiener U-Bahnnetz gilt, wie bereits erwähnt, im europäischen Vergleich als verspätet, da ein ‚echtes‘ – also ein auf einem eigenen, in sich geschlossenen Schienensystem betriebenes – U-Bahnsystem erst ab den 1970er Jahren entstanden ist. Bis dahin ist der öffentliche Nahverkehr in der österreichischen Hauptstadt vornehmlich durch Straßenbahnen abgedeckt worden sowie durch die nach Plänen Otto Wagners in den 1890er Jahren realisierte, oberirdisch verlaufende Stadtbahn, die ursprünglich mit Dampf und später durch Oberleitungen betrieben wurde und damit den Charakter einer Straßenbahn hatte. Einzelne, vergleichsweise kurze Streckenabschnitte der Straßenbahn sind in den 1960er Jahren punktuell als ‚USTRAB‘ (Unterpflasterstraßenbahn) unter die Erde verlegt worden. Erst zu Beginn der 1970er Jahre begann der Bau eines unabhängigen und überwiegend unterirdischen U-Bahn-Netzes. In der ersten Ausbauphase bis 1978 erfolgte die Errichtung des ‚Grundnetzes‘ mit dem Neubau der Linie U1, die das Stadtzentrum in nord-südlicher Richtung unterfährt. Zudem ist ein Teil der bestehenden Stadtbahnanlage durch die Verlegung der als

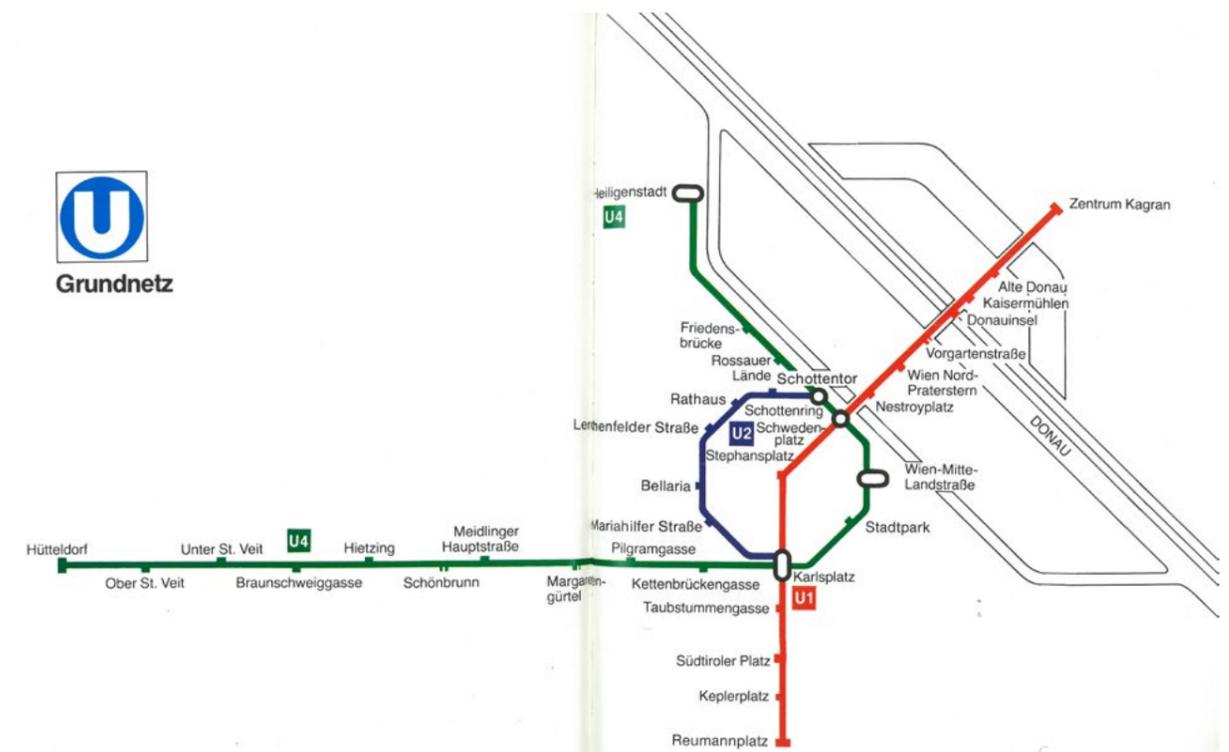


Abb. 3: Grundnetz der Wiener U-Bahn, Stand 1980



Abb. 4: Innenausbau des U-Bahnhofs Südtiroler Platz (U1), Wien. Foto, Mai 1976

Abb. 5: U-Bahnhof Südtiroler Platz, Wien, Bahnsteigebene nach Fertigstellung. Foto um 1978

Oberleitung geführten elektronischen Versorgung in schienenbegleitende Leitungen technisch auf den U-Bahnbetrieb umgestellt und fortan als U4 geführt worden. Die bereits erwähnte unterirdische Straßenbahn USTRAB ist im Bereich der Ringstraße ebenfalls auf U-Bahnbetrieb umgestellt worden, von da an geführt als Teilabschnitt der Linie U2 (Abb. 3).

Die Gestaltung der Wiener U-Bahnhöfe seit den 1970er Jahren geht auf einen Architekt*innenwettbewerb zurück, den die Stadt Wien im Jahr 1969 ausgelobt hat.¹ Wenn schon nicht international, so war der Wettbewerb zumindest interdisziplinär angelegt. So beschreibt der damalige Leiter der Wiener Magistratsabteilung 19 für Architektur und Stadtgestaltung, Rudolf Kolowrat, in einer Festschrift zur Eröffnung des ersten Streckenabschnitts 1978: „Der Wettbewerb war ein allgemeiner österreichischer Wettbewerb, an dem alle befugten Architekten, die österreichische Staatsbürger sind, teilnehmen konnten. Den Architekten wurde die Zusammenarbeit mit Ingenieuren, Industrial Designern, Graphikern usw. empfohlen, weil die gestellte

Aufgabe nur unter Berücksichtigung aller Komponenten, welche für ein U-Bahn-System bestimmend sind, gelöst werden kann.“²

Zwei Preise wurden an zwei Architektenteams vergeben, die Verfasser Wilhelm Holzbauer, Heinz Marschalek, Georg Ladstätter und Bert Ganter schlossen sich daraufhin zur ‚Architektengruppe U-Bahn‘ zusammen. Das einheitliche Beschriftungssystem stammt von den Wiener Grafikern Tino Erben und Werner Sramek. Die Bahnhöfe, die nach Entwürfen der Architektengruppe entstanden sind, zeichnen sich im Wesentlichen durch zwei Dinge aus, die für das grundlegende Verständnis des Wiener Gestaltungsprinzips zentral sind. Zunächst einmal werden alle Wiener Stationen gestalterisch einheitlich von einem Paneelsystem geprägt: Abgetönt weiße Pressphenolharzplatten, also Pressspanplatten, wurden zur Verkleidung aller Wand-, Stützen- und Deckenflächen im Aufenthaltsbereich der Fahrgäste verwendet (Abb. 4 und 5). Bei Bahnhöfen mit Seitenbahnsteigen betrifft das auf Bahnsteigebene im Wesentlichen die Seitenwände der Stationen sowie die Decke über dem Bahnsteig. Bei Stationen mit Mittelbahnsteigen sind der Deckenbereich und die Stützelemente mittig auf dem Bahnsteig auf diese Weise verkleidet. Die Paneele sind in Metallschienen eingehängt und verfügen auf allen konstruktiv gleichartigen Stationen über die gleiche Breite; in dieses Raster sind zudem alle Funktions- und Informationselemente wie etwa Sitzbänke, Mülleimer und Schaukästen für Linienpläne und Werbeplakate eingesetzt. Auch diese Elemente sind streng standardisiert, so dass sowohl die Paneele als auch die sonstigen Einbauten an allen Stationen bei Beschädigung mit geringem Aufwand und unter Beibehaltung des ursprünglichen Gestaltungsprinzips ausgetauscht werden können.³ Das Konzept erinnert an das gleichzeitig in den 1970er Jahren populär gewordene Prinzip Einbauküche, wo ebenfalls Funktionselemente wie Kühlschrank, Herd und Spüle mit jeweils den gleichen standardisierten Abmessungen in eine Art Tragsystem eingesetzt werden.

Die Orientierung im Wiener U-Bahn-Netz wird über ein einheitliches Prinzip der Farbgebung sowohl der Metallschienen zwischen den Panel-Elementen als auch der Ausbaudetails wie etwa Beschilderungen und Handläufe organisiert (Abb. 6). Jeder Linie ist eine eigene Farbe zugeordnet, die entsprechend als Linienfarbe auch im U-Bahn-Plan auftaucht. So sind die Bahnhöfe der ersten nach diesen Prinzipien gestalteten Linie, der U1, in den Ausbaudetails in kräftigem Rot gehalten. Der Linie U2 ist die Farbe Violett zugeordnet, die Linie U4 wird in Hinblick auf die integrierten Stationen Otto Wagners und deren in Grün gestrichelten Details sowie den grün oxidierten Kupferdächern der Pavillons als grüne Linie geführt. Die Farbgebung dient damit dazu, die Orientierung innerhalb des Gesamtnetzes sicherzustellen, indem sie anzeigt, auf welcher Linie man sich gerade befindet. Dieses aus der Bahnhofsgestaltung erwachsene Orientierungsangebot entspricht damit der oben beschriebenen ersten Kategorie.

Gesamtbild U-Bahnnetz

Die Entscheidung für ein solches Ausbauprinzip, das den Bezug auf das Gesamtnetz in den Mittelpunkt stellt, ist von den Verantwortlichen bereits zu einem frühen Zeitpunkt innerhalb des Planungsprozesses getroffen worden. Das wird allein dadurch deutlich, dass der schon zitierte Rudolf Kolowrat als Leiter der zuständigen Magistratsabteilung in seinem Text über

die Gestaltung der Bahnhöfe in der Eröffnungsbroschüre die Einheitlichkeit der einzelnen Stationen im Dienste eines ‚lesbaren‘ Gesamtnetzes gleich im ersten Satz betonte. Sein Artikel beginnt mit folgender Formulierung: „Die besondere Eigenart und Vielschichtigkeit der Bauaufgabe, eine U-Bahn für eine Millionenstadt zu planen und zu bauen [...], bringen es mit sich, daß Gestaltungsfragen auf das Ziel eines zusammenhängenden, ablesbaren Gesamtbildes [Hervorhebung R.L.] ausgerichtet sind, welches der U-Bahn ihr besonderes und im Stadtorganismus unverwechselbares Image geben soll.“⁴ Schon bei der Ausschreibung des Wettbewerbs habe das Ziel entsprechend darin gelegen, eine Auswahl von „typologischen Einzelbauwerken [zu erhalten, R.L.], die, modifiziert wiederholt, es ermöglichen sollten, das gesamte U-Bahn-Netz als *einheitliches Gesamtbauwerk* [Hervorhebung R.L.] zu gestalten.“⁵

Das Gedankenbild ist also Folgendes: Obwohl die Bahnhöfe typologisch ‚Einzelbauwerke‘ sind, gehen sie doch in einem ‚Gesamtbild‘ beziehungsweise ‚Gesamtbauwerk‘ auf, so dass die Fahrgäste bei ihrer Fahrt mit der U-Bahn nicht von Bahnhof zu Bahnhof, also von Einzelarchitektur zu Einzelarchitektur springen – sondern vielmehr *ein* Bauwerk durchfahren, das als zusammenhängende Megastruktur oder als Layer unter der Stadt liegt. Daraus folgt, dass die stilistischen und typologischen Verbindungen der einzelnen Bahnhofsbauten *horizontal* liegen. Die Stationen sind gestalterisch miteinander verwoben, die architektonische Gestaltung bezieht sich entsprechend auf das Netz als Ganzes, als eigene Entität unter der Stadt. Eine gestalterische *vertikale* Verbindung, bei der das Aussehen des U-Bahnhofs unter der Erde die am jeweiligen Punkt oberirdisch sich befindende Stadt antizipieren würde, gibt es, wie eingangs schon betont, nicht. Das U-Bahnnetz ist als ein in sich abgeschlossener Komplex auf gestalterischer Ebene lokal nicht verortet.

Auch eine Datierung der Entstehungszeit der Stationen auf architekturhistorischer Basis ist kaum möglich. Durch die konsequente Einhaltung des gestalterischen Prinzips der Architektengruppe U-Bahn sind die neu errichteten Stationen, mit denen das Netz über Jahrzehnte bis hin zur 2017 eröffneten Streckenverlängerung der U1 immer weiter erweitert wurde, von stilistischen und geschmacklichen Entwicklungen weitgehend unbeeindruckt geblieben. Auch beim derzeit laufenden Neubau der Linie U5 bis 2025 wird sich die Gestaltung der Stationen am ursprünglichen Konzept orientieren.

Die Bahnsteigkante als Gebäudeabschluss

Das für Wien beschriebene Konzept der *horizontalen* Verklammerung der einzelnen Stationen zu einem Gesamtbauwerk findet auch im Verhältnis von Bahnsteig- und Gleisbereich seinen Niederschlag. Dies betrifft nun die Frage nach den gestalterischen Orientierungsangeboten innerhalb des einzelnen Bahnhofs und damit die Kategorie drei der vorgeschlagenen Gruppierung. Jenseits der Bahnsteigkante, im Gleisbereich, sind die Wiener Bahnhöfe unverkleidet, nur spärlich beschildert und ebenso spärlich beleuchtet. Auf gestalterischer Ebene scheint der Gleisbereich also einem anderen Raum anzugehören als der Bahnsteigbereich. Bei Bahnhöfen mit Mittelbahnsteigen sind die außenliegenden Wände hinter den Gleisen – die Hintergleiswände – im betonsichtigen Rohbauzustand belassen, bei Stationen mit Seitenbahnsteigen präsentiert sich der mittig zwischen den



Abb. 6: Baudetails auf Bahnhöfen der U-Bahnlinie 1, Wien, Signalfarbe rot. Fotos vor 1993

Bahnsteigen befindliche Gleisbereich entsprechend im ingenieurmäßig anmutenden, nur spärlich beleuchteten Rohbauzustand. Von einem „highly sophisticated system“ schwärmte noch 1993 der britische Pop-Art-Künstler Peter Blake im Vorwort zu einer Veröffentlichung der Architektengruppe U-Bahn.⁶ „The use of light (as well as darkness) to direct (as well as warn) passengers, without making this obvious at all, is quite brilliant.“⁷ Von einer „optisch völlige[n] Trennung des Bahnsteigs vom Gleisbereich“⁸ schrieben die Architekten selbst und betonten in diesem Zusammenhang den „hohlkehlenartigen Abschluß der Decke“⁹ über den Bahnsteigbereichen auf Höhe der Bahnsteigkante. Tatsächlich bewirken die zwischen Bahnsteig- und Gleisbereich heruntergezogenen Deckenelemente und der hier parallel zum Bahnsteig eingesetzte Leuchtstreifen einen optischen Abschluss (vgl. Abb. 5).

Dieses Gestaltungsprinzip erzeugt ein ganz konkretes Bild davon, was ein U-Bahnhof gemäß dem Konzept der Planenden in Wien ist: Auf gestalterischer Ebene ‚endet‘ er an der Bahnsteigkante. Was dahinter liegt, ist – gestalterisch gesehen – nicht mehr Teil der Station, sondern gehört in den Bereich der Tunnelröhre. Ein Wiener U-Bahnhof ist also keine Halle, in die eine Bahn einfährt, sondern ist ein an die Tunnelröhre ‚angedockter‘ Bahnsteig, der, vergleichbar etwa auch einer oberirdischen Straßenbahnhaltestelle, an der Gleiskante endet. Das Wiener U-Bahnnetz ist demnach vor allem als ein System zu verstehen, bei dem *durchgängige* Tunnelröhren die Stadt unterqueren und hin und wieder seitlich von Bahnsteigen begleitet werden.

Was daraus für die Raumwahrnehmung der Stationen folgt, ist eine deutliche Umkehrung etwa im Vergleich zum Berliner Prinzip: Der typische Wiener U-Bahnhof ist gestalterisch von denjenigen Zeitabschnitten her konzipiert, in denen sich der Zug als eine Art vierte Wand im U-Bahnhof befindet. Die Hohlkehle an der Decke leitet das Auge fließend über auf die Seitenwand der U-Bahnwagen über, die somit temporär als Teil der Architektur wahrgenommen werden. Besonders deutlich



Abb. 7: U-Bahnhof Schottenring, Wien: Zwei Signalfarben auf einem Bahnsteig. Bis 2008 war der bahnsteiggleiche Übergang von der U2 (violett) in die U4 (grün) möglich. Foto vor 2008



Abb. 8: Der U-Bahnwagen als ‚vierte Wand‘ im U-Bahnhof Taubstummengasse, Wien. Foto um 1975

wird dies etwa an der Inszenierung eines Zuges im U-Bahnhof Taubstummengasse in einer zeitgenössischen Fotografie (Abb. 8). Bei dem hier abgebildeten Wagen sind die Türen auf beiden Seiten geöffnet, so dass der Blick durch den Waggon hindurch auf die Stationsbeschriftung der Hintergleiswand fällt. Zudem ist der Zug so in der Station positioniert, dass die Binnengliederung der Bahnsteigdecke durch diejenige des U-Bahnwagens fortgeführt wird, als seien Architektur und Fahrzeug auf Basis eines einheitlichen Maßsystems entworfen worden. Verlässt die Bahn als mitgedachter Teil einer Wiener U-Bahnstation den Bahnhof, klappt im Bahnsteigbereich eine breite dunkle Lücke, die den Blick freigibt auf ein unwirtliches, abschreckendes Tunnelrohrsystem.

Die angeführten Details zeigen, dass in Wien ein Gestaltungsprinzip entwickelt wurde, das Orientierungsmöglichkeiten innerhalb des Gesamtnetzes und innerhalb des einzelnen Bahnhofs bietet. Eine gestalterische Bezugnahme auf die Position innerhalb der U-Bahnlinie gemäß der oben ausgeführten, zweiten Orientierungskategorie sowie eine Bezugnahme auf das konkrete oberirdische Stadtbild an dieser Position gibt es nicht. Mit ihrem Fokus auf Netz und Station und eben nicht auf Linie und Stadtbild ist das Wiener U-Bahnssystem auf gestalterischer Ebene als in sich geschlossene, autarke Entität zu denken. Gerade der Vergleich mit Berlin zeigt, dass das keineswegs eine Selbstverständlichkeit ist.

Übertragbarkeit auf andere Netze

Dem Wiener System ist damit inhärent, dass es sich ganz ohne grundsätzliche Anpassungen auf andere Städte übertragen lässt. So etwa auf die U-Bahnhofsarchitektur der Stadt Bonn, wo Mitglieder der Wiener Architektengruppe ab Mitte der 1970er Jahre am Ausbau einiger der neuen Stadtbahnstationen beteiligt waren (vgl. Beitrag Philipp F. Hantscha in diesem Band).¹⁰ Auch in Budapest sind um das Jahr 1990 auf der Metrolinie U3 Stationen errichtet worden, die ganz offensichtlich auf die Prinzipien der Wiener Architekten zurückgehen.

Eine ironische Volte besteht darin, dass die Wiener Architektengruppe Anfang der 1990er Jahre auch einen Entwurf für die Neugestaltung der Berliner U-Bahnstation Weberwiese erarbeitet hat, der allerdings nicht umgesetzt wurde.¹¹ Berlin und Wien stehen meiner Ansicht nach für zwei Extreme im Verständnis dessen, was ein U-Bahnhof typologisch zu sein hat – ohne dass damit eines der beiden Systeme dem anderen vorzuziehen sei. Mit ihrer Fokussierung einerseits auf Serialität – Wien – und andererseits auf Individualität – Berlin – liegen den beiden U-Bahnnetzen jeweils diametral entgegengesetzte Gestaltungsprinzipien zugrunde. Insofern erscheint es nur folgerichtig, dass die Wiener Architekten in Berlin keine Station gestaltet haben.

The Principle of Seriality. On the Design of Vienna's Underground Network as Visual Guidance System

The focus of this paper on Vienna's underground architecture since the 1970s is on the 'functionality' of its architectural design. The question is how the architectural design concept of an underground station contributes to its function as a traffic and transit space, both in the underground network as a whole and in the individual underground station. Finally, from the design in Vienna, it is possible to derive general considerations that will be elaborated and proposed for the description and analysis of the construction task of the underground station in the second half of the 20th century.

Literatur und Quellen

ARCHITEKTENGRUPPE U-BAHN (Hrsg.), Architektengruppe U-Bahn. Wilhelm Holzbauer, Heinz Marschalek, Georg Ladstätter, Bert Gantar, Wien 1975.

GEWISTA WERBEGESELLSCHAFT M.B.H. (IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM MAGISTRAT DER STADT WIEN UND DEM VERLAG FÜR JUGEND UND VOLK) (Hrsg.), Wiener U-Bahn. Ein Jahrhundertprojekt, Wien 1980.

Wilhelm HOLZBAUER, Heinz MARSCHALEK, Georg LADSTÄTTER, Bert GANTAR (Hrsg.), Die Arbeiten der Architektengruppe U-Bahn 1970-1993, Wien / New York 1993.

Rudolf KOLOWRATH, Gestalterische Aufgaben im Zusammenhang mit dem Wiener U-Bahn-Bau, in: STADTBAUDIREKTION WIEN (Hrsg.), U-Bahn-Bau in Wien. Festschrift anlässlich der Eröffnung der ersten Teilstrecke des Wiener U-Bahn-Netzes am 25. Februar 1978, Wien 1978, S. 20-26.

Bildnachweise

1, 2, 4, 5, 7: „Remise“ – Verkehrsmuseum der Wiener Linien, 3: GEWISTA, Jahrhundertprojekt, 1980, S. 46f., 6: Holzbauer u.a., Arbeiten, 1993, S. 50, 8: Architektengruppe U-Bahn, Architektengruppe, 1975, S. 26

¹ KOLOWRATH, Gestalterische Aufgaben, 1978, S. 20.

² Ebd., S. 22.

³ ARCHITEKTENGRUPPE U-BAHN (Hg.), Architektengruppe U-Bahn, 1975, o. S. [S. 2].

⁴ KOLOWRATH, Gestalterische Aufgaben, 1978, S. 20.

⁵ Ebd., S. 20.

⁶ HOLZBAUER u.a., Arbeiten, 1993, S. 7.

⁷ Ebd.

⁸ ARCHITEKTENGRUPPE U-BAHN (Hg.), Architektengruppe U-Bahn, 1975, o. S. [S. 2]. Wortgleich auch in: KOLOWRATH, Gestalterische Aufgaben, 1978, S. 22.

⁹ Ebd.

¹⁰ HOLZBAUER / MARSCHALEK / LADSTÄTTER / GANTAR (Hg.), Arbeiten, 1993, S. 130

¹¹ Ebd., S. 133.

The Metro as an Art Space. Towards a New Mobility Planning

Venetsanaki Charikleia

The following presentation is an extract of my diploma thesis which was presented at the School of Architecture at the National Technical University of Athens. The issue is about the idea of utilising the underground transportation network as a multi-stimulus art space. The occasion for dealing with this particular issue was a moment of travel within the city of Athens. I realised then that public transport is confronted with a new challenge, beyond its purely functional specifications as a necessary infrastructure of a modern metropolis. My observations concerned the metro line between Thissio and Monastiraki railway stations, two of the most central stations in Athens. This part of the line represents transcendence in the history of public

transport, since it was here that the railway first went underground in 1895. This was then the first metro line in Athens, but it also constitutes a contact with the history of the place. The electric railway, before going deep under the modern city, passes through the archaeological site of the Athenian market, the centre of the ancient city.

At that moment, another aspect of the structure of transportation emerges. In the modern city of Athens, where monuments, art and history are located in buildings, the metro sets this experience on an entirely new basis by breaking down the boundaries between infrastructure and cultural experience. This ability of the subway seems to be significantly restricted after



Fig. 1: Evangelismos station, built in 2000 by Olympiako Metro, platform level. Photo: Venetsanaki Charikleia, 2018

Fig. 2: Syntagma station, built in 2000 by Olympiako Metro, platform level. Photo: Venetsanaki Charikleia, 2018

Fig. 3: Syntagma station, built in 2000 by Olympiako Metro, entrance level, archaeological findings of the metro excavation. Photo: Venetsanaki Charikleia, 2018

Fig. 4: Larissa station, built in 2000 by Olympiako Metro, platform level, benches in the shape of silhouetted men, made by Giannis Gaitis. Photo: Georgios Makkas, 2001



Fig. 5: Section along the platform level, alternative proposal for the new Akadimia station. Source: Venetsanaki Charikleia

it goes underground. The new place that defines the metro is a modern heterotopia, a parallel world under the urban landscape, which is only connected with the rest of the city at specific sites. Thus, the communication with it is now lost.

The metro network, however, has ever-increasing value and interaction with the everyday life of the city's inhabitants, so that its lines end up in lifelines, corresponding to the wrinkles of the palm, according to Marc Augé. The network of this important infrastructure, nonetheless, provides a strictly sterile experience of recurrent spaces, structured only to serve the absolutely essential function of the transport (Figs. 1, 2). Looking at the metro platforms from the train, the only things that seem to change are the names that identify the space.

The idea of enhancing the metro areas began in Athens in 2000 when archaeological findings discovered at the site during the excavations where first included in the stations. Syntagma is one of those places where a big part of the ancient city came to light after the subway excavations. Today one can see many of those findings in the entrance hall of the station (Fig. 3).

Also, in the same period, works by contemporary Greek art-

ists were placed that served as identifying elements for each station. The most famous artists that took part in this were Giannis Moralis, Alekos Fasianos and Giannis Gaitis: their creations are located in some of the most popular stations (Fig. 4).

The latest trend is the introduction of temporary exhibits or events, which are organised by the administration of the subway. Along with all of this, art has been more closely linked to the subway through the street musicians around its exits, who give a different quality to the transition between city and station.

The idea of organising art events in the subway already existed in other cities around the world, such as Madrid, London and New York, but the success of these events has been strongly questioned. A typical example that questioned the impact of art events on subway users was the social experiment that was carried out at New York's Central Station by one of the world's best musicians in April 2007. Joshua Bell played the violin for about 45 minutes at peak time, when most of the people were on their way to their jobs. During this time, only six people stood for a while, whereas 20 people gave money without stopping. Two days before, the artist had given a concert that was sold out.



Fig. 6: Photorealistic illustration of the platform level at Akadimia station. Source: Venetsanaki Charikleia



Fig. 7: Photorealistic illustration of the transition corridor at Akadimia station. Source: Venetsanaki Charikleia

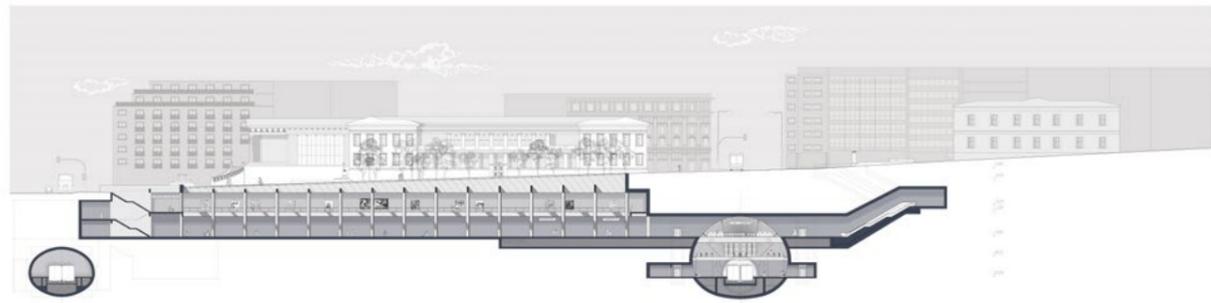


Fig. 8: Section along the transition corridor, alternative proposal for the new Akadimia station. Source: Venetsanaki Charikleia

The idea of that social experiment was to examine whether in an ordinary environment and within the daily rhythms we are able to take note of something great that is happening in front of us, and it proved that we are not. On the contrary, however, there are examples where a street musician, playing at the exit of a station, manages to change the speed of the space and makes the subway travellers stand and listen to his music. The different reactions of the people seem not to depend entirely on art itself. This realisation allows space and time to contribute to the way in which the receiver is responding. If we study on a new basis where space, time, speed, and art are interrelated, a new idea of integration can emerge that is capable of attracting the interest of the travellers.

In the case of Athens, the new idea of incorporating art is consistent with the new metro line. The project of the new line is – at the end of 2019 – in the auction phase for the selection of the contractor company, while the estimated time of completion of the project is eight years. Line 4 will cross some neighbourhoods with the highest density in Athens. The stations – Evangelismos and Akadimia – will serve as connections between the new line and the existing network. For this reason, two new stations will be constructed alongside the existing ones, which will be connected in such a way as to operate as a system. This highlights their importance since they will be used by a considerable number of people on a daily basis. Based on this, these two stations served as case studies in my thesis.

As a common feature, these two stations are integrated into a

network of cultural spaces that surround them. Akadimia station, which was inaugurated in January 2000, is connected with the *Athens Trilogy*, a landmark of the neoclassical period in Athens with a particularly monumental character in a strongly urban environment. In contrast to this, Evangelismos station, which came into use at the same time, is to be incorporated into the cultural centre of Athens, consisting of the Byzantine and War Museum, the National Gallery, the National Research Institute and the Conservatory of Athens. As a connecting substance, all of these buildings have the natural element of the park. This difference in the surroundings requires two completely different approaches.

Each space submits to the user a specific speed that is primarily formed by the purpose of movement and the time of the day. The two stations gather different uses around them. The station of Akadimia is surrounded by commercial and service uses, while Evangelismos station is located between two residential areas. The hours of the day that someone is found in each of the stations remain constant, as well as the reasons why someone goes to these areas. In this way, it is easier to predict if a passenger will be able to stand in front of the stimulus. All these aspects create the need for art to be incorporated into the rhythm of the city and the station.

Each art has different needs, both in terms of duration and rate of movement of the recipient. Thus, it creates a different balance between time and moment, moving and stopping, defining a division between events and exhibitions. After evaluat-



Fig. 9: Section along the entrance level, alternative proposal for the new Evangelismos station. Source: Venetsanaki Charikleia



Fig. 10: Photorealistic illustration of the entrance level at Evangelismos station. Source: Venetsanaki Charikleia



Fig. 12: Photorealistic illustration of the platform level at Evangelismos station. Source: Venetsanaki Charikleia

ing the potential of the site and the requirements of every kind of art, a new design for the metro space is proposed. The new stations would be redesigned with a view to creating spaces in their operating system that disrupt their apparent use, giving a different quality to the movement of the citizens.

Starting with Akadimia station, the design proposed by the construction company is characterised by a basic elongated tunnel running underground between the historic buildings of the Panepistimio and the Akadimia of Athens, linking the new to the existing station. From this elongated corridor the stairs leading to the level of the platforms are organised through sloping tunnels.

The alternative proposal presented here focuses initially on redesigning the motion node that exists in design to create a central location on the platforms. For this configuration, it was decided to open a larger tunnel so that the stairs to the platforms were placed in the same space with them. The descent is organised in two parts that create an intermediate level between them. In this way the space has the necessary theatricality for hosting a musical or theatrical performance at the level above the platforms (Figs. 5, 6).

The new proposal for Akadimia station is also to review the transfer corridor between the two lines, proposing a space of different qualities and speeds. The passageway is widened by including another zone which is organised so that it can be transformed into an exhibition area. Organised parallel to the

basic flow, the space is separated from the rest of the movement through a succession of columns that define a double height place. This space is accessible along its entire length, while it attracts the attention of the user through the natural light. Above the connecting corridor of the two stations another space is organised which complements the exhibition as a more controlled part of it, but is nevertheless a continuation of it. By combining the metro entrances, the two parts of the exhibition space that evolve on different levels organise a circular path such that one can enter the site to visit the exhibition without having to enter the controlled part of the metro station (Figs. 7, 8).

The location of the station is also an important decision since it affects the location of the main entrance, which has the potential to activate the public space around the metro. In the proposed solution, it was considered important that the station be built under the garden of the Akadimia building, so that there is the necessary space to connect the station smoothly to the city level, by creating a public square. Based on this idea, the new Akadimia's garden is organised at a level lower than the street level. This condition is able to completely disengage the individual from the noise and the rhythm of the city.

In the case of the new Evangelismos station, the building is placed in special proximity to the existing one. According to the study of the construction company, the entrance to the new

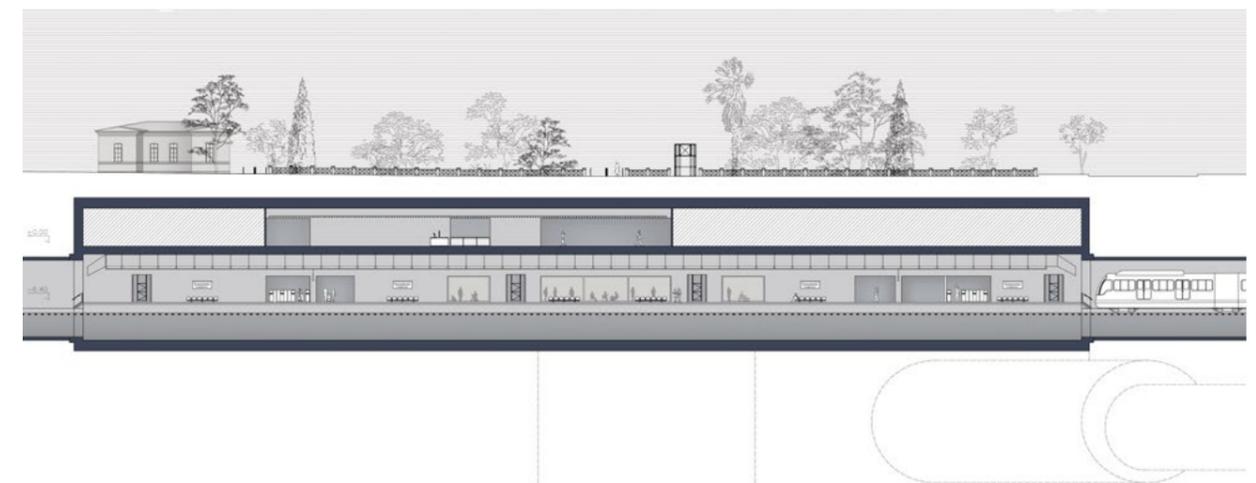


Fig. 11: Section along the platform level, alternative proposal for the new Evangelismos station. Source: Venetsanaki Charikleia

station is located in direct connection to the road, creating a quick access and an equally easy underground transition to the old section, through the new one (Figs. 9, 10).

My proposal for the new Evangelismos station treats the two stations as a single system. At the same time, it reconsiders the idea of easy access from the road to the underground system, as this design proposal overrides the existing relationship with the park. This small green space was brought to life through the connection with the metro station that was built there in 2000 by Olympiako Metro Company. The value of this dynamic relationship comes to define basic design options of the new proposal, which manages this idea to connect the park even more strongly with the flow and life of the station. In the system of the two stations a common central entrance is proposed that will connect the heart of the park with the central space.

Reading the dynamics that will be developed in the particular metro transfer of the two lines, it is recognised that the system of the Evangelismos stations will acquire lower speeds, which was considered a powerful precondition for the creation of a library space within the station (Figs. 11, 12).

Reading is a highly constructive engagement that often accompanies travelling citizens in their daily journeys, especially in this basement that cuts off any kind of potential stimulus. In this way, the inclusion of a library within the metro area can communicate and disseminate this idea while also supporting it through the easy access to a large number of books available in the transport system. The existence of the library in this area is considered to be necessary, so as to communicate to all users in any way that they are moving.

The library is placed in such a way that it faces the entrance of the station so that it can be easily perceived by anyone who is in a hurry. During the transfer, the library is located alongside the movement so that it can be a detour in the person's movement. Thus, the library is also located next to the platforms, so that people have easy access during the time they have to wait and while the library area is visible from the train and communicates, even to those who do not stop at this station. Finally, the library space is also visible from the level of the park, as part of it faces the person descending to the station.

The library's premises are distributed around a central area of the station that is organised as an internal courtyard with trees and natural light from above. The trees of this space come to perforate the roof and make their appearance in the park. In this way the construction of the new station does not destroy the existing park.

I return to where I started: the metro lines are like the wrinkles of the hand on which our lives are written. The metro does not only change time and the way of travelling within the city,

it also changes the perception of what surrounds us and, in this way, changes our lives. However, as Marc Augé writes, "Metro has taught us that you can always change lines and stations and that if you cannot escape from the labyrinth of the network, it can at least offer you a beautiful detour."

Die Metro als Kunstraum. Auf dem Weg zu einer neuen Mobilitätsplanung

Dieser Aufsatz untersucht die Potentiale, Qualitäten der modernen Mobilitätsinfrastruktur im Großraum Athen neu zu definieren. Ausgehend von der Beobachtung unterschiedlicher Bewegungsmodi werden die Mobilität innerhalb der U-Bahn und andere Formen der Fortbewegung differenziert. Diese isolierte Betrachtung kann zu neuen Erkenntnissen über die Stadt führen. Das Ziel dieser Arbeit ist, zu untersuchen, wie die Bewegung innerhalb des U-Bahn-Netzes durch Kunst bereichert werden kann. In diesem Zusammenhang werden zwei Umsteigebahnhöfe der Linie 4 in Athen untersucht. Diese Stationen werden in Entwürfen so umgestaltet, dass künstlerische Akzente innerhalb ihres scheinbar streng funktionalen Betriebssystems entstehen.

Literature

Marc AUGÉ, In the Metro, London 1986.
www.ametro.gr/ (6.10.2019).
www.metrostages.gr (6.10.2019).

Picture Credits

1–3, 5–12: Venetsanaki Charikleia, 4: Georgios Makkas

¹ AUGÉ, In the Metro, 1986, p. 6.

² Syntagma station was constructed by the architectural department of the engineers' division of Olympiako Metro Company in 2000.

³ The competent service is called 'metrostages', powered by STASY, the company of urban rail transport: <http://www.metrostages.gr/> (6.10.2019).

⁴ ATTIKO METRO A.E. <https://www.ametro.gr/> (6.10.2019).

⁵ ATTIKO METRO A.E. <https://www.ametro.gr/> (6.10.2019).

⁶ AUGÉ, In the Metro, 1986, p. 71.

III DEN UNTERGRUND DENKEN – ARCHITEKTUR UND MEDIALITÄT

III IMAGINING THE UNDERGROUND – ARCHITECTURE AND MEDIALITY

U-Bahnraum als Raum der Szene

Christoph Rodatz

Das Wort Szene im Zusammenhang mit dem Thema U-Bahnarchitektur erweckt den Eindruck, als könnte es in diesem Artikel um Alltags- oder Populärkultur gehen. Sprechen wir doch von einer Szene, der Musiker*innen oder auch Jugendliche angehören, aber auch von der rechtsradikalen Szene oder der Drogenszene. Man trifft sich im Szenetreff oder ist Teil einer bestimmten Szene. Ein sehr viel älterer Gebrauch des Terminus Szene steht in Verbindung mit dem Theater. Ursprünglich bedeutet das griechische Wort σκηνή Tempel, Haus oder Zelt, wurde aber schon in der Antike synonym für die Bühne verwendet.

Für die beiden eingeführten Verwendungen des Begriffs Szene gilt als Gemeinsamkeit, dass ein Bereich beschrieben wird, der sich von einem ihn umgebenden Raum herauslöst. In dieser Form beschreibt auch der Philosoph Gernot Böhme den Begriff Szene. Sie sei ein Raum, „der gegenüber der Welt abgetrennt ist, der Menschen vor dem realen Geschehen schützt.“¹ Gleichzeitig kann die Szene aber gerade deshalb, weil sie ausgrenzt, für eben jene Außenstehenden als interessanter und die Aufmerksamkeit weckender Raum in Erscheinung treten.

Das Aufeinandertreffen dieser zwei Pole – abgetrennter Raum sowie Aufmerksamkeit erzeugender Raum – ist Grundlage für Theater. Ganz gleich, was sich in der Szene ereignet, ob ein Stück von Goethe gespielt wird, ein Raum gestaltet ist, der eine besondere Ausstrahlung hat oder Personen auf besondere Weise darin handeln: auf der einen Seite gibt es so etwas wie eine Bühne und auf der anderen Seite befindet sich ein Publikum, das sich dieser Bühne widmet.

Was aber hat die Denkfigur der Szene nun mit U-Bahnräumen zu tun? Szene wird im Folgenden als spezifischer Raum leiblicher Anwesenheit betrachtet, der eine gewisse Form von Arrangement hervorbringt und der nicht nur dem Theater zugeordnet werden kann, sondern sich auch innerhalb unserer Alltagswelt etabliert. Damit aber dieser letzte Aspekt möglich wird, sind gewisse Bedingungen notwendig, die es in der Folge genauer zu beschreiben gilt. Interessanterweise stellen U-Bahnhöfe, U-Bahnen und das U-Bahnfahren eben diese Bedingungen in sehr unterschiedlichen Ausprägungen zur Verfügung. Deshalb wird es etwas zugespitzt auf den nächsten Seiten darum gehen, U-Bahnhöfe als Bühnen, einfahrende Züge als Akteurinnen und Fahrgäste (sowohl im Zug, als auch auf dem Bahnsteig) ebenso als Akteur*innen sowie als Publikum zu begreifen.

In einem ersten Schritt will ich aus einem phänomenologischen Zugang heraus den Fokus auf den Terminus der Szene richten. Hierbei werde ich mich vor allem auf die von Gernot Böhme entwickelte *Neue Ästhetik*² und später auf das von mir in Anknüpfung an Böhme ausformulierte Phänomen des *Schnitts durch den Raum*³ berufen. Von dort werde ich überschwenken zur Frage, in welcher Weise und durch welche Konstellationen sich Szenen im

Alltagsraum und im Besonderen in U-Bahnräumen ergeben. Dabei gehe ich in Anlehnung an Böhme vom – im Folgenden weiter spezifizierten – Raum der Anwesenheit aus und der Frage, inwieweit sich hierin ein Handlungsraum, Wahrnehmungsraum und Stimmungsraum so ausdifferenzieren, dass sich so etwas wie eine Bühne und ein Zuschauerraum herausbilden.

Die Szene und der Schnitt durch den Raum

Böhme kritisiert seit Anfang der 1990er Jahre in seinem phänomenologischen Ansatz die vorherrschende Ästhetik, weil sie aus seiner Sicht zu eng an eine rein rezeptionsorientierte Kunstkritik gebunden sei. Alternativ entwickelt er eine Ästhetik, die er als allgemeine Wahrnehmungslehre oder auch Aisthethik versteht, in deren Zentrum der Raum leiblicher Anwesenheit mit dem Fokus auf Handlungen, Wahrnehmungen und Stim-



Abb. 1–4: Szenen aus der Performance *Subway Art Gallery Opening von Improv Everywhere, New York, 2009*

mungen steht. Dabei geht er davon aus, dass unsere alltägliche Befindlichkeit im Raum durchdrungen ist von ästhetischen Erfahrungen. Und weil das Theater die Eigenschaft hat, dass sich dort Dinge ereignen, die sich so auch in der alltäglichen Welt ereignen könnten, beschreibt er die Theaterszene als paradigmatischen Ort für seine *Neue Ästhetik*.⁴

In der Szene, so Böhme, treten Dinge und Personen in Erscheinung. Diese Erscheinungen werden im Theater als eine phänomenale Wirklichkeit wahrgenommen, die von der sie erzeugenden Realität abgelöst sein kann. Diese Ablösung beschreibt er exemplarisch mit der Differenz von Spiel und Ernst. „Auf dem Theater wird gespielt, das Theater isoliert institutionell die Wirklichkeit von der Realität [vom Ernst, C.R.]“⁵. So erfahren wir einen Mord auf der Bühne als phänomenale Wirklichkeit, obwohl er sich nicht tatsächlich als reale Hand-



lung zwischen den Akteur*innen ereignet. Eine Szene in diesem Sinne ist der *Ort der Erscheinung*, also der Ort auf dem etwas in Erscheinung tritt, z.B. die Bühne. Und sie ist auch der *Raum in der Erscheinung*, also der fiktive Raum in dem sich im genannten Beispiel ein Mord ereignet.⁶

Zur Erzeugung einer Erscheinung, bei der sich eine phänomenale Wirklichkeit herausbildet, die von der Realität abgelöst ist, dient die Inszenierung. Deren Ziel ist es „eine Korrespondenz zwischen der Szene und dem was in ihr erscheint“⁷ herzustellen. Die Wirklichkeit einer Königin, so ein Beispiel von Böhme, wird über die Szene erzeugt, in der sie erscheint: ihr Auftreten, ihre Kleidung, ihre Insignien oder ihr Hofstaat.⁸ Zugleich beschreibt Böhme die Szene als kontrastierenden Ort: Etwas trete erst dadurch in Erscheinung, dass es sich von einer Szene abhebt.⁹ Daraus schließt er: „etwas oder jemanden inszenieren bedeutet, ein Arrangement zu schaffen, das sein Erscheinen ermöglicht und durch Korrespondenzen steigert.“¹⁰ Diese Differenz von Wirklichkeit und Realität ist nach Böhme nicht nur dem Theater vorbehalten, sondern ereignet sich ebenso in Alltagssituationen. Die „Ästhetisierung der Realität“¹¹ oder auch „Inszenierung der Realität“¹², findet dann statt, wenn wir mit Inszenierungen der Alltagswelt konfrontiert werden: in der Politik, der Warenwelt, der Architektur oder auch der Selbstinszenierung von Personen.

Mein Ansatz löst sich nun von Böhme, weil ich die Szene ein Stück weit von der Inszenierung abkopple und mich stärker auf das von ihm angesprochene Arrangement konzentriere. Meinem Verständnis nach spielen zur Schaffung einer Szene das räumliche Gefüge und die darin stattfindenden Handlungen, möglichen Wahrnehmungen und erfahrbaren Stimmungen eine zentrale Rolle, selbst dann, wenn das Ereignis nicht inszeniert ist. Dieses Gefüge wird durch das Phänomen des *Schnitts durch den Raum* erzeugt. Unter dem Schnitt verstehe ich ein *Zwischen*, das sich sowohl im klassischen Theaterbau als auch im Alltagsraum etablieren kann. Der Schnitt wird im Theaterbau architektonisch vorgegeben und trennt die Bühne vom Zuschauerraum. Der Schnitt entsteht aber auch dann, wenn ich auf dem Weg durch die Fußgängerzone an Straßenakrobat*innen vorbeikomme. Oder er entsteht, wenn ich, während ich in der U-Bahn sitze, für einen kurzen Moment dem Gespräch mir gegenüber sitzender Personen lausche. In Anlehnung an die bisherigen Ausführungen zur institutionellen Anordnung, die der Theaterbau vorgibt, unterscheide ich zwischen einem materiellen und einem phänomenalen Schnitt durch den Raum.

Da das Phänomen des Schnitts durch den Raum sehr störanfällig, gleichzeitig aber Voraussetzung für die Szene ist, schafft das Theater seit Jahrtausenden einen materiellen Schnitt, der dem Zweck dient, eine Szene auf Dauer zu stellen. So bildet sich der Schnitt zwischen dem Bühnen- und dem Zuschauerraum und in diesem Gefüge sind sowohl die Bühne, der Vorhang, das Portal, als auch die Anordnung der Sitzreihen oder die Verdunklung des Zuschauerraums an seiner Etablierung beteiligt. Der materielle Schnitt schafft über die physische Trennung einen stabilen Zustand, der eben jene Szene auf Dauer zu stellen vermag, auch weil sich für die Zuschauer*innen eine Ablösung zwischen Wirklichkeit und Realität einstellen kann.

Der phänomenale Schnitt durch den Raum ist nun etwas weniger greifbar. Ich hatte bereits ausgeführt, dass der Schnitt ein *Zwischen* sei. Dieses befindet sich zwischen einem Ich und einer Szene. Er äußert sich als Phänomen im Hier und Jetzt und erfordert die leibliche Anwesenheit bzw. Befindlichkeit des

Ichs im Raum. Befindlichkeit ist hier – wie schon von Böhme ausgeführt – im doppelten Sinn des Wortes zu verstehen: Sich in einem Raum befinden sowie in diesem auf eine bestimmte Art gestimmt zu sein.¹³ Der phänomenale Schnitt etabliert sich allein aus dieser Befindlichkeit heraus, die sich in einen Handlungsraum, Stimmungsraum und Wahrnehmungsraum ausdifferenzieren lässt.¹⁴ Damit eine Szene entstehen kann, müssen in diesen drei Räumen Schnitte entstehen. In der Regel sind sie nicht materiell, sondern etwas oder jemand tritt in Erscheinung, wodurch sich spezifische Situationen von Handeln, atmosphärischem Spüren und Wahrnehmen ergeben. Ich will dies jetzt direkt an Gegebenheiten von U-Bahnräumen erläutern und beginne mit dem Schnitt durch den Handlungsraum.

U-Bahnraum als Handlungsraum

In Reportagen oder Reiseberichten über Metropolen wie New York, Tokyo oder Paris wird deren Rastlosigkeit und hohe Dichte an Menschen, Gebäuden und Verkehrsmitteln oft durch den Einsatz von Zeiträffern charakterisiert. Diese Stadt und ihre Menschen kommen nie zur Ruhe, so ist die Botschaft. Mit dem Heranwachsen der Großstädte Mitte des 19. Jahrhunderts reagiert die Figur des Flaneurs auf diese Rastlosigkeit durch Ziel- und Planlosigkeit. Walter Benjamin beschreibt in seinem Aufsatz *Der Flaneur* diesen teilweise ins absurde ausgeprägten Antagonismus: „Um 1840 gehörte es vorübergehend zum guten Ton, Schildkröten in den Passagen spazieren zu führen.“¹⁵ Eine weitere Charakteristik der Figur des Flaneurs führt die Kunstkritikerin und Autorin Angela Hohmann am Beispiel von Charles Baudelaire ein: Er habe die Doppelbegabung besessen, in seinem Flanieren sowohl Geschichten des Alltags zu finden, als auch diese literarisch zu verarbeiten.¹⁶ Dieser kurze Exkurs bringt mich zu U-Bahnräumen, denn ihr Handlungsraum begünstigt diese Doppelbegabung, einerseits in den Alltagsraum involviert zu sein und trotzdem in ihm Szenen zu entdecken. Gleichzeitig schaffen sie aber auch Handlungsräume, die die Bahnfahrenden zu Akteur*innen – gewollt oder ungewollt – werden lässt.

Trotz der Rastlosigkeit sind U-Bahnhöfe und U-Bahnfahrten Orte und Tätigkeiten, die vom Warten geprägt sind. Wir warten am Kartenautomat, am Schalter, an der Durchgangsschranke, auf der Rolltreppe oder am Bahnsteig. Aber auch während der Fahrt selbst sind wir Wartende, die gezwungenermaßen sich mit vielen anderen Fahrgästen an einem Ort aufhalten und darauf warten, an einer Haltestelle aussteigen zu können. Der Soziologe Rainer Paris beschreibt als eines von fünf strukturellen Merkmalen des Wartens die „erzwungene Passivität“¹⁷: „Ein wesentliches Moment ist die Einschränkung der räumlichen Mobilität. Das Warten ‚nagelt uns fest‘. Es verlangt körperliche Präsenz und restringiert gleichzeitig jeden motorischen Ausgleich.“¹⁸ Diese Passivität zwingt uns aber nicht nur zum Nichtstun, sondern gleichermaßen auch, uns auf die Suche nach einer alternativen Zeitüberbrückung zu begeben. Strategien dafür sind die Nutzung von Medien wie Bücher, Zeitungen oder Smartphones. Andere suchen die Unterhaltung mit Mitreisenden. Eine weitere Strategie ist, sich wahrnehmend seinem Umfeld zu widmen. Und ein letztes Mittel kann auch sein, trotz oder gerade wegen der Einschränkung räumlicher Mobilität auf sich aufmerksam zu machen. Diese letzten beiden Handlungsweisen der Zeitüberbrückung sind diejenigen, die Aspekte des

Theaters und der Szene in den U-Bahnraum holen.

Böhme beschreibt Räume, die dazu einladen, sich ganz der Wahrnehmung einer dort anwesenden phänomenalen Wirklichkeit zu widmen als handlungsentlastete Räume. Museen, Kunstgalerien oder auch das Theater sind solche Orte. „Die Welt des Theaters ist gegenüber unserer Lebenswelt abgetrennt, und insofern wir in sie eintreten, befinden wir uns im handlungsentlasteten Raum.“¹⁹ Handlungsentlastet bedeutet im Grunde, dass weder ich mit dem Eingreifen in meinen Handlungsraum durch andere oder Dinge um mich herum, noch meine Umgebung mit meinem Eingreifen rechnen müssen.²⁰ Letztlich möchte das Theater mit der Trennung von Bühne und Zuschauerraum genau dies bewirken: es will zwei unterschiedliche Handlungsräume stabilisieren. Dennoch weiß ein Publikum, dass es auch im Theater mit dem Eingreifen anderer rechnen muss oder selber in das Geschehen eingreifen kann, auch wenn dies auf Grund der kulturellen Verabredung nur selten vorkommt.

U-Bahnräume sind diesbezüglich anders strukturiert, da es ebendiese theaterspezifische kulturelle Verabredung nicht gibt. Gleichzeitig ergibt sich durch die immer wieder eintretende erzwungene Passivität in der Kombination mit räumlichen Arrangements die Chance auf eine Handlungsentlastung: Man steht und wartet auf seine Bahn und hat dabei einen guten Blick auf die gegenüberliegende Plattform oder andere Fahrgäste. Oder man sitzt in der Bahn und die Sitzordnung ermöglicht es, andere Fahrgäste zu beobachten. Dieses Phänomen ist von Künstler*innengruppen in den vergangenen Jahren mehrfach thematisiert worden. Deren Arbeit dient hier zur Konkretisierung meines Arguments.

Die New Yorker Performance Gruppe *Improv Everywhere*²¹ hat 2009 in der dortigen U-Bahnhaltestelle 23rd Street den Aspekt des U-Bahnsteigs als handlungsentlasteten Ort künstlerisch aufgenommen. In ihrem Projekt *Subway Art Gallery Opening*²² wurde für einen kurzen Zeitraum auf einem der Bahnsteige eine Kunstgalerie eröffnet. Die in diesem Raum vorgefundenen Gegenstände wurden zu Kunstobjekten erklärt. Die für Museen und Galerien üblichen Schilder mit Titel und Erklärungen, wurden neben Alltagsgegenständen, wie einer Anzeigetafel, einem Mülleimer oder einer Sitzbank angebracht. Ferner wurde eine Garderobe eingerichtet, Sekt ausgeschenkt und eine Cellistin begleitete das Geschehen mit klassischer Musik (Abb. 1).²³ Neben vielen Akteur*innen, die sich in dem vorherigen Wissen um die Aktion in Abendgarderobe gekleidet hatten (Abb. 2), wurden auch zufällig am Geschehen vorbeikommende U-Bahnfahrgäste in die Situation versetzt, sich für einen kurzen Moment auf das Spiel einzulassen (Abb. 3). Dazu konnten sie genau das machen, was sie von Museen und Galerien kennen: sich aus dem Alltagstrott herausbegeben und in eine betrachtende Position begeben. Die Szene, in der eine Galerie in Erscheinung tritt, schaffte einen Raum, der es ermöglichte, sich vermeintlichen Kunstgegenständen oder der Musik zuzuwenden. Oder aber sie konnten auch einfach nur Zuschauende sein, die sich die Szene einer Galerie von außen anschauen (Abb. 4). *Improv Everywhere* haben eine Intervention umgesetzt, mit der sie – vielleicht bewusst – den Aspekt der Handlungsentlastung in Kunstgalerien und U-Bahnhaltestellen thematisiert haben.

Was aber geschieht, wenn aus dem vermeintlichen Spiel tatsächlich ernst wird? Ich will ein Gedankenspiel einer Situation heranziehen, in dem der geschützte Raum einer künstlerisch erzeugten Szene verlassen wird: Angenommen, es käme eine Person in die Bahn, die sich auffällig benimmt, vielleicht ande-

re Passagiere anpöbelt oder laut mit sich selbst spricht. Durch ihr Handeln erzeugt diese Person einen Kontrast zur bisherigen Situation und tritt auf besondere Weise in Erscheinung. Sofern ich mich in größerer Entfernung zur Person befinde und den Eindruck gewonnen habe, dass sie nicht bedrohlich ist, ist es mir möglich, in eine handlungsentlastete Position zu gehen. Dann werde ich zum Zuschauer dieser Szene, die von dieser Person erzeugt wird und in die andere Fahrgäste gegebenenfalls ungewollt involviert werden. Diese werden dann zu Akteur*innen. Hier wird noch einmal deutlich, wie anfällig das Phänomen vom Schnitt durch den Raum ist, weil ich, durch ein Eingreifen dieser Person, schlagartig vom handlungsentlasteten Zuschauer in die Rolle des Akteurs gezwungen werden kann. Im schlimmsten Fall werde ich jetzt durch die physische Realität dieser Person bedroht. Aus einer Szene mit mir als Zuschauer wird eine mit mir als Akteur, die sich für mich dann völlig auflöst, weil sie zur Bedrohung wird und mein Handeln und vielleicht auch das anderer erfordert.

In einer Zeit, in der fast jede Person ein Smartphone bei sich trägt und damit immer einen Bildschirm und einen Fotoapparat bei sich hat, spielt der Aspekt der Handlungsentlastung eine zentrale Rolle. Um das Smartphone nutzen zu können, ist es wichtig, nicht handelnd unterwegs zu sein und gleichzeitig auch nicht mit dem Eingreifen anderer rechnen zu müssen. Gleichzeitig gibt es auch immer mehr Situationen, in denen Personen die Welt durch das Objektiv Ihres Smartphones verfolgen und darin die moralische Pflicht, einzugreifen oder den Anstand, keine Unfallopfer zu filmen, verlieren. Handlungsentlastung und Wahrnehmung sind also eng aneinandergelockt.

U-Bahnraum als Wahrnehmungsraum

Die gerade beschriebene Handlungsentlastung ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, sich in der Wahrnehmung einer anwesenden phänomenalen Wirklichkeit – losgelöst von der sie bildenden Realität – widmen zu können. Böhme beschreibt den Wahrnehmungsraum als einen Raum, der durch die Reichweite unserer Wahrnehmung aufgespannt wird; gleichzeitig sind wir durch unsere Wahrnehmung bei den Dingen im Raum.²⁴ Sehen und Hören ermöglichen es uns, Distanz zu wahren und dennoch bei den Dingen und Personen sein zu können. Es ist dies, was den Schnitt durch den Wahrnehmungsraum auszeichnet: dort anwesend sein zu können, ohne anwesend zu sein. Die klassischen Künste und auch Medien bauen überwiegend auf diese Form der audio-visuellen Wahrnehmung. Auf die Alltagswelt übertragen wird diese Selbstverständlichkeit zu schauen und zu hören schnell als Aufdringlichkeit oder auch Voyeurismus empfunden. Georg Simmel hat in seinem *Exkurs über die Soziologie der Sinne* hierzu eine passende Beobachtung gemacht: „Das Auge kann seinem Wesen nach nicht nehmen, ohne zugleich zu geben, während das Ohr das schlechthin egoistische Organ ist, das nur nimmt, aber nicht gibt; [...] Es büßt diesen Egoismus damit, dass es nicht wie das Auge sich wegwenden oder sich schließen kann, sondern, da es nun einmal bloß nimmt, auch dazu verurteilt ist, alles zu nehmen, was in seine Nähe kommt.“²⁵

Dem Auge, folgt man Simmel, fällt es also sehr viel schwerer, einen Schnitt durch den Wahrnehmungsraum zu vollziehen. Denn ein wichtiges Element dieses Schnitts ist, dass der Wahr-



Abb. 5-8: Stills aus dem Film ‚Bewegtes Land‘ von Datenstrudel, 2017



Abb. 9: Fotografie von Reinier Gerritsen: „Paris DNA no. 0239“, 22. August 2017

nehmende einer Szene nicht Teil dieser ist. Bekommt mein Gegenüber mit, dass ich sehend in seinem Raum anwesend bin, löst sich der Schnitt auf. Allein schon, weil ich mich er tappt fühle, wegschauen und damit in ein Handeln komme. Dem Theater kann dies nicht widerfahren, sieht es doch explizit die Zu-Schauenden vor. In der U-Bahn wird der Blick einer anderen Person hingegen schnell als Voyeurismus erfahren. Weil das Auge ein gebendes Wesen hat, man also sofort erkennt, dass man angeblickt wird, bieten die Tunnelfahrten die Möglichkeit den Blick über Bande zu spielen. Das Fenster wird zu einem Spiegel, zu einer Art Bildschirm, der als materieller Schnitt die an sich im Hier und Jetzt anwesenden Personen indirekt oder auch vermittelt in Erscheinung treten lässt.

Ein weiterer materieller Wahrnehmungsschnitt ergibt sich durch den Blick aus dem Fenster beim überirdischen Bahnfahren. Der Film- und Medienwissenschaftler Joachim Paech beschreibt den Blick aus dem Zugfenster Mitte des 19. Jahrhunderts als Vorprägung für zukünftige Kinobetrachter*innen.²⁶ Das Filmemacherduo *Datenstrudel*²⁷ hat Paechs Ansatz wörtlich genommen. In ihrem Projekt *Bewegtes Land*²⁸ machten sie das Zuginnere zum Zuschauerraum (Abb. 5 und 6) und die Landschaft durch die der Zug sich bewegte an diversen Schauplätzen während der Fahrt zur Bühne. Auf der Fahrt zwischen dem Bahnhof Jena Paradies und Naumburg wurden eine Vielzahl von Akteur*innen und Bühnenbildern in Szene gesetzt. Hierbei konnten Märklin-Eisenbahn-Dörfer (Abb. 7), Weiße Haie (Abb. 8) oder Trabi-Verfolgungsjagden (Abb. 6) entdeckt werden, oder es tauchte immer wieder die vermeintlich selbe Person auf, die zu Fuß das Wettrennen mit dem Zug aufgenommen zu haben schien. Derweil waren die Bahnfahrenden zufälliges, manche aber auch bewusst gewähltes Theaterpublikum. Oder: vielleicht verpassten sie auch alles, weil sie sich ganz ihrem Buch oder Smartphone widmeten.

Beim Fahren mit der U-Bahn, bedarf es keiner so expliziten Inszenierung des Außenraums, weil letztlich bei jeder Einfahrt in eine Haltestelle, gleich dem Öffnen eines Vorhangs, eine Szene in Erscheinung tritt. Das macht deutlich, welche Relevanz der Erscheinungswert einer Haltestelle hat. Über die mögliche Signalwirkung, die als Erkennungsmerkmale für Stationen im Sinne eines Leitsystems dienen können, können sie aber auch

ein Narrativ vielfältigster Art erzeugen.

Das Hören, als weiterer Aspekt, ermöglicht eine Anwesenheit in einer Szene, ohne dass die anderen innerhalb der Szene Anwesenden hierauf aufmerksam werden. Simmel, in Ergänzung zum oben zitierten Abschnitt, beschreibt das Wesen des Hörens als „überindividualistisch“²⁹. „Was in einem Raume vorgeht, müssen eben alle hören, die in ihm sind, und dass der Eine es aufnimmt, nimmt es dem Andern nicht fort.“³⁰ Straßenmusiker*innen nutzen diesen Hörzwang, der das schlechte Gewissen, konsumiert zu haben, ohne bezahlen zu wollen, steigert. Ähnlich verhält es sich mit Situationen, bei denen ich gezwungen bin, (Telefon-) Gespräche anderer mitzuhören. Deren Privatheit und Intimität innerhalb des öffentlichen Raums bilden oftmals Szenen. Hier wird einem nicht nur das Mithören, sondern gleichzeitig auch die Gestimmtheit der (telefonierenden) Personen aufgezwungen.

U-Bahnraum als gestimmter Raum

In all der benannten Betriebsamkeit, die gleichzeitig immer auch mit kurzen handlungsentlasteten Zeiträumen und gegenseitigen zwischenmenschlichen oder dinglichen Wahrnehmungskonstellationen auf engstem Raum verbunden sind, sind U-Bahnräume auch gestimmte Räume, die im Vergleich zu anderen Alltagsräumen eigene Spezifika mit sich bringen.

Als Stimmungsraum beschreibt Böhme einerseits den Raum, über dem eine bestimmte Stimmung liegt³¹ und andererseits die „räumlich ergossene Atmosphäre, an der ich mit meiner Stimmung partizipiere“³². Ein Schnitt durch den Stimmungsraum ergibt sich dann, wenn ich als im Raum leiblich Anwesender eine Atmosphäre als besondere erfahre. Eine solche Erfahrung findet nach Böhme dann statt, wenn ein Raum eine besondere Gestimmtheit vorgibt, in die ich dann hineingerate. So bezeichnet er diesen räumlichen Übertritt als Ingressionserfahrung und nennt als Beispiel den bewussten Stimmungswechsel, der einem beim Betreten eines Saals mit festlicher Atmosphäre widerfährt.³³ Die Wahrnehmung einer besonderen Stimmung findet auch dann statt, wenn meine Stimmung von der eines Raumes abweicht, in den ich hineingerate. Dies nennt Böhme eine Diskrepanzerfahrung:³⁴ heiter gestimmt gerate ich beispielsweise

in eine angespannte Situation. Diese zwei Erfahrungen auf U-Bahnräume anzuwenden, führt dazu, sich mit dem gestalteten U-Bahnraum zu befassen sowie mit den zwischenmenschlichen Handlungen und Wahrnehmungen darin.

Man erlebt beim Betreten eines U-Bahnhofes in der Regel eine Ingressionserfahrung. Neben dem Wechsel vom Außen- zu Innenraum, spürt man einen Wechsel zwischen Weite und Enge. Gerade wenn man auf der Rolltreppe in die Tiefe fährt, ist dieser Wechsel besonders erfahrbar, weil man – sofern man steht – handlungsentlastet seinem Ziel entgegenfährt. Ähnlich ist auch der Wechsel von der Haltestelle in den U-Bahnzug. Wieder kommt es zu einer Verengung, die oftmals noch von der Fülle der Bahn abhängig ist. Aber auch das Betreten in die andere Richtung, von der Bahn in die Haltestelle, ist – wie beim Betreten einer Haltestelle, wenn man von außen kommt – mit einer Ingressionserfahrung verbunden. Vielleicht öffnet sich hier eine Weite, Wärme oder Kühle. Vielleicht wird der Charme einer Gestaltung aus den 1970er Jahren oder ein prunkvoller Glanz spürbar. Genauso gut kann ich aber auch in eine dunkle, stinkende und daher bedrohlich gestimmte Atmosphäre gelangen.

Wechselt man den Fokus von den Räumen zu den Menschen, so erzeugt das kontinuierliche Kommen und Gehen neuer Personen auf Bahnsteigen oder in den Bahnen immer wieder neue Stimmungsgefüge. Betritt eine Person die Bahn oder eine Haltestelle und verändert dadurch die vorliegende Stimmung, so erfahre ich das als Diskrepanzerfahrung. In diesem Fall tritt mir die Szene deshalb in Erscheinung, weil sie kontrastiv zum gewesenen Ist-Zustand ist. Interessanterweise gerate ich so, ohne mich selber zu bewegen, in einen neu gestimmten Raum.

Fazit

Der Fotograf Reinier Gerritsen³⁵ hält Szenen fotografisch fest und schafft so Narrative. Sein Vorgehen besteht darin, mehrere Fotos von einer Szene zu machen. Anschließend werden diese durch digitale Bildbearbeitung zu einem Gesamtbild montiert. Das fertige Bild (Abb. 9), das letztlich wie ein Schnappschuss wirkt, zeigt somit Momentaufnahmen, die innerhalb eines längeren Zeitraums aufgenommen worden sind. Hierdurch wird in das einzelne Bild inszenatorisch ein Narrativ integriert. Für meine Betrachtung ist dabei wichtig, dass Gerritsen letztlich flaneurähnlich den gerade beschriebenen Schnitt durch den U-Bahnraum für seine fotografische Arbeit nutzt. In einem Interview beschreibt Gerritsen sein Vorgehen mit den folgenden Worten: „I wander around, and a few times a day I see a combination of people, a group, who have the specific qualities I’m looking for. At that moment, within a few seconds, I make ten pictures whereby I direct my auto-focus in every shot on the next person in the group. Later at home, I glue these pictures together to form the initial situation I photographed on that specific time and place.“³⁶

Er bringt sich selber für einen kurzen Zeitraum in eine handlungsentlastete Position, die es ihm ermöglicht, eine Szene aufgrund einer dort vorherrschenden Stimmung auszumachen und sie dann visuell durch den Sucher des Fotoapparates festzuhalten. Im letzten Schritt der Nachbearbeitung begibt er sich in den Modus der Inszenierung und erstellt ein Bild, das, trotzdem es suggeriert, nur einen einzigen Augenblick zu zeigen, sehr bewegt erscheint. Und so erzeugt er ein Bild, das für sich genommen eine Szene bildet, weil in ihm eine Narration in Erscheinung tritt,

die über das Mittel der Inszenierung einer zur Zeit der Entstehung der Bilder nicht-inszenierten Alltagssituation erstellt wird.

Dieses Beispiel zeigt noch einmal auf, warum U-Bahnräume auf besondere Weise – im Vergleich zu anderen Alltagsräumen – Inkubatoren oder auch Katalysatoren für Szenen sind. U-Bahnräume sind Räume, in denen sich Alltagsszenen herausbilden können und die daher auf sehr unterschiedlicher Weisen Wirklichkeiten erzeugen, die teilweise sogar von den dahinterliegenden Realitäten abgelöst sind. Sie sind Räume, in denen ein Großteil der verbrachten Zeit dem Warten gewidmet ist. Damit schaffen sie die Grundlage dafür, sich dem Umraum – den Menschen und den Dingen darin – zu widmen. Es sind aber auch enge Räume, die körperliche Nähe einerseits erzeugen, gleichzeitig durch das Phänomen des Schnitts durch den Raum auch Wahrnehmungen ermöglichen, die einen audio-visuell bei anderen Anwesenden sein lässt, ohne tatsächlich bei ihnen zu sein. Außerdem befindet man sich in Räumen, die einen hohen Grad an Ingressions- und Diskrepanzerfahrungen hervorrufen, weil sie durch ihre architektonische Besonderheit – unterirdisch, eng und von der Außenwelt abgeschlossen – eine besondere Gestimmtheit mit sich bringen. Und nicht zuletzt schaffen sie durch ihre Eigenschaft als hochfrequentierte Räume kontinuierliche Wechsel von Stimmungsräumen, denen jeder Fahrgast immer wieder von Neuem ausgesetzt wird. Auch dadurch entstehen beständig neue Szenen.

Gleichzeitig kann man aber auch all das ignorieren und sich auf sein Smartphone, sein Buch oder seine Zeitung konzentrieren, während man sich vielleicht zusätzlich über Kopfhörer von der akustischen Außenwelt abschirmt. Dann wird sich kaum eine Szene für einen eröffnen. Oder man ist in seiner eigenen Betriebsamkeit gefangen, unterhält sich vielleicht mit Nachbarn, telefoniert oder bleibt irgendwie in Bewegung. Auch dann wird sich für einen nur selten eine Szene eröffnen. Eine Szene eröffnet sich zuletzt auch nicht, wenn man – wie auch immer – selber zum Akteur wird, weil man in dieser Situation in eine Handlung verwickelt ist. Aber dann ist man immerhin daran beteiligt, für andere den U-Bahnraum als Szene erfahrbar zu machen.

The Underground Space as a Space of the Scene

Two things that are at first unrelated are placed in relation to each other: the underground space (interior, underground stops, tunnels, etc.) and the theatre. Following Gernot Böhme’s Neue Ästhetik and the concept of the cut through space, everyday actions in the context of underground travel are linked with actions that are attributed to the theatre. Using the underground creates situations that can be described with the concept of scene and the way in which an audience experiences scenes at the theatre. However, it is not the drama or fictional characters that are of interest here; instead, specific constellations of perception that occur both during underground travel and at the theatre.

Literatur

Walter BENJAMIN, Der Flaneur, in: DERS.: Charles Baudelaire. Ein Lyriker im Zeitalter des Hochkapitalismus, Frankfurt/Main 1998, Erstveröffentlichung 1974, S. 33-65.

Gernot BÖHME, *Atmosphäre. Essays zur neuen Ästhetik*, Frankfurt/Main 1995.

Gernot BÖHME, *Asthetik. Vorlesung über Ästhetik als allgemeine Wahrnehmungslehre*, München 2001.

Gernot BÖHME, *Der Raum leiblicher Anwesenheit und der Raum als Medium von Darstellung*, in: Sibylle KRÄMER (Hrsg.), *Performativität und Medialität*, München 2004, S. 129-140.

Angela HOHMANN, *Der Flaneur. Gedächtnis und Spiegel der Moderne*, in: *Die Horen*, 45. Jg, Nr. 4, 2000, S. 123-145.

Joachim PAECH, *Literatur und Film*, Stuttgart 1988.

Rainer PARIS, *Warten auf Amtsfuren*, *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 53. Jg., Nr. 4, 2001, S. 705-733.

Christoph RODATZ, *Der Schnitt durch den Raum. Atmosphärische Wahrnehmung in und außerhalb von Theaterräumen*, Bielefeld 2010.

Christoph RODATZ, *Der Schnitt durch den Raum als Wahrnehmungskonstellation*, in: Norbert O. EKE / Ulrike HASS / Irina KALDRACK (Hrsg.), *Bühne: Raumbildende Prozesse im Theater*, Paderborn 2014, S. 97-114.

Georg SIMMEL, *Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung*, Berlin 1908.

Bildnachweise

1-4: Katie Sokoler, 5–8: Anika Back, 9: Reinier Gerritsen

Wir Kellerkinder. Nachkriegsmoderne U-Bahnhöfe als Reflexion der unterirdischen Moderne

Ingo Landwehr

Die Architektur von U-Bahnhöfen, die in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg gebaut wurden, spricht eine vermeintlich deutliche Sprache. Sie wird heute gemeinhin mit Attributen wie ‚schlicht‘, ‚zeitlos‘ oder ‚funktional‘ beschrieben. Eigenschaftsworte, die bereits wortgleich den öffentlichen Diskurs zur Architektur der 1950er und 1960er Jahre geprägt haben. Diese bemerkenswerte Kontinuität in ihrer Rezeption wirft die Frage auf, ob mit diesen Bauten Räume geschaffen wurden, die durch die Zeit hindurch wirken? Was macht sie aus? Bergen oder generieren sie ein besonderes, ein eigenes Verhältnis von Raum und Zeit?

Im Folgenden unternehme ich den Versuch, eine spezifische Vermittlungsqualität der Architektur nachkriegsmoderner U-Bahnhöfe zu beschreiben: die Reflexion der unterirdischen Moderne. Es soll gezeigt werden, dass sie eine reflexive Verarbeitung von Raum und Zeit leistet, die der unterirdischen Moderne – der Erforschung, Erschließung und Domestizierung des Untergrunds in den vergangenen gut 200 Jahren – entspringt.

Zum Einstieg sei ein Umweg über das Medium Film gewählt. Im Film *Wir Kellerkinder* (BRD, 1960) von und mit Wolfgang Neuss wird keinerlei U-Bahn gezeigt oder erwähnt. Trotzdem dient der Film hier dazu, sich mit medienwissenschaftlicher Methodik der genannten Reflexivität zu nähern.

Kellerkinder

Die Nachkriegssatire, die sich mit den Verwerfungen und Ambiguitäten der deutschen ‚Vergangenheitsbewältigung‘ nach dem Zweiten Weltkrieg beschäftigt, ist besonders in formaler Hinsicht aufschlussreich. Die Zuschauer*innen sehen einen Film-im-Film, strukturiert durch zahlreiche zeitliche und räumliche Sprünge. Die Struktur der Erzählung ist durch den Rhythmus der Wiederholung geprägt. Andere Medien (wie die Wochenschau) spielen eine handlungsleitende Rolle, die wiederum die Eigenschaft des Films als Medium betont. Dies sind nur einige Indizien der medialen Selbstreflexivität von *Wir Kellerkinder*. Es ist ein Film, der seine formalen Bedingungen und Möglichkeiten als Medium erkennt und narrativ integriert. So konstruiert er ein filmisches Raum-Zeit-Gefüge, er relativiert es durchgehend und er zeigt uns sogar, wie er das tut. Es handelt sich also um einen Film, der sein formales Potenzial als Medium erprobt. Ein moderner, ein selbstreferenzieller Film, der sich seiner selbst als Medium gewahr ist, indem er es uns zeigt.

Die Zirkulation der Handlung rund um einen zentralen Ort, einen Keller, ist dabei kein Zufall. Der nur vermeintlich schlichte Kellerraum fokussiert die Spannung zwischen Kontinuität und Diskontinuität, dem Alten und dem Neuen sowie der Zeit und dem Raum. Die Annahme einer profanen Dienstfunktion des Kellers wird im Laufe der Erzählung permanent enttäuscht.

Der Keller fungiert vielmehr als Schauplatz gesellschaftlicher, moralischer oder politischer Konflikte und Projektionen. Dem Kino ist er dabei nicht unähnlich. Der Film findet somit auch im Handlungsort eine mediale Selbstreferenz.

Der gemeine Hauskeller hat in der Architekturgeschichte selten höheres Ansehen erfahren. Zu sehr begrenzten funktionale Erfordernisse seine Gestaltungsmöglichkeiten und damit die Ambitionen von Architekt*innen. Keller sind gemeinhin keine Orte, die zum längeren Aufenthalt einladen. Als Lagerräume für Vorräte hatten Keller aber alltagsweltlich noch bis vor einigen Jahrzehnten eine substanzielle Funktion: die Sicherstellung von Zukunft. Aufgrund des in ihnen herrschenden bzw. durch ihre Bauweise evozierten gleichbleibenden Raumklimas war es an ihnen, Prozesse des Verderbens zu verlangsamen. Die unterirdische, von der Umwelt abgeschlossene Lage erlaubte somit ein Dehnen der Zeit. Raum und Zeit besaßen im Vorratskeller ein funktionales Verhältnis zueinander. Heutige Hauskeller, die eher als Speicher für Erinnerungsstücke oder Hausrat genutzt werden, besitzen diese Eigenschaft in umgekehrter Form. Sie dehnen die Zeit des Vergessens, sie entschleunigen sozusagen das Vergehen der Vergangenheit.

Während der Hauskeller besonders seit der Durchsetzung des Kühlschranks im 20. Jahrhundert seine lebensweltliche Relevanz eingebüßt hat, erfuhr der Untergrund in der Moderne als vor allem urbaner Kulturraum eine bemerkenswerte Konjunktur. Unter Tage fanden sich einerseits Rohstoffe wie Kohle oder Eisenerz, die die Entwicklung der Industrialisierung ab dem 18. Jahrhundert maßgeblich befeuerten. Um sie aufzufinden und zu erschließen, bedurfte es andererseits einer intensiven Erforschung des Bodens. Der Untergrund wurde dadurch zu einem Raum des gesteigerten Interesses und der Erkenntnis. Im Zuge von Aufklärung und Säkularisierung entwickelten sich Wissenschaften, die nicht zuletzt aufgrund von Bodenfunden z.B. theologische Weltbilder und Erklärungsmuster buchstäblich unterminierten. Insbesondere Disziplinen wie die Geologie, die Archäologie oder auch die Paläontologie reüssierten im 19. Jahrhundert. Sie entwarfen eine neue, hierarchische, vertikale Raum-Zeit-Ordnung: je tiefer, desto älter.

Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft

Die Erforschung einer im Erdreich verorteten, stillgestellten und geschichteten Vergangenheit beförderte parallel eine sich dort ansiedelnde, sehr mobile Gegenwart. Durch Landflucht, Pauperismus und andere Faktoren bedingt, erlebten die modernen Städte ein explosives Wachstum: in die Breite, in die Höhe und in die Tiefe. Eine größere räumliche Ausdehnung erforderte eine avancierte Verbindung verschiedener Stadtteile unter-

¹ BÖHME, *Asthetik*, 2001, S. 119. Auf die von Böhme vollzogene Differenz zwischen phänomenaler Wirklichkeit und Realität gehe ich gleich noch ein.

² Vgl. Ebd.; DERS., *Atmosphäre*, 1995.

³ Vgl. RODATZ, *Schnitt*, 2010; DERS., *Wahrnehmung*, 2014.

⁴ Vgl. in Bezug auf Szene: BÖHME, *Asthetik*, 2001, S. 117–129.

⁵ Ebd., S. 118.

⁶ Vgl. ebd., S. 119.

⁷ Ebd.

⁸ Vgl. ebd., S. 119f.

⁹ Vgl. ebd., S. 120.

¹⁰ Ebd., S. 121.

¹¹ Ebd.

¹² Ebd.

¹³ Vgl. ebd., S. 47.

¹⁴ Vgl. BÖHME, *Anwesenheit*, 2004, S. 134.

¹⁵ BENJAMIN, *Flaneur*, 1998, S. 52.

¹⁶ Vgl. HOHMANN, *Flaneur*, 2000, S. 127.

¹⁷ PARIS, *Warten*, 2001, S. 707.

¹⁸ Ebd., S. 708.

¹⁹ BÖHME, *Asthetik*, 2001, S. 117.

²⁰ Vgl. BÖHME, *Anwesenheit*, 2004, S. 134.

²¹ <https://improveverywhere.com/> (14.09.2019).

²² <https://improveverywhere.com/2009/03/18/subway-art-gallery-opening/> (14.09.2019)

²³ Vgl. ebd.

²⁴ Vgl. BÖHME, *Anwesenheit*, 2004, S. 135.

²⁵ SIMMEL, *Soziologie*, 1908, S. 487.

²⁶ Vgl. PAECH, *Film*, 1988, S. 73.

²⁷ <https://www.datenstrudel.de/> (14.8.2019).

²⁸ <http://www.bewegtesland.de/> (14.8.2019).

²⁹ SIMMEL, *Soziologie*, 1908, S. 488.

³⁰ Ebd., S. 488.

³¹ Vgl. BÖHME, *Anwesenheit*, 2004, S. 134.

³² Ebd.

³³ Vgl. BÖHME, *Asthetik*, 2001, S. 46f.

³⁴ Vgl. ebd., S. 47.

³⁵ <http://www.reiniergerritsen.nl/> (14.08.2019).

³⁶ <https://www.inthein-between.com/recreating-reality-reinier-gerritsen/> (23.12.2019).

einander. Aufgrund des oberirdisch auftretenden Platzmangels wurden Strukturen der Bewegung und des Austausches entwickelt, die unter der Stadt Raum griffen. Sie wurden schnell Ausdruck des Wachstums und gleichsam Taktgeber für eine neue Zeit. Die moderne Stadt und die in ihr lebenden Menschen entwickelten sich durch sie und an ihnen entlang.

Der unsichtbare Austausch von Stoffen, Energien und Informationen wurde Ausdruck eines vitalen urbanen Fortschritts.¹ Die durch Überbesiedlung hervorgerufene Verschmutzung des innerstädtischen Grundwassers erzwang beispielsweise einen Transport von sauberem Wasser in die Stadt hinein und eine Abfuhr des daraus resultierenden Abwassers aus der Stadt heraus. Unterirdische Ver- und Entsorgung wurde zu einem Synonym für eine hygienische Modernität. Durch Rohre und Kabel zirkulierende Energien ermöglichten darüber hinaus eine nächtliche Beleuchtung und damit visuelle Kontrolle des Stadtraumes. Der ‚sozialen Hygiene‘ geschuldet, bewirkte die urbane Illumination eine auch kapitalistische Erschließung der Nacht, neue Zeitordnungen und Lebensrhythmen. Die wachsende räumliche Distanz zwischen den Bewohner*innen verschiedener Stadtteile wurden schließlich durch neue Kommunikationssysteme überbrückt, deren materielle Basis ins Erdreich verlegt wurde. Durch die Beschleunigung der Kommunikation über unsichtbare Leitungen – bis hin zur Gleichzeitigkeit von Senden und Empfangen – entwickelte sich der Eindruck von Unmittelbarkeit der Vermittlung, von Instantaneität. Kurzum: Versorgungs-, Entsorgungs- und Kommunikationsnetzwerke aus Rohren, Kanälen, Leitungen und Kabeln bildeten die vernetzte Grundlage für eine neue urbane Gegenwart. Die Erschließung des Untergrunds, der bis dahin mit Immobilität und der geruhlosen Ewigkeit des Totenreiches assoziiert wurde, prägte eine verstärkte Wahrnehmung des Verhältnisses von Zeit und Raum als gegenwärtig und beweglich: je tiefer, desto aktueller.

Diese Resonanz wirkte sich auf eine weitere temporale Dimension aus. Neben der Vergangenheit und der Gegenwart drängte auch die Zukunft in den Untergrund. Technische und wissenschaftliche Entwicklungssprünge sowie die produktive Eigendynamik urbaner Infrastrukturen verliehen dem unterirdischen Stadtraum die Aura der Möglichkeit einer machbaren, gestaltbaren Zukunft. Er wurde zu einem fruchtbaren Projektionsraum für visionäre, utopische oder dystopische Vorstellungen wie z.B. unterirdische Städte und das Leben in ihnen. Ausweis dieser sprudelnden Fantasien ist nicht zuletzt der bemerkenswerte Erfolg einer fantastischen Literatur, die den Projektionshorizont im 19. Jahrhundert immer weiter nach unten, mit der *Voyage au centre de la terre* von Jules Verne prominent bis zum Mittelpunkt der Erde verschob. Die Verbindung von ‚Science‘ und ‚Fiction‘ wurde damals vor allem im mehr oder weniger erreichbaren Untergrund verortet: je tiefer, desto zukünftiger.²

Unterweltenreise

Der Weg in diese möglichen Zukünfte wurde in Form der Unterweltenreise ein prominentes literarisches Thema. Das dieser Reise innewohnende Moment der Durchmessung des Raumes korrespondierte mit der Bewegungsdynamik der Moderne. Bei der fantastischen Unterweltenreise handelt sich um eine Bewegung, die sich sowohl durch den Raum wie durch verschiedene

Zeitebenen vollzieht und das wechselseitige Verhältnis problematisiert. Dem Road-Movie ähnlich wird der Weg, also der Prozess der Bewegung, in diesen Geschichten zum eigentlichen Ziel einer ‚tieferen‘ Erkenntnis. Die Literaturwissenschaftlerin Isabel Platthaus beschreibt dieses Phänomen als selbstreferenzielle Spiegelung einer Literatur, die in ihren Erzählstrukturen ihre eigenen Funktionsmechanismen beobachtet und verarbeitet.³ Die moderne literarische Reise durch die Unterwelten erlangt dadurch eine Aussagekraft, die auf die Selbstwahrnehmung des modernen Individuums zurückstrahlt. Schaut man auf die Terminologie der Psychoanalyse von Sigmund Freud, die nicht zufällig, aber auffallend häufig mit Bildern und Metaphern des Unterirdischen operiert, liegt diese Interpretation nahe.

Konkret und sehr gegenwärtig, gar körperlich erfahrbar, wurde die Unterweltenreise mit der Entwicklung unterirdischer Verkehrsmittel, vor allem der U-Bahn. War sie zunächst lediglich eine teilweise in den Boden verlegte Eisenbahn, entwickelte sie sich ab Ende des 19. Jahrhunderts, mit der Kontrollierbarkeit und Verfügbarkeit von Elektrizität, zu einer besonders nachhaltigen Erfahrung der unterirdischen Moderne. Bewegungs-, Beschleunigungs- und Austauschprozesse des Verkehrsmittels und seiner Bauwerke wurden körperlich spürbar. Die hermetischen Erfahrungsräume der U-Bahn, Waggons und Bahnhöfe, schlossen äußere, vielleicht naturbedingte Faktoren wie das Sonnenlicht aus. Der Mensch erlebt über seine Sinne in der U-Bahn einen völlig kulturalisierten, menschengemachten Kosmos. Sinnliche Empfindungen wie Licht, Geruch, Geräusche oder Luftbewegungen sind im Raum der U-Bahn auf die U-Bahnzüge zurückzuführen. Die Ordnung der Zeit entspringt dem Takt des Fahrplans, dem Rhythmus aus Bewegung, Unterbrechung und Wiederholung.

Trotz dieser offensiven Entnaturalisierung fanden die frühen U-Bahnsysteme rasch Akzeptanz. Sie milderten Verkehrsprobleme verstopfter Großstädte, gerieten kaum in Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmenden und waren durch ihre geschützte Lage auch Witterungseinflüssen gegenüber unabhängiger. Diese Verlässlichkeit verband sie mit in der Industrialisierung bereits eingeübten, getakteten Alltagserfahrungen. Die sinnliche Konfrontation mit einer dem Sonnenlicht entzogenen, künstlich beleuchteten und (oftmals) leicht abwaschbaren Funktionswelt verlief reibungsloser als viele Kritiker befürchteten. Aus der nun auch körperlichen Eroberung und Besiedlung des unterirdischen Raumes erwuchs eine urbane Souveränität, die die Benutzung der U-Bahn schnell habitualisierte. Die Architektur von U-Bahnhöfen hatte daran ihren Anteil.

U-Bahn-Architektur

Die Variation in Form und Gestalt der Baukörper ist bei U-Bahnhöfen meist gering. Lediglich die Innenräume eröffnen sich als Erfahrungsräume gestalt- und wahrnehmbarer Architektur. In ihnen wendet sich die gemeinhin nach außen gerichtete Gebäudefassade nach innen, die Unterscheidung von außen und innen erodiert. Der invertierte Raum und die sich in ihm befindlichen Menschen werden durch häufig verkachelte Oberflächen umschlossen. Die Konfrontation mit der Architektur und die Bewusstwerdung eines restlos menschengemachten Raumes ist folglich unausweichlich. Gleichzeitig soll die Gestaltung aber die Aufenthaltsdauer minimieren. U-Bahnhöfe sind Transit-Orte. Ihre funktionale Tendenz, sich selbst als Durchgangsort

unwahrnehmbar zu machen, steht in Konflikt mit repräsentativen Ansprüchen an sie als semi-öffentliche Orte.

Als Folge dieser widersprüchlichen Motive entwickelte sich im 20. Jahrhundert an verschiedenen Orten, zu verschiedenen Zeiten und unter unterschiedlichen gesellschaftlichen Bedingungen ein erstaunliches Spektrum verschiedener U-Bahnhofs-Architekturen. Die Bandbreite reicht von schlicht-funktional angelegten Haltestellen über protzige Paläste des Nahverkehrs bis hin zu Stationen, die mehr Skulptur als Verkehrsbauwerk sind.

Die frühen Bahnhöfe entwickelten sich zunächst als Mischformen, die eine technische Funktion und eine kulturelle Repräsentation miteinander zu kombinieren versuchten. In dieser ersten Phase der U-Bahngeschichte, in der neben der Rolle der U-Bahn als Verkehrsmittel auch technische Systemfragen ausgehandelt wurden, sind die Formgebungen bei funktionaler Kongruenz lokal oft unterschiedlich. Diese relative Vielfalt ist nicht zuletzt den verschiedenen politischen, ideologischen und architektonischen Leitbildern geschuldet, die zu jener Zeit vorherrschen. Während man im Berlin der 1920er Jahre beispielsweise der klassischen (Architektur-)Moderne in Bahnhöfen von Alfred Grenander begegnet, wird nur wenige Jahre später in der Moskauer Metro dem sozialistischen Klassizismus Ausdruck verliehen. In der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg ist der Architektur von U-Bahnhöfen anzusehen, dass sie eben nicht nur den Transport von Menschen, sondern auch den der gesellschaftspolitischen Ideen vollziehen soll.

Während des Zweiten Weltkriegs werden U-Bahnhöfe zu indirekten Kriegsschauplätzen. In den von Luftangriffen betroffenen Städten wie London, Paris, Moskau oder Berlin sammeln sich Menschen im vermeintlichen Schutz unterirdischer Refugien. Kriegsbedingt verwandeln sich U-Bahnhöfe zu Bunkern. Die ihnen eigentlich innewohnende Bewegungsdynamik kehrt sich um in ihr Gegenteil. Der Krieg bremsst die unterirdische Moderne aus, er wird militärisch primär oberirdisch oder durch die Luft geführt. Unterirdisch hinterlässt er durch Umnutzungen, Kriegsschäden und Blindgänger zweifellos seine Spuren, die weitgehend geschützte Lage der Infrastrukturen im Erdreich allerdings bewirkt später einen *Wiederaufbau* der Städte entlang ihrer im Boden liegenden Kabel, Leitungen und Rohre. Die unterirdische Moderne, geborgen im ‚Schoß der Erde‘, erweist sich als nachhaltig, als zeitresistent.

In der Nachkriegszeit, teils bis in die 1960er Jahre hinein, stagniert die Entwicklung neuer U-Bahnlinien oder -höfe weltweit. Bestehende Systeme werden ertüchtigt oder ergänzt, aber die unterirdische Utopie verliert für Zwecke der Personenbeförderung zunächst an Strahlkraft. Das Automobil dagegen entspricht eher den gewandelten Bedürfnissen nach Individualität, Wohlstand und persönlicher Freiheit. In einer autogerechten Stadt der Nachkriegszeit spielt die U-Bahn zur Entflechtung der Verkehrsströme durchaus eine tragende Rolle, sie erlebt sogar ab den 1960er Jahren eine neue Blüte. Im direkten Verhältnis zum PKW allerdings aus einer subalternen Position heraus.

Nachkriegsmoderne

Zu den wenigen U-Bahnhöfen, die in den 1950er- und 1960er-Jahren gebaut werden, zählen prägnant die Bauten in West-Berlin. Diese Bahnhöfe von Bruno Grimmek, Werner Düttmann und Rainer G. Rümmler haben markante stilistische Merkmale

gemein und sind charakteristische Beispiele für den nachkriegsmodernen U-Bahnbau. In ihnen werden Elemente der Vorkriegsmoderne, die beim U-Bahnbau in Berlin durch die Bahnhöfe von Alfred Grenander geprägt wurde, in eine Zeit überführt, die von (Wieder-)Aufbau und politischer Instabilität gekennzeichnet ist. In West-Berlin führte dies etwa zu Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Baumaterialien, war aber zugleich mit gesteigerten politischen Ambitionen verknüpft. Die architektonische Antwort darauf ist eine Gestaltung von U-Bahnhöfen, die – vor allem in den frühen 1960er Jahren – Grenanders sachlich gerasterte Innenraumgestaltung mittels Baukeramik aufnimmt und in variiert, meist vereinfachter und kleinteiliger Rasterung fortführt. Noch mehr als in den Vorkriegsbahnhöfen prägen gewollte Sachlichkeit und Abstraktion die Gestaltung, die als unpräzise und zurückhaltend von den Architekten charakterisiert wurde. Das Repräsentationsbedürfnis der Architektur scheint sich in der Repräsentation ihrer eigenen Funktionalität zu erschöpfen.

Der Kulturwissenschaftler Markus Krajewski vermutet in der umfangreichen Verwendung von Kacheln bei der architektonischen Fassadengestaltung von Hochbauten in der Nachkriegszeit eine Bauform des (schlechten) Gewissens.⁴ Die Verdrängung der Verantwortung für die Geschehnisse des Zweiten Weltkrieges habe laut Krajewski vor allem in West-Deutschland die Kachel als Fassadenelement popularisiert. Ihr faktischer, vor allem aber ihr symbolischer Wert hinsichtlich Sauberkeit, Funktionalität und Hygiene korrespondiere mit einem Reinigungsbedürfnis, das eine offene Beschäftigung mit der Vergangenheit gleichwohl scheut. Diese These lässt sich nicht problemlos auf die Architektur von U-Bahnhöfen übertragen. Schließlich sind Fliesen als Gestaltungselement bereits seit dem 19. Jahrhundert in Bahnhöfen der U-Bahn sehr präsent, in unterschiedlicher Form, Qualität und Umfang.

Schon in den frühen U-Bahnhöfen wird durch die Verwendung von Kacheln aber ein um Störungen oder Verschmutzungen bereinigtes Milieu insinuiert. Die glatte, leicht abwaschbare und wenig anschmutzende Oberfläche erweckt den durchaus zutreffenden Eindruck, als befände man sich im Inneren der Ströme von Ver- und Entsorgung. Es entsteht eine auch phänomenologische Nähe zur unterirdischen Moderne, beispielsweise zu glasierten Ziegelsteinen, die beim Bau von Abwasserkanälen verwendet werden. Während die Kacheln in der frühen Phase der U-Bahnarchitektur mehr oder weniger spielerisch zu repräsentativen Zwecken koloriert oder gruppiert werden, trifft man in U-Bahnhöfen der Nachkriegsmoderne auf Innenräume, die überwiegend durch monochrome Rechtwinkligkeit gekennzeichnet sind. Während das Gestaltungselement Kachel in Vorkriegsbahnhöfen eher die individuelle Handwerklichkeit im Herstellungsprozess betont, macht es in Nachkriegsbahnhöfen die industrielle, einheitliche Produktion der Kacheln deutlich.

Die gewollte Abstraktion in diesen Bahnhöfen erscheint als Ausdruck einer ausdifferenzierten Moderne, die ihre eigenen Fundamente, die Grundelemente der Gestaltung, in den Blick nimmt. Die Repräsentationsfunktion von Architektur wird auf die Repräsentation von Gestaltung fokussiert. Dieses für seine Zeit progressive Motiv besitzt in seiner Konzentration auf Ursprünge zweifellos regressive Elemente. Raum und Zeit erfahren an diesen Orten eine bemerkenswerte Relativierung. Ähnlich einem wissenschaftlichen Labor oder einem ‚white cube‘ befindet man sich an einem Ort, der durch seine ausgestellte Künstlichkeit

die menschliche Wahrnehmung selbst thematisiert. Die artifizielle Architektur spiegelt somit den Blick ihrer Betrachter*innen und deren Verknüpfung in raumzeitliche Verhältnisse.

Wie im Keller in *Wir Kellerkinder* kondensieren auch in U-Bahnhöfen selbstbezügliche gesellschaftliche Diskurse der Nachkriegsgesellschaft. Das Alte und das Neue werden in einer örtlichen Gegenwart verwoben, die sich selbst über ihre Architektur Zeitlosigkeit attestiert. Die Behauptung einer rein zweckdienlichen Gestaltung setzt Raum und Zeit in diesen U-Bahnhöfen unter die Bedingungen der unterirdischen Moderne: Bewegung, Unterbrechung und Wiederholung. Daraus erwächst eine selbstreferenzielle Reflexion zu Raum und Zeit, die vergleichbar ist mit der, die das Fernsehen in der Nachkriegszeit vollzieht.

Zum Schluss: das Fernsehen

Nach einer technisch experimentellen Phase vor dem Zweiten Weltkrieg entwickelte das Fernsehen vor allem in den USA in den 1950er und 1960er Jahren Formen, die das Medium bis heute prägen. Eines der prominentesten Formate ist die Fernsehserie. In der klassischen Episodenserie findet das Fernsehen ein Modell, das das eigene, televisuelle Prinzip des Broadcasting spiegelt und verarbeitet: Kontinuität, Unterbrechung, Wiederholung. Eigenschaften, die beispielsweise das Fernsehprogramm strukturieren und die sich in der Fernsehserie narrativ wie formal in jeder Episode wiederfinden. Mit der Fernsehserie entwickelt das Fernsehen somit eine erzählerische Reflexionsform, die selbstreferenziell die mediale Eigenlogik reproduziert und in immer neuen Varianten fortsetzt.

Überträgt man diese dem Fernsehen entlehene Reflexionsform auf die Architektur von U-Bahnhöfen der Nachkriegsmoderne, findet man in ihre Operationalisierung der seriellen Bewegungslogik der unterirdischen Moderne. Diese war in der klassischen Moderne, z.B. bei Grenander in Berlin, zweifellos bereits angelegt. Das durch die Erforschung, Erschließung und Domestizierung des unterirdischen Stadtraums in Bewegung gebrachte und in Frage gestellte Verhältnis von Raum und Zeit entwickelt eine Architektur, die sich selbst als zeitlos begreift. Ein zeitloser Raum allerdings ist starr und unbeweglich, Bewegung wird erst in der Zeit erfahr- und wahrnehmbar. Die Architektur nachkriegsmoderner U-Bahnhöfe legt diese Paradoxie offen und überführt die Idee von Zeitlosigkeit ihrer Hybris. Auch deshalb wurde diese als zeitlos verstandene Architektur ab den 1970er Jahren als

buchstäblich überholt begriffen, folglich verändert, verworfen oder gar als unmenschlich dämonisiert.

Als Kinder ihrer Zeit sind diese Bahnhöfe heute Zeugnis verschiedener Faktoren, die ihre Entstehung und Formgebung beeinflussten. Hinsichtlich der hier skizzierten unterirdischen Moderne sind sie aufschlussreiche Bauwerke, die die Relativität von Raum und Zeit erproben und erfahrbar machen. Sie sind die Kellerkinder der Moderne.

We Basement Kids. Underground Stations of Post-war Modernity as Reflection of Underground Modernity

The exploration, development and domestication of the urban underground from the 18th century onwards can be understood as underground modernity. A reflection of this development can be found in the simple and functional architecture of post-war subway stations. Their mostly abstract design, embedded in everyday life, confronts the users of the underground railway with the foundations of a modern existence that rests on the relativity and formability of space and time.

Literatur

Maria KAIKA, *City of Flows*. Der Wandel der symbolischen Bedeutung technischer Infrastrukturen in der Moderne, in: Timothy Moss (Hrsg.), *Infrastrukturnetze und Raumentwicklung zwischen Universalisierung und Differenzierung*, München 2008, S. 87–112.

Markus KRAJEWSKI, *Bauformen des Gewissens: über Fassaden deutscher Nachkriegsarchitektur*, Stuttgart 2016.

Isabel PLATTHAUS, *Höllenfahrten: die epische katábasis und die Unterwelten der Moderne*, München 2004.

Rosalind WILLIAMS, *Notes on the Underground. An Essay on Technology, Society, and the Imagination*, Cambridge 2008.

reich ist das Ende schlechthin erreicht und wird zugleich verfehlt: die Reise führt zurück aus der Unterwelt in eine Bewegung der Wiederholung, das Leben. Diese Doppelstrategie ist dabei immer auch auf die Vorgehensweise des literarischen Textes zu übertragen.“ PLATTHAUS, *Höllenfahrten*, 2004, S. 14.

4 „Die ‚Bauformen des Gewissens‘ verdanken sich also einer Experimentalanordnung; im Feinsten an der Wand finden Scham und Verdrängung, die aus den Taten, Erfahrungen und Eindrücken der NS-Zeit erwachsen, ihren adäquaten Ausdruck.“ KRAJEWSKI, *Bauformen*, 2016, S. 142.

¹ „Technische Infrastrukturen wie Wasser, Gas, Strom oder Informationstechnologien sind die materiellen Vermittler, die Boten der Ströme, die das Urbane begründen.“ KAIKA, *City of Flows*, 2008, S. 87.

² „And as imagination reached further into the past, it also leapt further into the future. (...) In literature about imaginary underground worlds, the association between depth and time was pushed even further, to greater depths and remoter epochs.“ WILLIAMS, *Notes*, 2008, S. 43.

³ „Die Unterweltreise kann als exemplarische Manifestation dieser antagonistischen Strategien gelesen werden, welche das Erzählen und seine Organisation bestimmen. Im Toten-

Unsichtbare Megastrukturen.

Die U-Bahn als urbanistisches Imaginationsarsenal, ca. 1970

Roland Meyer

New York 1967: Im Labyrinth der Zeichen

Auf den ersten Blick scheinen die New Yorker U-Bahn und der Strip von Las Vegas wenig miteinander gemein zu haben. Und wohl nur die wenigsten, die sich in den späten 1960er Jahren ihren Weg durch die düsteren und engen, häufig auch lauten und schmutzigen U-Bahnhöfe Manhattans bahnen mussten, werden sich dabei an die Lichtkaskaden der Spielerstadt erinnert gefühlt haben. Doch für Robert Venturi und Denise Scott Brown schienen die Ähnlichkeiten auf der Hand zu liegen. Als sie sich mit einer Gruppe von Architekturstudierenden aus Yale im Herbstsemester 1967 aufmachten, die New Yorker U-Bahnstation Herald Square zu erkunden, entdeckten sie hier bereits viele der Qualitäten, die sie ein Jahr später in Las Vegas bei einem ganz ähnlichen, ungleich berühmter gewordenen *studio project* wiederfinden sollten.¹ So ging der Station Herald Square, einem mehrstöckigen, am Schnittpunkt gleich dreier New Yorker Linien gelegenen unterirdischen Labyrinth, jene architektonische Monumentalität und räumliche Großzügigkeit vollständig ab, wie sie viele oberirdische Verkehrsbauten auszeichnete – und umso mehr glich die U-Bahnstation den zeitgenössischen „big low spaces“, den horizontal ausgedehnten Räumen der niedrigen Decken und der air-condition, die auch für die Casinos der Wüstenstadt typisch waren.²

Vor allem aber hatte man es in Las Vegas wie im New Yorker Untergrund mit Räumen zu tun, die sich weniger über ihre weitgehend intransparente gebaute Struktur als vielmehr über eine Vielzahl von Zeichen und Signalen erschlossen, darunter Leuchtreklamen wie Hinweisschilder, Verkaufsautomaten oder auch Anzeigetafeln. Und hier wie dort stellte sich, was zunächst als visuelles Chaos erschien, zumindest im Blick der Fackelträ-

ger der postmodernen Architektur als bereits (beinahe) perfekt funktionierendes Kommunikationssystem heraus – sorgte doch nicht zuletzt die selektive Wahrnehmung der Nutzer*innen dafür, dass diese täglich mühelos in den diversen Werbebotschaften, Richtungsanzeigen und Sicherheitshinweisen die für sie relevanten „Informationssequenzen“ isolieren konnten (Abb. 1).³ Folgerichtig nahmen auch die Lektionen, die Venturi und Scott Brown aus dem Untergrund mitnahmen und 1968 unter dem Titel „Mass Communication on the People Freeway, Or Piranesi is Too Easy“ veröffentlichten, vieles von dem vorweg, was sie dann vier Jahre später in *Learning from Las Vegas* noch einmal in Buchlänge ausbreiten sollten: die Ablösung räumlicher Monumentalität durch zeichenhafte Medien der Kommunikation, die ästhetische Vitalität des vermeintlich Trivialen sowie die Entdeckung komplexer Ordnungsmuster im scheinbaren Chaos. Warum aber, so lässt sich fragen, sollte das Projekt von 1967 dann für die spätere postmoderne Theoriebildung kaum eine Rolle mehr spielen? Warum, anders formuliert, kein „Learning from the Subway“, sondern nur ein weitgehend vergessener Aufsatz? Denn tatsächlich findet die Subway in *Learning from Las Vegas* praktisch keine Erwähnung, und das ist, wie mir scheint, kein Zufall.⁴

Denn just um dieselbe Zeit, in der Venturi und Scott Brown unter Manhattan ein ästhetisch faszinierendes „Labyrinth der Lichter und Farben“⁵ entdeckten, machten sich auch andere Gedanken über die Zeichenräume des Untergrunds. Und ihr Urteil fiel weniger enthusiastisch aus. Der Designer Bob Noorda fuhr 1966 drei Wochen lang das gesamte New Yorker U-Bahnssystem ab und versuchte dabei, sich ausschließlich an den Hinweisschildern zu orientieren. Was Noorda vorfand, war nicht allein ein visuelles, sondern vor allem ein konzeptuelles Chaos widersprüchlicher Beschilderungen und unverständlicher Zeichen.

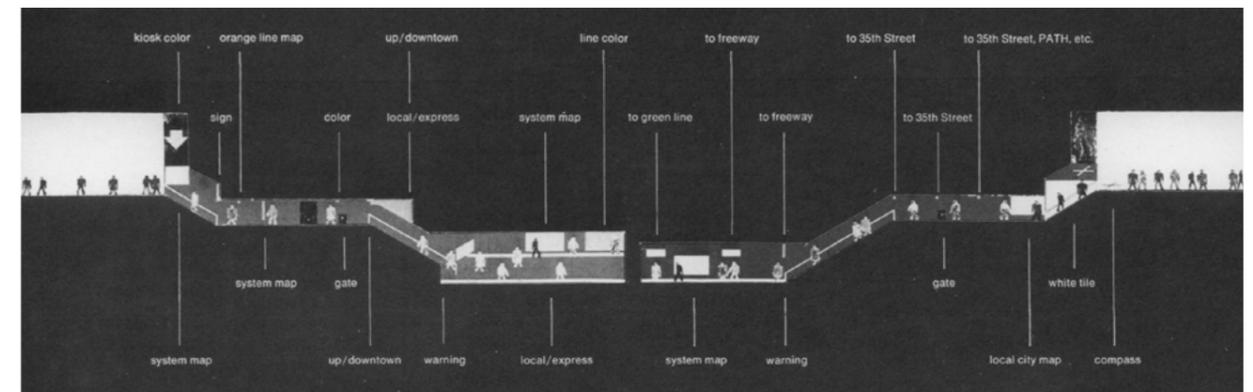


Abb. 1: „A diagram of the complete information sequence, locating in a generalized section official transit information typically provided: redundancy, reassurance, safety.“ aus: VENTURI, ADAMS, SCOTT BROWN, *Mass Communication*, 1969

In den folgenden Jahren sollten es sich daher er und sein Partner Massimo Vignelli zur Aufgabe machen, alle grafischen Elemente der Subway einer übergreifenden visuellen Grammatik zu unterwerfen: Das Ergebnis, das 176 Seiten starke *Graphic Standards Manual* von 1970, stellte mit seinen detaillierten Gestaltungsvorschriften einen der bis dato ambitioniertesten Versuche der ästhetischen Kontrolle visueller Umwelten dar – und damit das exakte Gegenteil dessen, wofür *Learning from Las Vegas* plädieren sollte.⁶ Die Verdrängung des New Yorker Projekts war für Venturi und Scott Brown also geradezu zwingend: Was sich von Las Vegas halbwegs überzeugend behaupten ließ, nämlich dass sich die Stadt gänzlich ohne planerische Eingriffe zum effizienten Kommunikationssystem entwickelt hatte, das war am Beispiel der New Yorker Subway wohl spätestens nach dem *Graphic Standards Manual* nur noch schwerlich plausibel zu machen.

Mit ihrer Faszination für die Subway als Raum, der nicht allein der effizienten Abwicklung des Pendlerverkehrs dienen, sondern zum Ort neuer ästhetischer Erfahrungen werden sollte, waren Venturi und Scott Brown allerdings nicht allein. In unterschiedlicher Weise, das möchte ich im Folgenden zeigen, wurde der großstädtische Untergrund um 1970 zum Gegenstand radikaler ästhetischer Experimente im Grenzbereich von Architektur, Design und Kunst. Und die zwar unrealisierten, aber deswegen noch lange nicht utopischen Entwürfe, die dabei entstanden, bewegten sich konsequent zwischen jenen Oppositionen, die schon Venturis und Scott Browns Blick auf die Subway strukturierten: Chaos und Ordnung, Kontrolle und Kontrollverlust, wildes Wuchern und systemische Schließung.⁷

Montréal 1967ff.: Neuprogrammierungen

Was die im folgenden vorgestellten Projekte jedoch von Venturis und Scott-Browns *studio project* unterscheidet, ist, dass sie ihre Inspiration nicht in über Jahrzehnten gewachsenen U-Bahnnetzen wie dem New Yorks fanden, sondern in den neuen, als jeweils einheitliches System geplanten Massentransportmitteln, die um 1970 in nordamerikanischen und europäischen Metropolen gerade in der Planung oder im Entstehen begriffen waren. Und mehr noch als für sichtbare Zeichen und Oberflächen interessierten sie sich für unsichtbare Prozesse und Strukturen. Es war mithin eine spezifisch infrastrukturelle Imagination, die um 1970 in den neuen Verkehrsnetzen den Vorschein einer künftigen Stadt erkannte: einer Stadt der elektronischen Kommunikationsnetze und vollklimatisierten Umwelten, einer Stadt, die sich vom Untergrund bis in die Höhen der Wolkenkratzer über eine Vielzahl von Ebenen erstrecken und völlig neue Erlebnis- und Konsummöglichkeiten bereithalten sollte.⁸

Ende der 1960er Jahre war diese Stadt, wie sie etwa von Archigram oder den japanischen Metabolisten bereits um 1960 angedacht worden war, beileibe keine Utopie mehr, und an kaum einem Ort wurde dies so sichtbar wie in Montréal, auf das sich mit der Expo von 1967 die Augen der Welt richteten. Reyner Banham hat der „Megacity Montreal“ in seinem Buch über die Megastrukturen der 1960er Jahre ein eigenes Kapitel gewidmet.⁹ Und noch mehr als die spektakulären Einzelbauten der Expo 67 war es der radikale Stadtbau im Vorfeld der Weltausstellung, der die Stadt für kurze Zeit als Modell



Abb. 2: François Dallegret (mit Joseph Baker): Projekt Palais Métro, 1967

einer megastrukturellen Zukunft erscheinen ließ. In den 1960er Jahren hatte Montréal nicht nur eines der modernsten U-Bahn-systeme der Welt bekommen, mit ihm entstand auch ein weitläufiges Netzwerk von Shoppingmalls und unterirdischen Fußgängerpassagen, das praktisch die gesamte Innenstadt zur „Multi-Level-City“ werden ließ.¹⁰ „Montrealers“, so berichtet die *LA Times* 1972, „say they can shop or dine or be entertained in their subterranean metropolis for a week or a month without visiting the same place twice. Or setting a foot outside.“¹¹

Schon während ihres Entstehens begann diese ‚ville intérieure‘ oder ‚underground city‘ die Fantasien der architektonischen Avantgarde zu beschäftigen. Der Montréaler Architekt François Dallegret, berühmt geworden mit seiner 1965 für Reyner Banham entworfenen Environment-Bubble,¹² dachte bereits unmittelbar nach der Expo 1967 an Erweiterungen, die die ‚underground city‘ auch popkulturell auf die Höhe der Zeit bringen sollten. Gemeinsam mit Joseph Baker vermarktete er sein geplantes ‚Palais Métro‘ als „the world’s most avantgarde shopping center“ und als zeitgemäße Form des „psychedelic marketing“.¹³ Im Zentrum des Entwurfs stand eine riesige Skelettstruktur, die den gesamten Innenraum des ehemaligen Palais de Commerce in ein flexibel veränderbares, mehrstöckiges Labyrinth aus Boutiquen und Cafés verwandelt hätte, wie in einer riesigen Disco von Lichteffekten und ständiger Musikbeschallung erfüllt und zwölf Stunden täglich bespielt mit Konzerten und Modenschauen, Happenings und Filmvorführungen. Angebunden an eine der zentralen Umsteigestationen des

Metronetzes wäre diese „indoor megastructure“, wie Banham sie genannt hat,¹⁴ gleichzeitig totales multimediales Environment wie zentraler Knotenpunkt eines Kommunikationsnetzwerks geworden, das neben der Metro auch elektronische Medien miteinschließen sollte: Im Herzen der Struktur hätte ein Fernsehstudio Liveübertragungen ermöglicht und die Jugend Montréal regelmäßig über die neuesten Trends informiert (Abb. 2).¹⁵ Doch trotz Dallegrets aufwendiger Marketingbemühungen, die neben einer Reihe farbenprächtiger Collagen auch einen eigens zusammengestellten Soundtrack umfassten, fand ‚Palais Métro‘ bei der Montréaler Geschäftswelt keinen Anklang.¹⁶

Ein vergleichbares Schicksal ereilte einen weiteren Vorschlag, die unterirdische Infrastruktur Montréal als Experimentierfeld für neue Kommunikationsformen zu nutzen: das Projekt ‚Metro/education‘ der Architekten Harry Parnass und Michel Lincourt. Inspiriert von Ideen der radikalen Pädagogik nach 1968, die von Klassenräumen ohne Wände schwärmte, schlugen Parnass und Lincourt 1970 vor, die bestehende ville intérieure zum ‚Rückgrat‘ des Montréaler Bildungssystems zu machen (Abb. 3). In den großzügigen unterirdischen Plazas, so ihr Vorschlag, könnten Konzerte und Veranstaltungen stattfinden (Abb. 4), die vormittags ungenutzten Kinosäle ließen sich als Klassenräume nutzen, und die U-Bahnhöfe könnten mit Schließfächern, Verwaltungsbüros und Automaten zur Essensausgabe versehen werden. So sollte das schulische Lernen radikal dezentriert und zu einer öffentlichen Angelegenheit werden: Zufällige Passant*innen würden zu Zeug*innen und Mitspieler*innen des

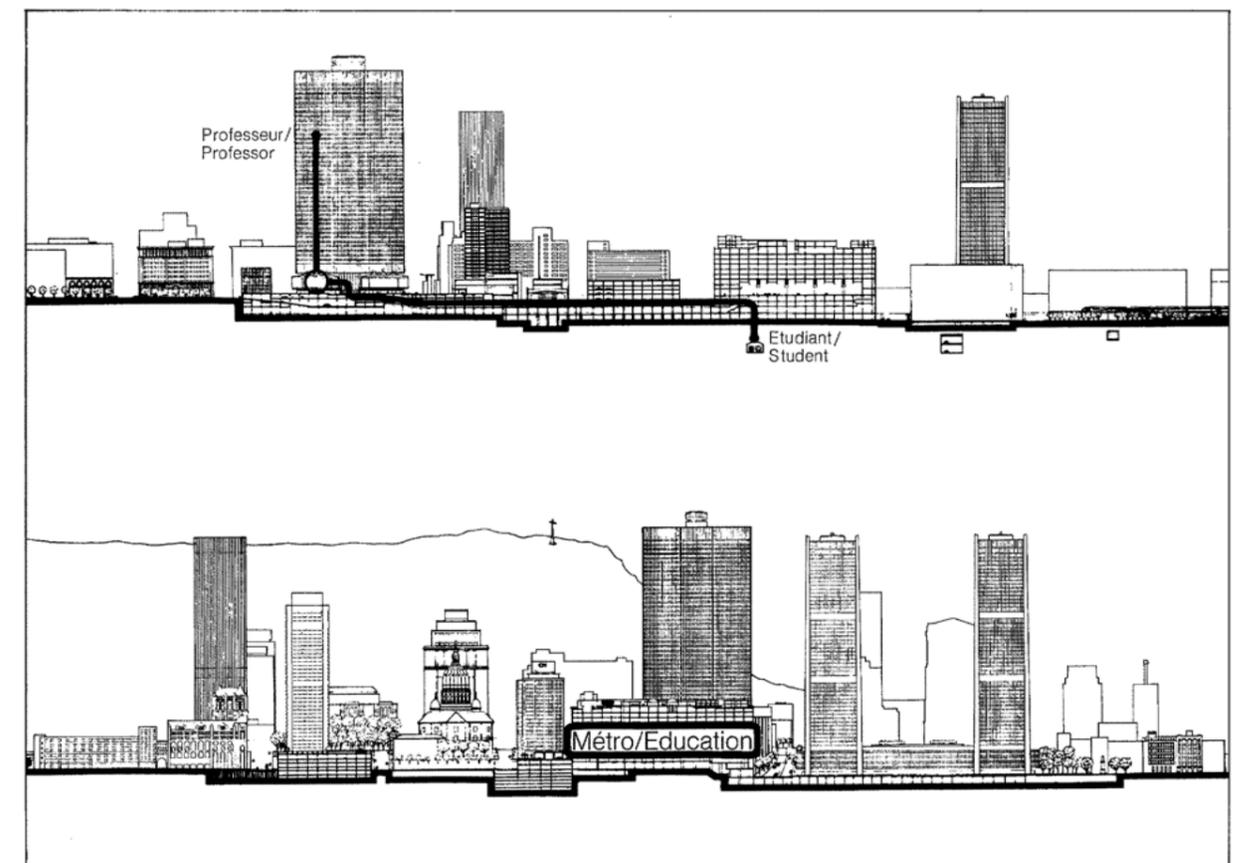


Abb. 3: Michel Lincourt, Harry Parnass: Metro/education, Entwurf 1970

Lernprozesses, und die ansässigen Geschäftsleute wären verpflichtet, eine Stunde in der Woche Unterricht zu geben und den Schulkindern ihren Alltag zu vermitteln.¹⁷ Diese ebenfalls nie verwirklichte Umnutzung unterirdischer Infrastrukturen hätte, so hat es Parnass formuliert, ein soziales Experiment in Gang gesetzt: „Once you start programing, or in this instance super programing the Metro station, a lot of other things start happening.“¹⁸ Wie schon bei Dallegret, wenngleich unter unterschied-



Abb. 4: Michel Lincourt, Harry Parnass: *Metro/education*, Foto 1970

lichen politischen wie ästhetischen Vorzeichen, ging es hier um die Neuprogrammierung bereits bestehender Systeme: Die unterirdischen Netze erscheinen dabei als latent vorhandener, doch bislang brachliegender urbaner Erfahrungsraum, der durch gezielte gestalterische Eingriffe sowie die spielerischen Aktivitäten seiner Nutzer*innen aktiviert werden sollte.

Wien 1970: Wunschmaschine Metro

Auch in Wien, wo 1968 der Bau eines neuen U-Bahn-Netzes beschlossen wurde,¹⁹ richteten sich Wünsche auf den Untergrund, die über die bloße verkehrstechnische Erschließung weit hinausgingen.²⁰ Nichts weniger als „ein neuer Stadtteil“ sollte hier entstehen, der „in allen Stadtteilen gleichzeitig gegenwärtig“ wäre. So zumindest formulierte es die junge Avantgardegruppe Salz der Erde, die im Jahr zuvor unter dem Namen Zünd-Up mit dem Great Vienna Auto Expander bekannt geworden war, als sie sich 1970 an einem Wettbewerb der Stadt Wien zur Gestaltung einer U-Bahnstation beteiligte.²¹ „Ein U-Bahnsystem“, so heißt es im Begleittext zu ihrem Beitrag, werde „oft fälschlich als Kanalsystem verstanden, die transportierten Personen also wie Abwässer behandelt.“ Salz der Erde dagegen träumten ähnlich wie in Montréal auch für Wien von einer „neue[n] öffentliche[n] unterirdische[n] Zone“, einem „vollklimatisierte[n] Kontinuum mit vielen Nebeneinrichtungen“, darunter „Cafés, Kinos, Schulen, Läden, Kinderkrippen, Postämter“ und anderes mehr. Doch wollten sie nicht bloß das geplante Metronetz mit neuen Services und Funktionen anreichern – für sie stand mit dem U-Bahn-bau vielmehr die revolutionäre Umwälzung der funktionalen Stadt auf dem Programm: Wo sich die bisherige Planung in den Dienst der „Ideologie von Ausbeutung und Kontrollierbarkeit“ gestellt habe, in dem sie die Stadt in Zonen der Produktion, des Konsums und der Privatsphäre zerstückelt habe, sahen Salz der Erde in der Metro ein Mittel der kollektiven Wiederaneignung des Stadtraums von unten, weswegen sie auch konsequent als „Volksaktiengesellschaft“ betrieben werden sollte. Und anstelle einer Planung von oben sollte die Revolte der Nutzer*innen treten, die nun nicht mehr als durch „Tarife, Fahrscheine, Kontrolle[n]“ gegängelte „Untertanen“ durch den Untergrund geschleust würden, sondern sich den neuen Stadtteil spielerisch als kollektiven „Lebensraum“ erobern sollten.²²

Von einer solchen Eroberung des Untergrunds handelt auch der eigentliche Wettbewerbsbeitrag, der nicht aus einem Entwurf, sondern aus einem gut viertelstündigen Film bestand.²³ Unter dem Titel „Metro“ sollte er „konkret und utopisch zugleich“ vorführen, „wie die Stationen zu benützen sind“, zugleich „aber in der Verfremdung die Unmöglichkeit dieser Wünsche“ zeigen.²⁴ Unterlegt mit Musik von Jimi Hendrix und durch Zwischentitel gegliedert, dokumentiert der Film ein Happening in vier Akten, das unter Mitwirkung von Freund*innen und Bekannten der Gruppe in der unterirdischen Straßenbahn-Station Lerchenfelder Straße realisiert wurde (Abb. 5). Dem Wunsch nach „wenigstens eine[m] Funken Mitbestimmung“ verleihen die Architekten gleich zu Beginn Ausdruck, in dem sie nicht allein diverse Passant*innen befragen, sondern diese auch gleich in ein improvisiertes Café am Bahnsteig einladen. Im zweiten Teil richten sie sich mitsamt Kleinfamilie, Betten und Paravents im Untergrund häuslich ein: Man legt sich schlafen, die Kinder toben umher, und das Wiener Publikum schaut



Abb. 5: Architekturgruppe Salz der Erde: *Film Metro*, 1970. Filmstill Szene: „Privatheit/Öffentlichkeit“

eher amüsiert als schockiert dabei zu, wie unter dem Motto „Mutti strickt, Vati fickt“ die „erdrückenden Grenzen zwischen Privatheit und Öffentlichkeit“ niedergerissen werden. Mit der dritten Aktion kippt die Tonlage ins Düstere: Mit Tiermasken verkleidet und in Leichentücher gehüllt zelebrieren die Aktio-nisten das „Begräbnis eines bewußtlosen Volkes unter Mode, Reklame und Hygiene“. Den Höhepunkt des Films schließlich bildet die Erfindung einer neuen Sportart: Beim U-Bahn-Hockey will man sich unter dem Motto „Spiel statt Zwang“ die „Langeweile“ wegspielen, bevor man sich zum Abschluss, in guter aktionistischer Tradition, vollständig der Kleidung entledigt.²⁵ Für die Jury war soviel Anarchie im Untergrund wohl doch ein wenig zu viel. Metro wurde „als der Aufgabenstellung nicht adäquat und anderen Projekten nicht vergleichbar“ aus dem Wettbewerb ausgeschieden.²⁶

Bonn 1973: Geschlossene Erlebniswelten

Mehr Erfolg hatte die Architekten- und Designergruppe Dreistädter drei Jahre später beim Wettbewerb zur Gestaltung dreier U-Bahnstationen in Bonn. Überraschend nämlich sprach eine Jury unter Vorsitz von Max Bill dem jungen Kölner Büro den ersten Preis zu.²⁷ Auch bei Dreistädter ging es um das „Untertauchen städtischer Bereiche unter die Erde“, und auch sie verstanden ihren Entwurf als dezidiert anti-funktionalistisch. Statt jedoch wie ihre Wiener Kollegen die Nutzer*innen zur Revolte aufzustacheln, entwarfen sie totale multimediale Environments, die den Alltag mit den Mitteln des Pop überhöhen sollten. Ihr Ziel war der U-Bahnhof als „Ambiente“, ja als „Stimulator für Erlebnisse“: Anstelle steriler Transiträume, die man, durch effiziente grafische Leitsysteme gesteuert, möglichst rasch zu passieren sucht, wollten sie wiedererkennbare „Identifikationspunkte“ schaffen.²⁸

So schlugen sie für die Haltestelle Universität/Markt eine pseudo-barocke „Scheinarchitektur“ vor, die das oberirdische Schloss mitsamt der umgebenden Parklandschaft gleichsam unter die Erde versetzen sollte (Abb. 6). Ein künstlicher Rasen als Bodenbelag, geschnittene Buchsbaumreihen, Spiegelkabinette, Springbrunnen, Kugellampen sowie ein riesiges Deckengemälde hätten die U-Bahn-Nutzer*innen hier ebenso empfangen wie

Musik von Vivaldi, Procol Harum oder The Doors. Die Station Juridicum dagegen wäre ganz dem Thema ‚Rhein‘ gewidmet gewesen: Auf transparenten und leuchtenden Bodenplatten wandelnd, umgeben von Wassersäulen mit sprudelnden Luftblasen, farbigen Projektionen und Lichtspielen an den Wänden sowie von künstlichem Wasserrauschen akustisch umspült, wäre man hier gleichsam in eine Unterwasserwelt eingetaucht. Für die Haltestelle Auswärtiges Amt schließlich projektierten Dreistädter eine multimediale Informationsarchitektur aus Leuchtschriftbändern, Diaprojektionen und Monitorwänden, auf denen aktuelle Verkehrsmeldungen, Nachrichten und Wetterberichte ebenso wie Pressekonferenzen und Bundestagsdebatten zu sehen gewesen wären – die man, auf gemütlichen Sitzlandschaften platziert, beim Warten auf die Metro hätte verfolgen können.²⁹ Doch auch diese „lupenrein[e] Poplösung“, so die spätere Selbsteinschätzung,³⁰ wurde trotz des Jury-Erfolgs nicht realisiert: Dem Bonner Stadtrat erschien der Entwurf allzu „abenteuerlich“, und eine, wie die Beteiligten rückblickend einräumten, eher „ungeschick[t]e“ Präsentation trug nicht dazu bei, die Bedenken zu zerstreuen.³¹ Auf die Frage, wie viele U-Bahnhöfe sie denn bereits gebaut hätten, antworteten die noch weitgehend unerfahrenen Architekten nonchalant: „Keine“. Das hatte zwar „Klasse“, doch gegen den ebenfalls geladenen Alexander von Branca, der nach seinen Erfahrungen beim Bau der Münchener U-Bahn nun auch in Bonn zum Zuge kommen sollte, hatte man so natürlich keine Chance.³²

Epilog: Diesseits des Utopischen

Keines der Projekte, die um 1970 die U-Bahn als neuen Lebensraum, multimediales Environment, Disko oder Lernumgebung imaginierten, ist tatsächlich verwirklicht worden. Doch sollte man sich hüten, sie deswegen als utopisch abzutun. Vieles von dem, was damals angedacht wurde – vollklimatisierte Konsumlandschaften und flexible Mischung von Funktionen, inszenierte Erlebniswelten und multimediale Informationsdisplays – wurde in der einen oder anderen Form später verwirklicht, in Fußgängerzonen und Shoppingmalls, Bahnhöfen und Flughäfen.³³

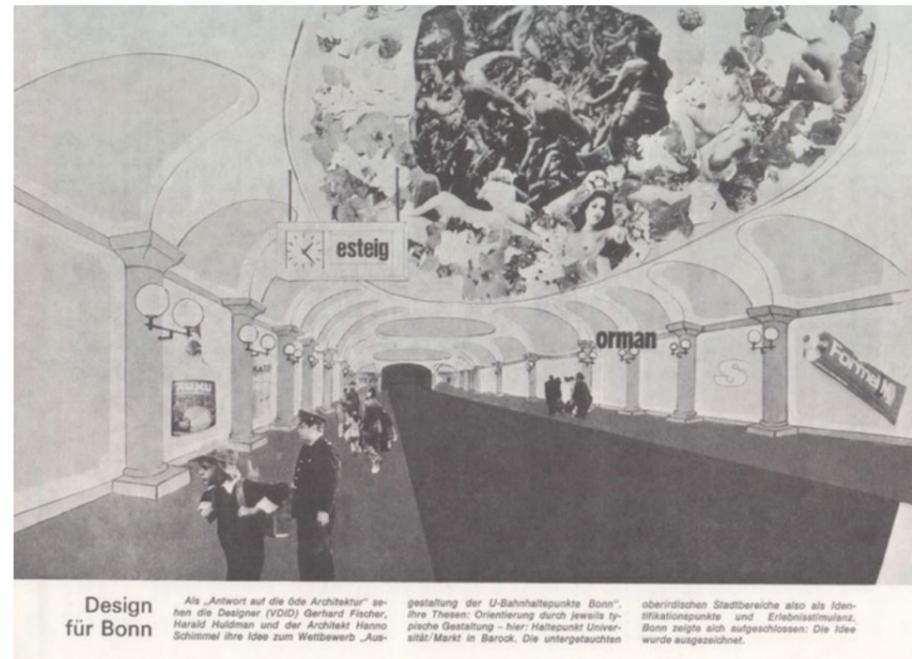


Abb. 6: Dreistädter, Entwurf für die U-Bahnstation Universität/Markt, Bonn, 1973

Wenn auch manche der damaligen Wünsche in unseren Ohren naiv oder versponnen klingen mögen, die um 1970 erstmals so vehement geäußerte Kritik an der funktionalen Sterilität technisch optimierter Transiträume hat sich langfristig, im Zuge einer allgemeinen Tendenz zur Ästhetisierung alltäglicher Lebenswelten, auf breiter Front durchgesetzt: „Erlebnisstimulanz“ statt „Langeweile“ ist in der hyper-kommerzialisierten Stadt der Gegenwart allgegenwärtig geworden, ober- wie unterirdisch.

In einem ganz anderen Sinne dagegen hat Boris Groys mit Blick auf die Moskauer Metro von der „U-Bahn als Utopie“ gesprochen – einer Utopie allerdings, die von einer stalinistischen Dystopie der totalen Kontrolle ununterscheidbar ist. Denn die Stadt unterhalb der sowjetischen Metropole stellt sich für Groys als ein Ort dar, an dem nichts selbstverständlich gegeben scheint: ein vollkommen künstlich geschaffener Lebensraum, hermetisch abgeschlossen und zugänglich nur über ausgewählte und leicht kontrollierbare Schwellenräume, ein Raum, in dem diejenigen, die in betreten, vollkommen abhängig sind von jenen, die ihn geplant und gebaut haben.³⁴ Die Projekte um 1970, von denen dieser Essay handelt, imaginierten die U-Bahn hingegen nicht als Ort der totalen Kontrolle, sondern als Spielraum individueller wie kollektiver Freiheiten.³⁵ Dies taten sie durchaus unterschiedlich: hemmungslos hedonistisch oder radikal konsumkritisch, mit Einsatz neuester Medientechnik oder durch fast bescheidene performative Interventionen. Gemeinsam war ihnen jedoch, dass für sie die Stadt unterhalb der Stadt zum „Imaginationsarsenal“ eines neuen städtischen Lebens wurde.³⁶ Die geschlossenen künstlichen Umwelten des Untergrunds versprachen um 1970 neue Formen der Intimität, der Kollektivität und der sinnlichen Erfahrung, und die ausgedehnten Netze, in die sie eingebunden waren, luden zu immer neuen Entdeckungen und Begegnungen ein. Hatte das Subjekt der fordistischen Hochmoderne sich gerade in der U-Bahn als austauschbares Masseteilchen in rigide getakteten Verkehrsströmen erfahren,³⁷ sollte es nun, in der anbrechenden Postmoderne, eben dort seinen Spieltrieb ausleben und seinen Erlebnishunger befriedigen.

Invisible Megastructures. The Subway as an Urbanistic Arsenal of Imagination, ca. 1970

Around 1970, like hardly ever before or since, the underground was used for radical aesthetic experiments at the borderline between architecture, design and art. Based on a re-reading of Robert Venturi's and Denise Scott Brown's classic analysis of the New York subway as a communicative space of signs and signals, the article discusses a series of unrealised designs from North America and Europe that discovered the underground as an "imaginary arsenal" of a new urban life: François Dallegret's psychedelic shopping centre 'Palais Metro', which was planned as a central node of the Montreal underground network; the project 'Metro/education' by Harry Parnass and Michel Lincourt, who imagined the very network as a reprogrammable infrastructure for a new learning at school beyond the classroom; the film 'Metro' by the Vienna group 'Salz der Erde' which shows the anarchic appropriation of an underground station as a "space for the imagination"; and the design by the group 'Dreistädter' for the Bonn underground which instead of sterile transit spaces projected multimedia environments as "experience stimulus". In all these projects, for the first time, the urbanistic potential of the underground networks and stations no longer seemed limited to optimising traffic flows. Instead, previously invisible mega-structures were now discovered beneath the city, promising new forms of intimacy, collectivity and sensual experience.

Literatur

Reyner BANHAM, A Home is not a House, in: Art in America 1968, Nr. 2, S. 70–79.
 Reyner BANHAM, Megastructure. Urban Futures of the Recent Past, London 1976.
 Heiko BARTELS / Hardy FISCHER / Harald HULLMANN, Zwischen Kathodenstrahl und Kristallglas der Monitoroberfläche,

in: Form + Zweck, 1993, Heft 78, S. 12–17.

Heiko BARTELS / Harald HULLMANN (KUNSTFLUG), Gespräch am 02.09.1998, in: Petra EISELE, Deutsches Design als Experiment. Theoretische Neuansätze und ästhetische Manifestationen seit den sechziger Jahren, Diss., Hochschule der Künste Berlin, S. 294–309.

Benson BOBRICK, Labyrinths of Iron. A History of the World's Subways, New York 1981.

Jim BURNS, Arthropods: New Design Futures, London 1972.

François DALLEGRET / Joseph BAKER, Psychedelic Marketing – Palais Metro, in: Art in America, 1968, Heft 4, S. 92–93.

François DALLEGRET, In Conversation with Alessandra Ponte, in: Appareil, 2013, Heft 11, (<http://appareil.revues.org/1765>; 10.8.2019).

Isabelle DOUCET, Metro/Education Montreal (1970): Rethinking the Urban at the Crossroads of Megastructures, Systems Analysis and Urban Politics, in: Architecture and Culture, 2019 (<https://doi.org/10.1080/20507828.2018.1511212>; 10.8.2019).

Petra EISELE, BRDesign. Deutsches Design als Experiment seit den 1960er Jahren, Köln 2005.

Hardy FISCHER / Harald HULLMANN / Hanno SCHIMMEL, U-Bahn Bonn, in: Transparent, 1973, Heft 4, S. 23–26.

Michel FOUCAULT, Andere Räume (1967), in: Susanne HAUSER / Christa KAMLEITHNER / Roland MEYER (Hrsg.), Architekturwissen. Grundlagentexte aus den Kulturwissenschaften, Bd. 2: Zur Logistik des sozialen Raumes, Bielefeld 2013, S. 231–238.
 Boris GROYS, U-Bahn als U-Topie. Über den Mythos und die Symbolik der Moskauer Metro, in: Werk, Bauen + Wohnen, 2004, Heft 91, S. 34–38.

Thilo HILPERT, Sous le Pavé – Unter dem Pflaster. Die Untergrundbahn und die Metropolen des 20. Jahrhunderts, in: DERS., Century of Modernity. Architektur und Städtebau. Essays und Texte, Wiesbaden 2015, 32–41.

Stefan HÖHNE, New York City Subway. Die Erfindung des urbanen Passagiers, Köln / Weimar / Wien 2017.

Christa KAMLEITHNER, Konsum und Kritik. Die österreichische Architekturavantgarde, 1968 und die „Explorierung der Empfindung“, in: Johannes PORSCH / Hedwig SAXENHUBER, Georg SCHÖLLHAMMER (Hrsg.), Wer war 1968? Kunst, Architektur, Gesellschaft, Salzburg 2018, S. 441–446.

Martina KANDELER-FRITSCH (Hrsg.), Zünd-Up. Dokumentation eines Architekturexperiments an der Wende der sechziger Jahre, Wien / New York 2001.

Michel LINCOURT / Harry PARNASS, Métro Éducation Montréal, in: AA La Ville, 1970, S. 54–59.

Inderbir Singh RIAR, Montreal and the Megastructure, ca 1967, in: Rhona RICHMAN KENNEALLY / Johanne SLOAN (Hrsg.): Expo 67. Not Just a Souvenir, Toronto–Buffalo–London 2010, S. 193–210.

James M. RICHARDS, Multi-Level-City. Towards a new environment in down-town Montreal, in: The Architectural Review, 1967, Heft 846, S. 89–96.

SALZ DER ERDE, Metro. Wettbewerb zur Gestaltung einer U-Bahn-Station [1970], in: KANDELER-FRITSCH, Zünd-Up, 2001, S. 197f.

SALZ DER ERDE, Verkehr in Städten. Eine U-Bahn für Wien, in: Bau, 1970, Heft 4/5, S. 71–73.

Paul SHAW, Helvetica and the New City Subway System, Cambridge, Mass. 2011.

Laurent STALDER, François Dallegret's Machine World, in:

Alessandra PONTE / Laurent STALDER / Thomas WEAVER (Hrsg.), GOD & Co. François Dallegret. Beyond the bubble, London 2011, o. S. [S. 191–204].

Robert A.M. STERN / Jimmy STAMP, Pedagogy and Place. 100 Years of Architecture Education at Yale, New Haven / London 2016.

Martino STIERLI, Las Vegas im Rückspiegel. Die Stadt in Theorie, Fotografie und Film, Zürich 2010.

Robert VENTURI / Bruce ADAMS / Denise SCOTT BROWN, Mass Communication on the People Freeway, or Piranesi is Too Easy, in: Perspecta, 1969, Heft 12, S. 49–56.

Robert VENTURI / Denise SCOTT BROWN / Steven IZENOUR, Learning from Las Vegas, Cambridge, Mass. 1972.

Jennifer YOOS / Vincent JAMES / Andrew BLAUVELT (Hrsg.), Parallel Cities. The Multilevel Metropolis, Minneapolis 2016.

Bildnachweise

1: VENTURI, ADAMS, SCOTT BROWN, Mass Communication, 1969, S. 56 (Mit freundlicher Genehmigung von Denise Scott Brown), 2: © 1967 François Dallegret, 3, 4: Design Quarterly 1972, Heft 86/87, S. 18 (Mit freundlicher Genehmigung von Walker Art Center Archives), 5: Mit freundlicher Genehmigung von Timo Huber, 6: Mit freundlicher Genehmigung von Barbara Schimmel

¹ Das Projekt zum Herald Square ist dokumentiert in: VENTURI / ADAMS / SCOTT BROWN, Mass Communication, 1969. Vgl. dazu auch: STERN / STAMP, Pedagogy and Place, 2016, S. 292f. Der Las Vegas Strip, dem das *studio project* des folgenden Jahres gewidmet war, steht bekanntlich im Zentrum von: VENTURI / SCOTT BROWN / IZENOUR, Learning, 1972. Zu letzterem vgl. umfassend: STIERLI, Las Vegas, 2010.

² Vgl. VENTURI / SCOTT BROWN / IZENOUR, Learning, 1972, S. 46f.

³ VENTURI / ADAMS / SCOTT BROWN, Mass Communication, 1969, S. 56.

⁴ In der Erstausgabe von *Learning from Las Vegas* 1972 taucht „Mass Communication on the People Freeway“ noch im Rahmen der Projektdokumentation im dritten Teil des Buches auf S. 124 auf – in der seither immer wieder aufgelegten Ausgabe von 1977, die auch der deutschen Übersetzung zugrunde liegt, fehlt dieser Teil und damit jeglicher Hinweis auf das Projekt.

⁵ Die Rede vom „underground maze of lights and color“ findet sich in: VENTURI / ADAMS / SCOTT BROWN, Mass Communication, 1969, S. 53.

⁶ Vgl. SHAW, Helvetica, 2011, S. 27–49. Zu den „semiotischen Labyrinthen“ der New Yorker U-Bahn vgl. überdies: HÖHNE, Subway, 2017, S. 210–220.

⁷ Eine vergleichbare „Ambivalenz“ unterirdischer Verkehrsräume „zwischen aufgeräumter Ordnung und einer Ästhetik des Unwirtlichen“ beschreibt auch: HILPERT, Sous le Pavé, 2015, S. 35.

- ⁸ Vgl. YOOS, JAMES / BLAUVELT, *Parallel Cities*, 2016, S. 93–116.
- ⁹ BANHAM, *Megastructure*, 1976, 105–127.
- ¹⁰ RICHARDS, *Multi-Level-City*, 1967.
- ¹¹ Zit. nach: BOBRICK, *Labyrinths*, 1981, S. 319.
- ¹² Vgl. BANHAM, *Home*, 1965, S. 77.
- ¹³ DALLEGRET / BAKER, *Psychedelic Marketing*, 1968, S. 92.
- ¹⁴ BANHAM, *Megastructure*, 1976, S. 124.
- ¹⁵ Vgl. DALLEGRET / BAKER, *Psychedelic Marketing*, 1968, S. BURNS, *Arthropods*, 1972, S. 73; STALDER, *Machine World*, 2011, S. 200f.
- ¹⁶ Vgl. DALLEGRET, *Conversation*, 2013, S. 14.
- ¹⁷ LINCOURT / PARNASS, *Métro Éducation Montréal*, 1970; RIAR, *Montreal and the Megastructure*, ca 1967, 2010, S. 202–205; DOUCET, *Metro/Education Montreal*, 2019.
- ¹⁸ Zit. nach: WURMAN u.a., *City as a Classroom*, 1972, S. 47.
- ¹⁹ Vgl. dazu den Beitrag von Ralf Liptau in diesem Band.
- ²⁰ Vgl. dazu auch KAMLEITHNER, *Konsum und Kritik*, 2018, insbes. S. 445f.
- ²¹ SALZ DER ERDE, *Verkehr in Städten*, 1970, S. 73. Zur Gruppe vgl. KANDELER-FRITSCH, *Zünd-Up*, 2001.
- ²² SALZ DER ERDE, *Verkehr in Städten*, 1970, S. 71, 73.
- ²³ SALZ DER ERDE / ZÜND-UP, *Metro, Österreich 1970* (Regie und Kamera: Herbert Brödl, Xaver Schwarzenberger).
- ²⁴ SALZ DER ERDE, *Verkehr in Städten*, 1970, S. 71.
- ²⁵ Alle Zitate: Ebd., S. 72.
- ²⁶ SALZ DER ERDE, *Metro*, 2001, S. 197.
- ²⁷ Zu diesem und anderen Projekten von Dreistädter vgl. EISELE, *BRDesign*, 2005, S. 133–143.
- ²⁸ FISCHER / HULLMANN / SCHIMMEL, *U-Bahn Bonn*, 1973, S. 24.
- ²⁹ Vgl. ebd., S. 25.
- ³⁰ BARTELS / FISCHER / HULLMANN, *Kathodenstrahl*, 1993, S. 16.
- ³¹ Ebd.
- ³² Vgl. BARTELS / HULLMANN, *Gespräch*, 1998, S. 294f.
- ³³ Auch die von Rainer G. Rümmler entworfenen Westberliner U-Bahnhöfe aus den 1980er Jahren wären als solche post-modernen Erlebniswelten zu verstehen, vgl. dazu den Beitrag von Verena Pfeiffer-Kloss in diesem Band.
- ³⁴ GROYS, *U-Bahn*, 2004, S. 36.
- ³⁵ Dass auch im Westen die U-Bahn mit dem Ausbau der Videoüberwachung seit den 1970er Jahren zunehmend zum Kontrollraum wurde, steht auf einem anderen Blatt.
- ³⁶ Den Begriff des „Imaginationsarsenals“ entlehne ich FOU-CALT, *Andere Räume*, 1967/2013, S. 238.
- ³⁷ Vgl. dazu HÖHNE, *Subway*, 2017, insbes. S. 105–111.

IV U-BAHNARCHITEKTUR ALS ERBE? – INITIATIVEN FÜR DEN ERHALT

IV UNDERGROUND ARCHITECTURE AS HERITAGE? – INITIATIVES FOR ITS PRESERVATION

SAVE Britain's Heritage and the Jubilee Line Extension. Our Campaign for London's Recent Underground Architecture

Marcus Binney

This lecture is the story of a campaign to protect a remarkable 1990s Underground Station from damaging alterations; it sets it in the context of the broader struggle to achieve protected status for key post-1945 landmark structures of all kinds.¹

Forty years ago, a new preservation society, the Thirties Society in London, was founded. At the launch party held on December 13, 1979 in the glorious Art Deco Ball Room of the Park Lane Hotel the keynote speech was made by a veteran Parliamentarian, Norman St John Stevas. He said with foresight: "Good buildings are at their most vulnerable when still young. As taste and technology move on, they are not old enough to be venerable and the acclamation they received when completed is forgotten." The formation of the Thirties Society was prompted by the lack of protection for buildings of the 1920s and 1930s. In 1992 its name was changed to the Twentieth Century Society in recognition of an expanded role to champion the architecture of the second half of the twentieth century.²

The most famous early case of the Thirties Society was the vicious destruction of the 1929 Firestone Factory over a Bank Holiday weekend in 1980. This brought a furious reaction from the Minister for the Environment, Michael Heseltine, who promptly listed the 1930 Hoover Factory and three buildings belonging to Trafalgar House, the company that owned the Firestone Factory. Scotland at this time had a more enlightened rule, a rolling programme by which any building or structure more than 30 years old could be listed, steadily extending protection of the past year by year. We achieved this unexpectedly suddenly in England when an enlightened junior Minister, William Waldegrave, introduced the 30-year-rule to England and went on to say that, in exceptional circumstances, an endangered building which was just ten years old could also be listed. Historic buildings in England are graded in three categories: I, II* and II. Grade I and II* structures are both deemed outstanding while Grade II are deemed of special interest. The one caveat in the new test was that, to receive protection, post-war buildings had to be of Grade II* quality, outstanding and not just special.

Tube Station Buildings of the Last Decade of the 20th Century

In 2015, I suddenly found myself fighting for Modernist buildings which I had written up as Architecture Correspondent of *The Times of London* when they were new in the early 1990s. First came Nicholas Grimshaw's high-tech The Ship in Plymouth, built for the *Western Morning News*. With Henrietta Billings of the Twentieth Century Society, SAVE Britain's Heritage issued legal warnings and succeeded in getting it listed. It found a

developer to transform it into a centre for small businesses, with gymnasium and workshops. Next came Southwark Underground Station by Richard MacCormac, the architect who is subject of this paper. Southwark is one of a remarkable collection of new

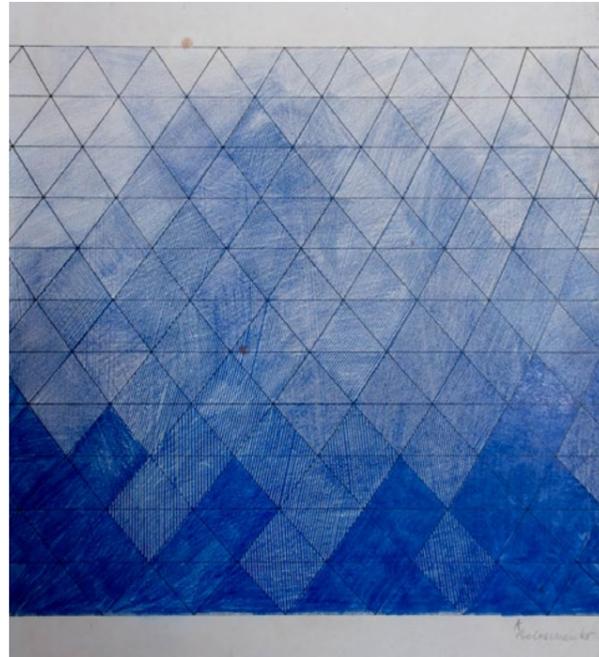
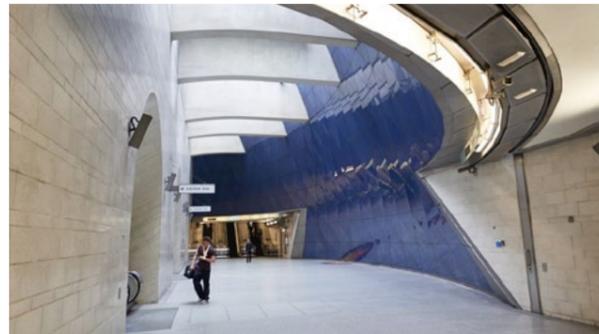


Fig. 1: Southwark underground station designed by MJP architects, 1999, the curved intermediate concourse of four storeys high topped with high level tapered concrete beams finished in polished concrete, with Alex Beleschenko's blue glass screen

Fig. 2: Design drawing for the triangular glass tiles, tinted blue and fritted to graduate their opacity, darker at the base to lighter near the roof

underground stations on the Jubilee Line Extension which runs from Westminster in central London, crossing beneath the river to Waterloo Station, continuing onto the Millennium Dome and terminating on the north bank at Stratford.

All the new 1990s underground stations on the Jubilee Line are of exceptional quality. This was thanks to a remarkable programme of architectural patronage due to one man, Roland Paoletti. He was born in London to Italian parents and trained as an architect in Manchester. He worked for Sir Basil Spence, architect of Coventry Cathedral, for some years, but found inspiration in Venice while studying under the leading masters of the early 1960s, Albin, De Carlo, Gardella, and Scarpa. Spence then asked him to do the working drawings of his new British Embassy in Rome. The architect engineer Pier Luigi Nervi had a watching brief and took Paoletti into his office. Possibly for Paoletti's

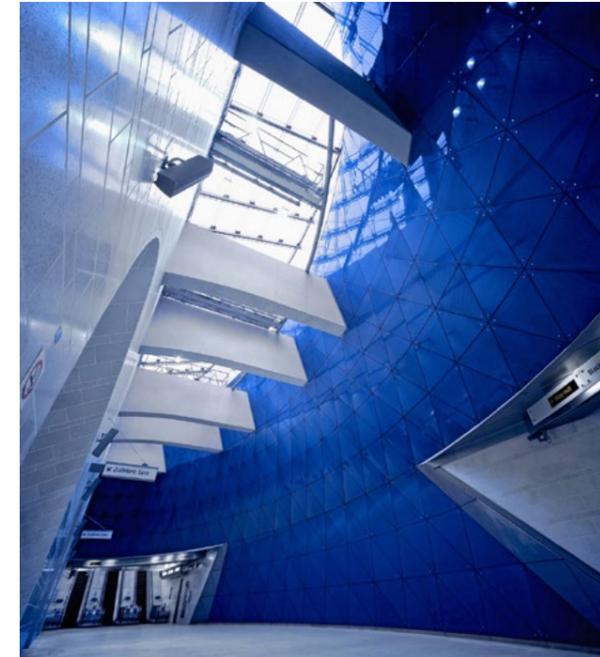
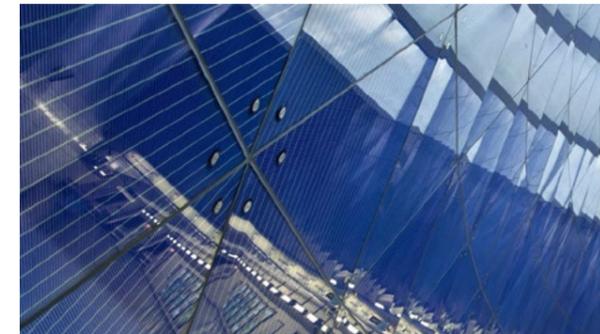


Fig. 3: Southwark underground station, close-up of curved blue glass screen designed by Beleschenko. The tiles are held by stainless steel 'spiders' connected to a steel frame

Fig. 4: Southwark underground station, the lower intermediate concourse, a curved passage lined with polished concrete blocks, is lit by natural light from the roof and illuminated by Alexander Beleschenko's glass wall

sake, Nervi agreed to take on the Italian Embassy in Brasilia, giving Paoletti a role in one of the most adventurous buildings of the decade. Paoletti entered the world of subway station design when in 1975 he secured a job with the new Hong Kong mass transit system. This involved building 36 stations within a dozen years as well as train depots. The stations were built by the cut-and-cover method – their one architectural quality was space.

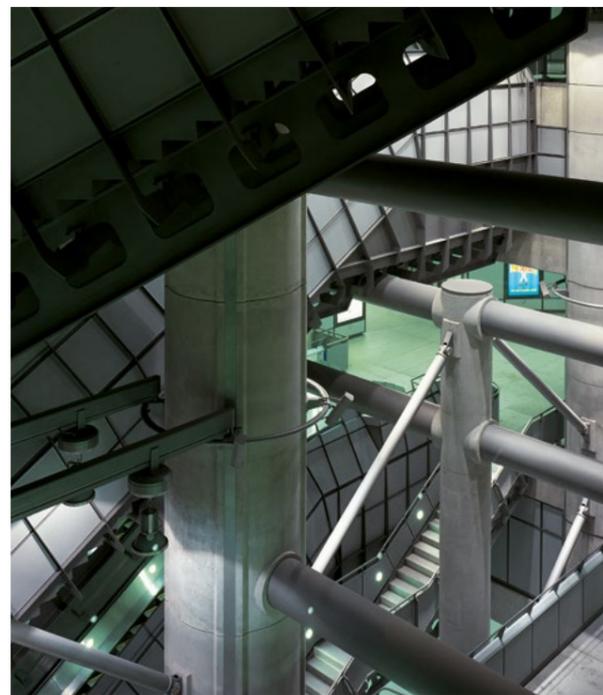
When the Jubilee Line Extension got the go-ahead in 1990, one critical figure was Sir Wilfrid Newton, the accountant who had finished the Hong Kong MTR and been asked by Prime Minister Margaret Thatcher to sort out London Transport as its chairman. Newton brought back his team, including Roland Paoletti. Another key figure was Denis Tunnicliffe, Managing Director of London Transport.

Paoletti commissioned a group of like-minded architects with an enthusiasm for, and knowledge of engineering. The team included many of the architects who had worked for Norman Foster and Richard Rogers, the two great pioneers of high-tech in British architecture. One of them was Richard MacCormac who was given the commission for Southwark. Until then, MacCormac explained, "the engineers designed the system, then the architects dressed it up. Was it just a matter of deciding which tiles to put on the platform walls?" When Paoletti started looking for architects to design the new stations, very few were actually interested.

The Southwark Station by Richard MacCormac and Alexander Beleschenko

Some of the new Jubilee Line Stations are cut-and-cover boxes offering opportunities for extraordinary spaces on a grand and dramatic scale. The two most spectacular examples are Norman Foster's Canary Wharf and Michael Hopkins's Westminster.

Southwark was built as a station on four levels and combines cut-and-cover for the ticket hall and then traditionally drilled tunnels and spaces for the main descent to the platforms. Though MacCormac may not have been conscious of it, he was creating an underground architecture that echoes nature with cavernous spaces lit partially by natural light from above – just what is found in many natural cave systems where lofty halls alternate with confined passageways. MacCormac conceived Southwark as a journey in three acts. He also, alone of the architects working on the line, determined it should be a collaboration with an artist. He chose the artist Alexander Beleschenko, best known for his coloured glass. Beleschenko recalls: "Roland [Paoletti] had stipulated that no artists or art were to be included in the stations. MacCormac simply ignored this and employed me as a cladding consultant". The central act was a lustrous dark blue glass wall suspended in the intermediate hall which rises four stories. MacCormac took pleasure in explaining how his inspiration came from a Schinkel set design for the *Magic Flute*. This is no mere fancy. Schinkel's set shows an intensely blue dark sky sprinkled with stars. Beleschenko's idea was to create a backdrop of the same intensity without the benefit of stage lighting. MacCormac's first thought was that the wall should be in tiles, but Beleschenko quickly showed a far richer colour could be created with glass. The artist explained: "The method of production was crucial. The most economic way of putting colour into glass is the silkscreen process.



Figs. 5-6: Westminster underground station, 1999 by Hopkins Architects: A feat of mega engineering under Portcullis House next to the House of Commons, central London. Stacked banks of escalators hang from a dynamic network of flying concrete beams and steel tubes to create this vast dramatic backdrop.

Fig. 7: Platform level at Westminster underground station

I was interested in Rembrandt's use of crosshatching in his etchings. I evolved the idea of a ribbed pattern on the glass which would catch light on the surface. The glass wall is formed of 620 triangular pieces of glass. You can't create different patterns for 620 individual pieces of glass. So we chose four designs and each one was rotated against its neighbours to create a constantly changing pattern. I used thinner crosshatching lines at the top of each panel and denser ones at the bottom."

All this was suddenly possible on this scale thanks to the latest computer-generated geometry. The project engineers YRM Anthony Hunt had only just started using the software to do this. Hanif Kara, who was on their staff, set up his own company to work up the programme. MacCormac and Beleschenko had a model made to test the trajectory of the sun over the hall. This showed that in midsummer the sun would be high enough to shine down in the hall, illuminating the glass and creating an impressive effect. The blue glass hangs free of the curving wall so that it is lit from the back as well as front. Beleschenko stated: "We found that stretched fabric on the wall behind proved the best way of reflecting light back onto the glass and the best colour of fabric for this purpose is grey."

When the station was designed it was intended from the start that an office tower would be erected above the ticket hall, but this was not built. Although planning permission had been granted it had lapsed.

Underground Heritage in Danger and in Re-appreciation

By 2017 Transport for London was under Government pressure to increase returns from its large property holdings. The market for offices south of the river Thames had improved and there was now a plan to build a much higher tower which would require new stronger footings. This meant that MacCormac's ticket hall would have to be destroyed.

The Twentieth Century Society requested an emergency spotlisting, while Historic England recommended refusal. But it did lay out the case for listing in a substantial way, pointing out that in 1992 the Royal Fine Arts Commission had singled the station out as 'an example of patronage at its best and most enlightened'. The architects had won an RIBA bronze medal in 2000. The station was the RFAC/British Sky Broadcasting building of the year for 2000 and received a Special Award for Pursuit of Architectural and Engineering Excellence in Public Transport in the British Construction Industry Awards.

Historic England concluded: "Whilst they are part of the episodic journey through the station, the entrance hub and rotunda on Blackfriars Road are not of the same very high calibre architecturally, aesthetically or functionally as the intermediate concourse and its approach from below, and do not merit listing at Grade II*." From the Twentieth Century Society's point of view this was wrong. Even if the ticket hall was a less elaborated piece of architecture it was part of a complete design from pavement to platform. There are of course many buildings where some internal elements are plainer or simpler than the most impressive elements. But they are still part of the whole.

Despite Historic England's refusal to list Southwark Underground Station, SAVE and the Twentieth Century Society decided to fight on. To build a strong base of support I invited all

the architects of the Jubilee Line Stations I could contact to sign a letter to *The Times of London*. We wrote: "the new stations on the Jubilee Line were hailed in 1999 as the biggest architectural sensation of their kind since the Moscow Underground... As architectural writers who welcomed the new stations when they opened, and as architects of the stations themselves, we call upon Karen Bradley, the culture secretary, to carry out a survey of the Jubilee Line, assessing which of the recent stations should be preserved and celebrated as architectural masterpieces for future generations to enjoy" (signed by Marcus Binney, Jonathan Glancey, Ken Powell, Will Alsop (North Greenwich), Michael & Patty Hopkins (Westminster), Ian Ritchie (Bermondsey), Chris Wilkinson & Jim Eyre (Stratford)).

Our Letter prompted a reply from Graeme Craig, Commercial Development Director at Transport for London. We had learnt about him from a campaign to preserve another threatened underground station, South Kensington. This campaign had been run by Sophie Andreae, a former director of SAVE. She informed us that Craig was interested in design and would therefore be willing to cooperate. At a meeting he explained the pressures he was under, but emphasised Transport for London's commitment to design. He also stated that the stations continued to be valued as the face of London Transport

SAVE was determined to demonstrate both public support for the station and professional support from engineers and architects. It announced an early evening colloquium and invited Craig to come. To focus attention on the issues, SAVE called for a review of all the stations on the Jubilee Line Extension with a view to listing them as a group. Graeme Craig gave a public undertaking to consult the original architects of the stations over any future proposed alterations. This was a big step forward: not actual listing but a degree of protection.

I believe the material on the design which I have presented here shows that this underground station is indeed an outstanding work of art, architecture and engineering. The exceptional achievement of the architect in creating an *architecture parlante*, an architecture speaking its purpose, is evident not only in the detail, but also in the lack of advertisements usually found along escalators and platforms. This in turn reduces the need for signs, resulting in exceptional purity of form.

What this story demonstrates is that determined opposition can halt damaging plans even when the authorities won't provide statutory protection. However, it requires determination, advocacy, campaigning in the media, and capturing the public imagination by showing that underground architecture can be adventurous, innovative and handsome.

SAVE Britain's Heritage und die Jubilee Line-Erweiterung. Unsere Kampagne für Londons jüngste U-Bahn-Architektur

Als 2017 bekannt wurde, dass Transport for London (TfL) Pläne für den Abriss der beeindruckenden Halle der Southwark Underground Station hatte, startete SAVE sofort eine Kampagne, um ihre Bedeutung und Qualität hervorzuheben. Die neuen Stationen für die Erweiterung der Jubilee Line im Auftrag von Roland Paoletti waren herausragende Entwürfe führender Architekten. Sie waren jedoch noch nicht durch eine Denkmaleintragung geschützt. SAVE erhielt die Unterstützung vieler der beteiligten



Fig. 8: Entrance to Southwark underground station (MJP architects, 1999) via descending steps to the main ticket hall, a top-lit drum with a gentle domed roof, echoing Charles Holden's famous interwar London stations

Architekten als Unterzeichner eines Briefes an die Zeitung *The Times*. Ein Treffen mit den Führungskräften von Transport for London wurde vereinbart und kurz darauf wurden die Abrisspläne zurückgezogen. TfL verpflichtete sich, die ursprünglichen Architekten bei zukünftigen Änderungsvorschlägen zu konsultieren. Die Bemühungen um eine angemessene Behandlung der unterirdischen Architektur dauern an und umfassen sowohl Stationen, die genutzt werden, als auch solche, die geschlossen sind und bis vor kurzem in Vergessenheit geraten waren.

Credits

1-3: Alexander Beleschenko, 4 and 8: Peter Durant, 5-6: Dennis Gilbert

¹ The paper also links to and updates the article "Design & Heritage Management in London Underground" by Mike Ashworth, published in: Jörg Haspel, Michael Petzet, Christiane Schmückle-Mollard (eds.), *World Heritage Sites of the 20th Century – Gaps and Risks from a European Point of View* (ICOMOS – Journals of the German National Committee XLVI), Petersberg 2008.

² The Victorian Society also covered Edwardian architecture and the period up to 1914, but no further.

Höllenhunde für Berlins Untergrund. Die ‚Initiative Kerberos‘ und ihr Engagement für das moderne Bauerbe unter Tage

Ralf Liptau

Anfang 2016 haben wir, Verena Pfeiffer-Kloss, Frank Schmitz und ich als Gründungsteam der Initiative Kerberos mit einem offenen Brief an die politisch und administrativ Verantwortlichen auf die schleichend sich häufenden Verluste im Berliner U-Bahnnetz hingewiesen und mehr Sensibilität im Umgang mit der Verkehrsinfrastruktur der Nachkriegszeit gefordert. Um den für die (architektur)historische Lesbarkeit des Berliner U-Bahnnetzes so unverzichtbaren gestalterischen Liniencharakter nachhaltig schützen zu können, haben wir die Eintragung nachkriegsmo- derner U-Bahnhöfe in die Berliner Denkmalliste dem Senat und dem Landesdenkmalamt gegenüber nachdrücklich angeregt.

Auslöser für die Aktivitäten der Initiative Kerberos in Hinblick auf die Berliner U-Bahn waren die Abrissarbeiten am U-

Bahnhof Bismarckstraße, einem 1978 eröffneten, nach Plänen Rainer G. Rümmlers entworfenen Umsteigepunkt zwischen U7 und U2 im poppig-spacigen UFO-Design (Abb. 1). Ende 2015 wurde hier entkernt, die gestaltungsprägenden Elemente wurden entsorgt. In der Berliner Tagespresse war zuvor bereits die komplette Umgestaltung der Station angekündigt worden.¹ Für den in den 1970er Jahren entstandenen Bahnhof wurde eine Neugestaltung vorgesehen, die an den Berliner U-Bahnbau der Vorkriegszeit erinnert. Dunkelgrüne Keramik- kacheln, Gesimse und Kapitelle sind die Vertreterinnen der neuen alten Architektursprache, die künftig hier zu Wort kommen soll. Unabhängig von Fragen nach gestalterischer Qualität fehlt den neuen Entwürfen damit nicht nur der Bezug zur



Abb. 1: Der U-Bahnhof Bismarckstraße aus den späten 1970ern ist seit 2016 entkernt und wird in Vorkriegs-Anmutung neugestaltet. Foto: Magnus Manske, 2011

Ursprungsgestaltung, schlimmer noch, sie täuschen eine Historizität vor, die den Bahnhof aus seiner wirklichen zeitlichen Verortbarkeit herausreißt. Die architekturhistorische Fahrt entlang der U-Bahnlinie 7, die auf gestalterischer Ebene von der kontinuierlichen Entwicklung der Linie von den 1920er bis in die 1980er Jahre erzählt, wird hier also nicht nur unterbrochen, sondern durch die historisierende Optik verfälscht.

Zeitsprünge, allerdings in die entgegengesetzte Richtung, wird es künftig auf derselben U-Bahnlinie 7 auch an anderer Stelle geben. Der bis 1967 nach Plänen Rainer Rümmlers errichtete und 1971 eröffnete, knallig orangefarbene U-Bahnhof Yorckstraße steht seit Anfang 2017 betonsichtig-nackt da (Abb. 2, 3). Die farbig strahlenden Riemchenfliesen an der Hintergleiswand sind entfernt worden – in Zukunft soll die Station neu gestaltet werden.² Und zwar neu in dem Sinne, dass der Bahnhof eine wohl als ‚aktuell‘ oder ‚modern‘ verstandene Architektursprache spricht. Eine historische bzw. architekturhistorische Verortbarkeit in den Entstehungs- und Gestaltungszusammenhang der Linie wird also auch hier künftig nicht mehr möglich sein. Der Liniencharakter, der auf diesem Streckenabschnitt von der noch eher zurückhaltenden Optik der späten 1960er Jahre geprägt ist, wird damit gestört.

Die Stationen Bismarckstraße und Yorckstraße sind nicht die einzigen Stationen, an denen Verluste zu verzeichnen sind. Insgesamt sind es knapp 20 Bahnhöfe, an denen seit 2013 – und teilweise noch bis heute – auf diese Weise gearbeitet wurde und wird, sodass diese Bauten ihre potentiellen Denkmaleigenschaften verloren haben. Komplett umgestaltet wurden und werden die Bahnhöfe Birkenstraße (Architekt: Bruno Grimmeck, eröffnet 1961, Abb. 4), Blaschkoallee (Werner Düttmann, 1963), Mehringdamm (Rainer G. Rümmler, 1966), Kaiserin-Augusta-Straße (Rümmler, 1966), Lipschitzallee (Rümmler, 1970), Wutzkyallee (Rümmler, 1970), Friedrich-Wilhelm-Platz (Rümmler, 1971), Rudow (Rümmler, 1972), Walther-Schreiber-Platz (Rümmler, 1974, Abb. 5), Rathaus Steglitz (Rümmler, 1974), Bismarckstraße (Rümmler, 1978), Jakob-Kaiser-Platz (Rümmler, 1980), Halemweg (Rümmler, 1980), Kienberg – Gärten der Welt (urspr. Heinz-Hoffmann-Straße, Entwurfs- und Vermessungsbetrieb der Deutschen Reichsbahn, 1989). Über diese vollständigen Verluste hinaus ist an sämtlichen Berliner U-Bahnhöfen der Nachkriegszeit der schleichende Verlust gestaltungsrelevanter Details zu beklagen. Gerade in den vergangenen fünf Jahren sind zahlreiche der teils individuell entworfenen bauzeitlichen Beschilderungen, Sitzmöbel, Vitrinen, Handläufe etc. gegen Standardelemente ohne Bezug zur Architektursprache der jeweiligen Station ausgetauscht worden.

Der offene Brief

Im offenen Brief vom März 2016 haben wir den Umgang mit dem Berliner U-Bahnnetz in zweierlei Hinsicht kritisiert: Erstens mit Blick auf den Verlust der bis dahin authentisch erhaltenen baukünstlerischen Qualitäten der je einzelnen Stationen – ganz unabhängig von der Qualität der jeweils geplanten Neugestaltungen. Darüber hinaus erschien uns das eben beschriebene Prinzip der unbedachten Zeitsprünge und damit die Zerstückelung des Liniencharakters als nicht sachgemäß.

In unserem Brief, den wir an die damalige Vorstandsvorsitzende der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Sigrid Evelyn



Abb. 2: Der Bahnhof Yorckstraße – späte 1960er – ist ebenfalls seit 2016 entkernt. Eine Sanierung hat bis Herbst 2019 nicht begonnen. Foto: Verena Pfeiffer-Kloss, 2014

Abb. 3: Die Kacheln der Hintergleiswände des U-Bahnhofs Yorckstraße wurden mitten in der Diskussion um eventuellen Denkmalschutz entsorgt. Foto: Ralf Liptau, 2016

Abb. 4: Mit dem 1961 eröffneten und bis 2018 weitestgehend im Originalzustand erhaltenen Bahnhof Birkenstraße wird derzeit – 2019 – einer der letzten authentisch überlieferten Stationen Bruno Grimmecks entkernt. Foto: Magnus Manske, 2011



Abb. 5: Die Hintergleiswand des 1971 eröffneten U-Bahnhofs Walther-Schreiber-Platz ist im Sommer 2016 entfernt worden. Foto: ReferenceBK, 2007

Nikutta, die dortige Bauabteilung, an den damaligen Stadtentwicklungssenator Andreas Geisel (SPD), Senatsbaudirektorin Regula Lüscher, den damaligen Landeskonservator Jörg Haspel und die Presse versendet haben, haben wir vier zentrale Forderungen an die Verantwortlichen formuliert:

1. den Stopp und eine weitreichende Revision der bisherigen Planungen,
2. die Einrichtung eines wissenschaftlichen Beirats nach Vorbild des 2008 von Senatsbaudirektorin Regula Lüscher eingerichteten Berliner Baukollegiums. Daran sollten Vertreter*innen aus der Denkmalpflege sowie der Kunst- und Architekturgeschichte beteiligt sein. Ziele sollten die wissenschaftlich fundierte Wertschätzung sowie individuell an die Bahnhöfe angepasste Sanierungskonzepte sein, die eine größtmögliche Bewahrung der Originalsubstanz ermöglichen,
3. umfangreiche und frühzeitige Öffentlichkeitsarbeit durch die Verkehrsbetriebe zu geplanten Sanierungs- und Umbaumaßnahmen und
4. die Eintragung von Berliner U-Bahnhöfen der 1960er und 1970er Jahre in die Berliner Denkmalliste.

Uns war damals noch nicht bewusst, dass die Berliner Verkehrsbetriebe die Aufträge für die Neugestaltung ihrer U-Bahnhöfe – nach eigenen Angaben – ohne Ausschreibung vergeben.³ Ansonsten hätten wir die Forderung nach öffentlichen Ausschreibungen in unseren Forderungskatalog aufgenommen. Der Komplexität der Aufgabe sowie dem Charakter eines U-Bahnhofs als öffentlich genutztem und öffentlich finanziertem Bauwerk wäre das unserer Meinung nach angemessen.

Erste Reaktionen

Was auf den Brief folgte, waren erste Berichterstattungen in der Berliner Tagespresse, in denen die U-Bahnhöfe aus bau-

künstlerischer Perspektive – und eben nicht nur als streng funktional gedachte, technische Anlagen – präsentiert wurden. In der Fachpresse hatten wir stellenweise selbst die Gelegenheit, auf die gestalterischen und historischen Qualitäten der Stationen in eigenen Beiträgen hinzuweisen.⁴ Zudem haben die Architektenkammer Berlin und der Bund Deutscher Architekten (BDA) Berlin ‚Unterstützerschreiben‘ formuliert, in denen sich die Institutionen unseren Forderungen öffentlich und vollumfänglich angeschlossen haben. Auch die kulturpolitische Seite hat wohlwollend interessiert reagiert. Die damals auch für den Denkmalschutz zuständige Senatsbaudirektorin Regula Lüscher hat sowohl uns als auch Vertreter*innen der BVG-Bauabteilung in ihr Baukollegium eingeladen, ein beratendes Fachgremium, in dem über Baukunst und Stadtgestaltung debattiert wird. In der Sitzung vom 20. Juni 2016 ist unser Anliegen dort nachvollzogen und geteilt worden.

Der Berliner Untergrund – ein Denkmal?

Der große Entwicklungsschritt und damit da facto der Auftakt für unsere inzwischen mehrjährige Beschäftigung mit dem Thema waren die beginnenden Gespräche mit den Kolleg*innen im Landesdenkmalamt Berlin. Denn dort gab es recht schnell den Wunsch, tatsächlich so rasch und so umfassend wie möglich Stationen der Nachkriegszeit unter Schutz zu stellen, um den noch vorhandenen Linieneigenschaften zu erhalten, eben dort, wo dies noch möglich war (vgl. Beitrag Bernhard Kohlenbach in diesem Band). Ende 2016 haben wir als Gründungsteam der Initiative Kerberos – also Verena Pfeiffer-Kloss, Frank Schmitz und Ralf Liptau – unter Mitarbeit von Andreas Sternberg im Auftrag des Landesdenkmalamts eine umfangreiche Gesamterfassung der nachkriegsmodernen U-Bahnhöfe in Berlin durchgeführt, in der wir die grundsätzlichen Gestaltungskonzepte,



Abb. 6: Im U-Bahnhof Eisenacher Straße fanden 2019 trotz Denkmalstatus raumbildprägende Veränderungen statt. Foto: Ralf Liptau, 2019

die daraus resultierenden Linieneigenschaften und den jeweiligen Erhaltungszustand der Stationen erläutert bzw. textlich und fotografisch dokumentiert haben.⁵ Auf Basis dieser Gesamterfassung haben wir die Unterschutzstellung von gut 30 Stationen nachdrücklich empfohlen. Das Landesdenkmalamt hat uns daraufhin mit dem Verfassen von 38 Einzelgutachten beauftragt, die wir im ersten Quartal 2017 erstellt haben. Die Bahnhöfe Schlossstraße (Ralf Schüler, Ursulina Schüler-Witte, 1974) und Fehrbelliner Platz (U7, Rainer G. Rümmler, 1971) waren hier schon nicht mehr dabei, weil sie zeitlich parallel zu unserer Erfassung schon unter Schutz gestellt worden sind.⁶

Der Berliner Untergrund – ein Denkmal!

Im März 2017 sind in einem ersten Schritt sieben postmoderne Stationen aus den 1980er Jahren auf dem Streckenabschnitt der U7 zwischen Siemensdamm und Altstadt Spandau in die Denkmalliste aufgenommen worden. Der inzwischen für Denkmalschutz zuständige Kultursenator Klaus Lederer (Die Linke) hat gemeinsam mit BVG Vorstandschefin Sigrid Evelyn Nikutta hierzu eine Pressekonferenz im U-Bahnhof Paulsternstraße abgehalten.⁷ Im Sommer 2018 kam dann der bisher letzte Schwung an Unterschutzstellungen: 13 Stationen der 1960er und 1970er sind nun ebenfalls auf der Liste.⁸ Einen Schwerpunkt der Unterschutzstellungen gibt es auf der Linie U7, sodass hier trotz der bereits erfolgten Verluste möglichst viel vom heute noch bestehenden Linieneigenschaften der über sechs Jahrzehnte abschnittsweise ausgebauten Linie erhalten bleiben wird. Parallel zum Verfassen der Gutachten hatten wir auch die Urheberrechtsinhaber*innen der U-Bahnhöfe kontaktiert. Die Tatsache, dass diese Personen durch die BVG-Bauabteilung nicht im Vorfeld der Umsetzung über geplante gestalterische Veränderungen

informiert worden sind, sehen wir als einen Verstoß gegen das Urheberrecht. Die Witwe Rainer G. Rümmlers, der Sohn von Werner Düttmann sowie Ursulina Schüler-Witte als persönliche Urheberin und zugleich Urheberrechtsnachfolgerin ihres verstorbenen Mannes Ralf Schüler haben mit teilweise mehreren Briefen an die BVG die Einhaltung ihrer Urheberrechte sowie ihre Einbeziehung in die laufenden Planungen gefordert. Urheberrechtsgesetz und Denkmalschutzgesetz sind freilich völlig unabhängig voneinander, so dass sich Urheberrecht gänzlich unabhängig vom Denkmalstatus potentiell auf alle Stationen bezieht.

Welche Forderungen bleiben?

Die Forderung nach der Einhaltung der Urheberrechte ist – ungeachtet der Unterschutzstellung – weiterhin aktuell. Und auch in Bezug auf die Denkmalpflege bedeutet die Eintragung von 22 Stationen seit 2016 ja keinesfalls das Ende für die Frage nach dem Umgang mit diesem unterirdischen Erbe der Nachkriegszeit. Zwei Aspekte sind uns als Initiative Kerberos mit Blick auf die Zukunft der Berliner U-Bahnhöfe wichtig: Erstens wünschen wir uns die zügige Unterschutzstellung von nachkriegsmodernen U-Bahnhöfen der heutigen U5 zwischen Tierpark und Hönow, zu der sich die Berliner Kulturverwaltung öffentlich bereits 2017 grundsätzlich bekannt hat (vgl. auch Beitrag Bernhard Kohlenbach in diesem Band).⁹ Bei diesem Streckenabschnitt handelt es sich um die einzige in der DDR neu angelegte U-Bahnlinie. Der 1973 eröffnete U-Bahnhof Tierpark ist die einzige unterirdische U-Bahnstation, die überhaupt in der DDR gebaut wurde. Daraus erwächst vor allem ein historischer Wert für diese Stationen im ehemaligen Ost-Berlin. Die im Anschluss an Tierpark seit Mitte der 1980er Jahre entstandenen oberirdischen Bahnhöfe sind in einem einheitlich-seriellen

Prinzip gestaltet und damit gemäß einem Prinzip, das den West-Berliner U-Bahnhöfen mit ihrer jeweils individuellen Gestaltung entgegensteht. Es entstünde also ein falsches Bild, wenn nur West-Berliner Stationen der Nachkriegszeit in der Denkmalliste abgebildet würden.¹⁰ Bisher ist das noch so.

Der zweite Aspekt betrifft den konkreten, den praktischen Umgang mit den geschützten Stationen. Zwar sind inzwischen fast zwei Dutzend der nachkriegsmodernen U-Bahnstationen neu in die Denkmalliste eingetragen worden. Denkmalgerecht saniert ist hiervon aber bisher – Stand 2019 – keine einzige. Ganz im Gegenteil, auf einigen der frisch gelisteten Stationen sind noch vor Kurzem Maßnahmen durchgeführt worden, die den Denkmaleigenschaften der Bahnhöfe entgegenstehen. Auf dem U-Bahnhof Siemensdamm etwa ist 2018 – nach der Unterschutzstellung – der dunkelgraue Asphaltboden gegen hellgraue Granitplatten ausgetauscht worden, obwohl die dunklen Böden in der gesamten Diskussion immer wieder als gestaltungsrelevant herausgestrichen worden sind.

Am U-Bahnhof Eisenacher Straße ist nach 2019 ein Wandabschnitt im Verteilergeschoss mit motivisch gestalteten Kacheln neu belegt worden, auf denen eine historisch anmutende fotografische Aufnahme der oberirdisch sich befindenden Kirche abgebildet ist (Abb. 7). Die bis dahin ausschließlich auf grelle Farbwirkungen abzielende, abstrakte Farbfeldgestaltung der aufziehenden Pop-Gestaltung vom Beginn der 1970er Jahre ist damit aus unserer Sicht trivialisiert und die komplette visuelle Ausrichtung des Raums verändert worden. Dem neuen Denkmalstatus des Bahnhofs wird dies keineswegs gerecht. Eine tragikomische Pointe in diesem Zusammenhang ist, dass in einem Begleittext auf dem Fliesenfeld innerhalb dieses denkmalgeschützten (!) Bahnhofs auf die oberirdisch befindliche Apostel-Paulus-Kirche verwiesen wird und ganz explizit auf die Tatsache, dass diese unter Denkmalschutz stehe.

Was würden wir uns für die Zukunft also wünschen? Freilich müssen die Berliner U-Bahnstationen so schnell wie möglich barrierefrei ausgebaut werden. Darüber hinaus ist der sensible Austausch leicht brennbarer oder schadstoffhaltiger Bauteile sicherlich an vielen Stellen nicht zu vermeiden. Zu verbinden sind diese Arbeiten mit einer grundsätzlichen Inwertsetzung der Stationen, die in den vergangenen Jahren offensichtlich versäumt wurde. Für all diese Aufgaben ist allerdings die auf Sachkenntnis basierende Wertschätzung der nachkriegsmodernen U-Bahnhöfe Berlins als baukulturelles und historisches Erbe unerlässlich. Eine Wertschätzung also, die auf visueller Ebene sowohl die jeweilige Gestaltung der einzelnen Station als auch den übergeordneten Liniencharakter einschließt sowie auf der Ebene des Bestandes den möglichst weitgehenden Erhalt originaler Bausubstanz zum Ziel hat. Inwertsetzung muss das Stichwort sein – und eben nicht Umgestaltung. Durch die Aufnahme der Bahnhöfe in die Denkmalliste teilen sich die Berliner Verkehrsbetriebe künftig die Verantwortung für den sachgerechten Umgang mit diesem Erbe mit den Berliner Denkmalbehörden.

Diese Forderung bzw. Herausforderung gilt freilich nicht nur für Berlin. Gerade auch die mit diesem Band dokumentierte Tagung trat ja mit der These an, dass U-Bahnhofsarchitekturen trotz ihrer engen Verzahnung mit der jeweiligen Stadt dennoch im größeren, also internationalen und interstädtischen Zusammenhang gelesen und verstanden werden müssen. Das tun wir als Initiative Kerberos derzeit zunehmend. Anfang 2019 haben wir – ebenfalls mit einem offenen Brief – auf den eigentlich

bereits erkannten Wert der U-Bahnstationen in Bonn nochmals hingewiesen (vgl. auch Beitrag Philipp F. Huntscha in diesem Band). Wir haben die in Politik und Denkmalschutz Verantwortlichen aufgefordert, die Unterschutzstellung der in den 1970er Jahren entstandenen Bonner U-Bahnhöfe zwischen Hauptbahnhof und Regierungsviertel zügig voranzubringen. Hier gab es ein unmittelbares und deutlich positives Echo vor allem durch die lokale Tagespresse. Die zuständigen Denkmalbehörden haben dort inzwischen mitgeteilt, dass sie die ohnehin bereits diskutierten Unterschutzstellungen nun rasch umsetzen wollen.¹¹

Das Thema der nachkriegsmodernen U-Bahnhöfe scheint inzwischen, und anders noch als vor drei Jahren, keiner grundlegenden Legitimation mehr zu bedürfen. Wo wir 2016 noch ganz grundsätzlich dafür argumentieren mussten, dass auch ein moderner U-Bahnhof Architektur bzw. Baukunst sein könne, eben nicht ‚nur funktionieren muss‘, stoßen wir inzwischen doch auf weitaus offenere Resonanz. Vielleicht hat die medial sowohl in der breiten Öffentlichkeit als auch in Fachkreisen immer wieder beachtete Situation in Berlin zu diesem neuen Bewusstsein etwas beigetragen. Die Tagung ‚Underground Architecture Revisited‘, organisiert von der Initiative Kerberos, dem Landesdenkmalamt Berlin und ICOMOS Deutschland wird das in Fachkreisen sicherlich noch weiter fördern. Besonders froh waren wir darüber, dass wir die Konferenz zum Anlass nehmen konnten, um das Thema mit einer Ausstellung zur nachkriegsmodernen U-Bahnhofsarchitektur auch in die Breite zu vermitteln. Die Ausstellung ‚Underground Architecture‘ ist unter wissenschaftlicher Beratung der Mitglieder der Initiative Kerberos entstanden und war vom 16. Februar bis 20. Mai 2019 in der Berlinischen Galerie zu sehen (vgl. Interview mit den Kuratorinnen der Ausstellung in diesem Band).¹² Wir hoffen, dass die Diskussionen der vergangenen drei Jahre, verbunden mit Tagung und Ausstellung, den Auftakt zu einem bewussteren, wertschätzenderen und sachgerechteren Umgang mit dieser bisher so oft übersehenen Bauaufgabe U-Bahnhof bilden.

Eine Bilanz

Unabhängig von der inhaltlichen Frage nach dem Umgang mit den Berliner U-Bahnhöfen der Nachkriegszeit haben wir vor allem die Kooperation mit so vielen Partner*innen als großen Gewinn wahrgenommen. Die Initiative Kerberos – gewissermaßen als ‚Zwitter‘ aus bürgerschaftlicher Initiative und universitärem Zusammenschluss – konnte teilweise über Jahre mit der institutionellen Denkmalpflege, den Urheberrechtsinhaber*innen der Bauwerke, später dann auch mit ICOMOS Deutschland und der Berlinischen Galerie zusammenarbeiten. Wir glauben, dass wir hier ganz im Geiste des ‚Sharing Heritage‘, des gemeinsamen Erbes, agiert haben. Die Schlagkraft des Projektes lag dabei wohl darin, dass alle Seiten ihre jeweiligen Kompetenzen und Befugnisse zusammengetragen haben. Wir konnten als nicht institutionalisierte ‚Aktivist*innen‘ hier und dort vielleicht ein bisschen konsequenter agieren, als es andere hätten tun können. Ohne die Resonanz aus dem Landesdenkmalamt wären unsere Forderungen aber wohl ungehört verklungen. Dafür konnten wir dann wiederum auf Basis der vor allem durch Verena Pfeiffer-Kloss schon geleisteten Grundlagenforschung zum Werk Rainer G. Rümmlers besonders schnell ‚liefern‘, um die Unterschutzstellungen rasch zu ermöglichen. Der Schulterchluss zu-

sätzlich mit ICOMOS Deutschland sowie mit der Berlinischen Galerie hat uns einerseits die breitenwirksame Vermittlung des gemeinsam Erreichten, andererseits die noch tiefergehende Beschäftigung mit dem Thema ermöglicht.

Ein positives Fazit also – von unserer Seite als Initiative – das sich mit einem furchtsamen verbindet. Schließlich kann es nicht für jedes Denkmal bzw. jede Denkmalgruppe möglich sein, so viele Akteur*innen über eine so lange Zeit hinweg für sich zu aktivieren und aktiv zu halten. Es stellte sich aber der Eindruck ein, dass genau das notwendig war, um die Chance auf Erfolg zu haben. Dass Vertreter*innen aus Politik, aus der Fachwelt und Privatleute den anerkannten Denkmalwert eines Gebäudes oder Bauensembles mit so viel Energie ununterbrochen gemeinsam vertreten müssen, um eine Eintragung in die Denkmalliste gegen den Widerstand der Berliner Verkehrsbetriebe als öffentlich-rechtlicher Denkmaleigentümerin durchsetzen zu können, wirft kein gutes Licht auf den Stellenwert des Denkmalschutzes in der aktuellen Politik.

Hellhounds for Berlin's Underground. The 'Kerberos Initiative' and its Concern for the Modern Architectural Heritage Below Ground

The Kerberos Initiative is an association of monument conservators, urban planners and architectural historians who have been committed since 2016 to the proper and sustainable use of modern building fabric. The members live and work in Berlin, Hamburg, Cologne and Vienna. The initiative's commitment helped to ensure that the Berlin Heritage Authority was able to add a total of 22 post-war underground stations to the Berlin monument list between 2016 and 2018. Up until then, these stations had been acutely threatened by far-reaching plans for alterations. In 2019, the initiative co-organised the conference 'Underground Architecture Revisited' in Berlin, which is documented here. Members of Kerberos also accompanied the parallel exhibition 'Underground Architecture' in the Berlinische Galerie as scientific advisors.

Literatur

Klaus KURPJUWEIT, BVG saniert elf U-Bahnhöfe, in: Tagesspiegel, 12.3.2015; <https://www.tagesspiegel.de/berlin/70-millionen-euro-fuer-modernisierung-bvg-saniert-elf-u-bahnhoe-fe/11497198.html>.

Ralf LIPTAU, Alles egal im Untergrund?, in: frei04 publizistik, September 2016; http://www.frei04-publizistik.de/data/web-server/download/1639_U-Bahn_Berlin.pdf (19.8.2019).

Ralf LIPTAU, Verena PFEIFFER-KLOSS: Trauerspiel im Untergrund, in: moderneRegional, Oktober 2016; <http://www.moderne-regional.de/berlin-trauerspiel-im-untergrund/>, 19.10.2017 (19.8.2019)

Ralf LIPTAU, Verena PFEIFFER-KLOSS: Eine architekturhistorische Fahrt mit der Berliner U-Bahn-Linie 7, in: db deutsche bauzeitung 6/2017, S. 16-20.

Frank SCHMITZ: Berlin, unterirdisch. In den U-Bahnstationen droht gestalterischer Totalverlust, in: db - deutsche bauzeitung 4/2017, S. 3.

Ralf LIPTAU, Verena PFEIFFER-KLOSS: Von Stecknadelköpfen

und Linien. Nachkriegsmoderne U-Bahnhöfe unter Wien und Berlin, in: kunsttexte.de 4/2017; <https://edoc.hu-berlin.de/handle/18452/19347> (19.8.2019).

Biagia BONGIORNO, Verkehrsdenkmale in Berlin. Die Bahnhöfe der Berliner Hoch- und U-Bahn, Petersberg 2007.

Klaus KURPJUWEIT, Der Bierpinsel wird zum Denkmal, Tagesspiegel vom 31.1.2017; <https://www.tagesspiegel.de/berlin/u-bahnhoe-fe-schlossstrasse-und-fehrbelliner-platz-der-bierpinsel-wird-zum-denkmal/19315376.html> (19.8.2019).

SENATSWERKSTÄTTE FÜR KULTUR UND EUROPA, Pressemitteilung vom 28.3.2017; <https://www.berlin.de/sen/kulteu/aktuelles/pressemitteilungen/2017/pressemitteilung.576823.php> (19.8.2019).

LANDESDENKMALAMT BERLIN, Pressemitteilung vom 5.12.2018; <https://www.berlin.de/landesdenkmalamt/aktuelles/kurzmeldungen/2018/weitere-u-bahnhoe-fe-der-nachkriegszeit-unterdenkmalschutz-763814.php> (19.8.2019).

Peter NEUMANN, Neun DDR-Bahnhöfe kommen unter Denkmalschutz, in: Berliner Zeitung vom 6.8.2017; <https://www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/u5-nach-hoenow-neun-ddr-bahnhoe-fe-kommen-unter-denkmalschutz-28123830> (19.8.2019).

Wolfgang KIRFEL, U-Bahnhöfe als Denkmäler? Initiative fordert Unterschutzstellung von Bonner Stationen, in: Bonner Rundschau vom 5.2.2019; <https://www.rundschau-online.de/region/bonn/bonn-archiv/u-bahnhoe-fe-als-denkmaeler-initiative-fordert-unterschutzstellung-von-bonner-stationen-31994388> (19.8.2019).

Nicolas OTTERSBUCH, U-Bahn-Haltestellen sollen Denkmalschutz bekommen, in: General Anzeiger Bonn vom 10.2.2019; <http://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/U-Bahn-Haltestellen-sollen-Denkmal-schutz-bekommen-article4034864.html> (19.8.2019).

<https://www.berlinischegalerie.de/ausstellungen-berlin/aktuell/underground-architecture/> (19.8.2019).

Bildnachweise

1, 4: Wikimedia Commons CC BY-SA 2.0, 2: Verena Pfeiffer-Kloss, 3, 6: Ralf Liptau, 5: Wikimedia Commons CC BY-SA 3.0

¹ Vgl. KURPJUWEIT, BVG, 2015.

² KURPJUWEIT, BVG, 2015; sowie Projektvorstellung auf der Homepage des zuständigen Architekturbüros: <http://www.architektensocietaet.de/> (19.8.2019).

³ So die Aussage von Uwe Kutscher aus der BVG-Bauabteilung in einer Sitzung des Berliner Baukollegiums am 20.6.2016 und wiederholt bei einem Podiumsgespräch im Rahmen der Tagung ‚Underground Architecture Revisited‘ am 22.2.2019.

⁴ LIPTAU, Alles egal im Untergrund?, 2016; LIPTAU, PFEIFFER-KLOSS: Trauerspiel im Untergrund, 2016; LIPTAU, PFEIFFER-KLOSS: Eine architekturhistorische Fahrt 2017, S. 16-20; SCHMITZ: Berlin, unterirdisch, 2017, S. 3; LIPTAU, PFEIFFER-KLOSS: Von Stecknadelköpfen und Linien, 2017.

⁵ Der Bestand an U-Bahnhöfen aus der Vorkriegszeit ist bereits einer umfassenden, denkmalfachlichen Begutachtung unterzogen worden: Zahlreiche Stationen sind als Denkmale

eingetragen, der Bestand ist in einem Gattungsinventar dokumentiert. Vgl. BONGIORNO, Verkehrsdenkmale, 2007.

⁶ Vgl. KURPUWEIT, Bierpinsel, 2017.

⁷ Vgl. SENATSVERWALTUNG FÜR KULTUR UND EUROPA, Pressemitteilung, 28.3.2017.

⁸ Parchimer Allee (Düttmann, 1963), Alt-Tempelhof (Grimmek, 1966), Westphalweg (Rümmler 1966), Alt-Mariendorf (Rümmler, 1966), Möckernbrücke (U7) (Rümmler, 1966), Zwickauer Damm (Rümmler, 1970), Kleistpark (Rümmler, 1971), Eisenacher Straße (Rümmler, 1971), Nauener Platz (Rümmler, 1976), Konstanzer Straße (Rümmler, 1978), Richard-Wagner-Platz (Rümmler, 1978), Jungfernheide (Rümmler, 1980), Mierendorffplatz (Rümmler, 1980); vgl. LANDESDENKMALAMT BERLIN, Pressemitteilung 5.12.2018.

⁹ Vgl. NEUMANN, Neun DDR-Bahnhöfe, 2017.

¹⁰ Auch über den Umgang mit in der DDR neugestalteten historischen U-Bahnstationen wäre in diesem Zusammenhang nachzudenken. So sind etwa die Stationen Klosterstraße und Märkisches Museum (urspr. Inselbrücke), beide 1913 eröffnet, zwar als Baudenkmale in der Berliner Denkmal-liste verzeichnet, ihre aufwändige Sanierung bzw. partielle Umgestaltung im Zuge des 750. Berliner Stadtjubiläums in den 1980er Jahren hier aber nicht als schutzwürdig erwähnt. Auch der Bahnhof Senefelderplatz (1913) ist eingetragenes Baudenkmal, nicht aber seine Gestaltung aus den 1970er Jahren, gleiches gilt für die Bahnhöfe Rosa-Luxemburg-Platz (1913, urspr. Schönhauser Tor) und Hausvogteiplatz (1908).

¹¹ KIRFEL, U-Bahnhöfe als Denkmäler, 2019; OTTERS-BACH, U-Bahn-Haltestellen, 2019.

¹² Vgl. <https://www.berlinischegalerie.de/ausstellungen-berlin/aktuell/underground-architecture/> (19.8.2019).

V U-BAHNARCHITEKTUR ALS DENKMAL? – POSITIONEN AUS DEN ÄMTERN

V UNDERGROUND ARCHITECTURE AS HERITAGE? – THE PERSPECTIVE OF THE MONUMENT AUTHORITIES

München im Aufbruch. Die Olympia-U-Bahn-Linie

Wiepke van Aaken / Burkhard Körner



Abb. 1: Olympiagelände München, Baustelle, Luftbild um 1970

1972 sollte für die Landeshauptstadt Bayerns zu einem Jahr werden, das eine Zäsur in der Stadtentwicklung markiert. Dies hing unmittelbar mit der Entscheidung des Internationalen Olympischen Komitees vom 26. April 1966 zusammen, die München gegen die Mitbewerberstädte Montreal, Madrid und Detroit zum Austragungsort der XX. Olympischen Spiele der Neuzeit für jenes Jahr 1972 bestimmte. Von dem Tag an wurde München zur größten Planungs- und Baustelle Westdeutschlands und ein gewaltiger Bauboom setzte ein (Abb. 1).¹

Die Olympischen Spiele 1972 waren die erste weltweit beachtete Großveranstaltung in Westdeutschland nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und dem damit einhergehenden Zusammenbruch der nationalsozialistischen Diktatur. Die Bundesrepublik konnte sich hier erstmals vor einer Weltöffentlichkeit als moderner und demokratischer Staat präsentieren. Der damalige Außenminister und Vizekanzler sowie spätere Bundespräsident Walter Scheel teilte in einem Schreiben an die deutschen Botschaften und Konsulate im Ausland mit, dass die Spiele die Möglichkeit böten, „dem Ausland ein Bild des modernen Deutschland mit allen seinen politischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Aspekten zu vermitteln“.²

Diesem Anspruch sollten die in einem Park gruppierten Bauten für die Olympischen Spiele widerspiegeln, die nach

Entwurf des aus dem Wettbewerb siegreich hervorgegangenen Architekturbüros Behnisch und Partner gebaut wurden (Abb. 2). Prägend für die Gestalt der Bauten sind die gemeinsam mit dem späteren Pritzker-Preisträger Frei Otto konstruierten Dachformationen. Auch die Autoren des *Spiegel* attestierten den Bauten ein „äußere(s) Bild nach ansehnlichem Standard“.³ Mit den leichten, schwingenden Dächern wollte man sich bewusst gegen die monumentalen Bauten der Nationalsozialistischen Diktatur stellen, wie beispielsweise das Olympiastadion in Berlin für die Olympischen Spiele von 1936. Es sollten die „Spiele im Grünen“ und „der kurzen Wege“ sein, gern auch als die „heiteren Spiele“ bezeichnet.⁴

Als einziges zentrumsnahes Areal mit etwa 300 Hektar Fläche stand für die angedachte Nutzung das Oberwiesenfeld zur Verfügung. Eine wesentliche Herausforderung war die verkehrliche Erschließung des Gebietes, das immerhin etwa vier Kilometer entfernt vom Zentrum mit den dort vorhandenen Infrastrukturen liegt. Daneben musste auch das starke Wachstum der Stadt insgesamt mit den damit zusammenhängenden Verkehrsproblemen gelöst werden. Die Stadt war von etwa einer Million Einwohnern im Jahr 1960 auf 1,3 Millionen im Jahr 1970 gewachsen und für die nächsten Jahre war ein weiteres Anwachsen prognostiziert worden.⁵ Schon im Vorfeld der Olympia-Entscheidung hatte der Münchener Stadtrat am 12. Dezember 1959 beschlossen, ein U-Strassenbahnsystem mit 17 Kilometern Länge bauen zu lassen. Nur gut vier Jahre später, am 29. Januar 1964, wurde der Ausbau einer ersten Tiefbahnstrecke als U-Bahn zwischen Freimann und Harras – der heutigen U6 – beschlossen und abermals eineinhalb Jahre darauf fiel am 10. Juni 1965 die Entscheidung für ein U-Bahn-Liniennetz. Nicht einmal zwei Monate nach der Vergabe der Olympischen Spiele an München entschied der Stadtrat am 16. Juni 1966, die



Abb. 2: Olympiagelände München, Luftbild 2012

U3 als Zubringerin zum Olympiagelände bauen zu lassen und dieser Linie den Vorrang einzuräumen.⁶ Am 8. Mai 1972 wurde auf der Strecke zwischen Münchner Freiheit und Olympiazentrum der Betrieb aufgenommen, die Münchner Freiheit war seit Oktober 1971 mit der U6 erschlossen.⁷ Die Olympialinie war im Vergleich zu den Bauzeiten der anderen U-Bahn-Linien in München in einem sehr kurzen Zeitraum verwirklicht worden. Die U-Bahn war neben der eigens angelegten S-Bahn sowie der Tram-Bahn der nach befördertem Personenumfang wichtigste Zubringer des öffentlichen Personennahverkehrs zu den Hauptsportstätten. Als Haupteerschließung des Olympiageländes war die U-Bahnlinie auf eine Kapazität von 25.000 Personen pro Stunde und Richtung ausgelegt.⁸

Verlauf und Gestaltung

Die Strecke der Olympia-U-Bahn verläuft über 4,2 Kilometer unter dem Stadtteil Schwabing zum nordwestlich davon gelegenen Stadtteil Milbertshofen mit dem darin befindlichen Areal des Oberwiesenfeldes, dem jetzigen Olympiapark. In den Jahren 1967 und 1968 wurden drei Planfeststellungen für drei Bauabschnitte, beginnend bei der Station Olympiazentrum, beschlossen (Abb. 3).⁹

Wenngleich die heutige Strecke der U3 über den Kreuzungsbahnhof mit der U6 – Münchner Freiheit – hinwegführt, gehört diese Haltestelle streng genommen nicht zur Olympialinie. Sie ist Teil der bereits zuvor begonnenen Strecke der U6. Die Haltestelle musste jedoch mit der Entscheidung für die Olympialinie als Umstiegshof neu geplant werden und ein zusätzliches Abzweiggleis erhalten. Die Gestaltung des U-Bahnhofs Münchner Freiheit war nach den Vorgaben von Paolo Nestler ausgeführt worden.¹⁰

Von der Station Münchner Freiheit aus verläuft die Strecke in zwei getrennten Röhren, erst bis knapp unter die Oberfläche steigend, dann stark fallend zum Bonner Platz, der am tiefsten gelegenen Haltestelle auf der Strecke. Die Tiefe von etwa 17 Meter war notwendig, da der U-Bahn-Tunnel zwischen den Bahnhöfen Münchner Freiheit und Bonner Platz unter einem

schon damals dicht bebauten Bereich entlangführt. Entlang des beschriebenen Streckenverlaufs ist die Station Bonner Platz die erste Haltestelle der Olympia-Linie. Wie alle anderen Stationen auch, ist diese 120 Meter lang. Der breite Bahnsteig hat zwei Stützenreihen. Der mittige Aufgang führt zu einem über der Bahnsteigebene liegenden Verteilergeschoss mit vier Ausgängen. In wiederum zwei getrennten Fahrtunneln führt die Strecke weiter zur Station Scheidplatz. Hierbei handelt es sich um einen Kreuzungsbahnhof der Olympia-Linie U3 mit Linie U2. Der Bahnhof hat vier Gleise mit zwei Bahnsteigen und zwischen den beiden mittig liegenden Gleisen eine Stützenreihe. Die Aufgänge liegen an den Enden der Bahnsteige und führen dort in zwei getrennte Verteilergeschosse mit drei Ausgängen im nördlichen Teil und vier Ausgängen im südlichen Teil. Vom Bahnhof Scheidplatz verläuft die Strecke in einer Röhre für beide Fahrrichtungen, zunächst fallend und dann die Höhe haltend, zur Haltestelle Petuelring. Die Station mit breitem Mittelbahnsteig mit einer Stützenreihe hat einen zentral gelegenen Aufgang zum mittleren Verteilergeschoss, von dem aus die Fahrgäste zum Teil über lange Verbindungsgänge zu vier Ausgängen geführt werden. Wiederum in einer Röhre führt die Strecke zum letzten Haltepunkt, Olympiazentrum, zum Zeitpunkt der Planung noch als Olympiastadion bezeichnet. Die Haltestelle ist viergleisig mit zwei Mittelbahnsteigen, zwischen den beiden mittleren Gleisen befindet sich eine Stützenreihe. Die Viergleisigkeit war dem zu erwartenden Ansturm während der Olympischen Spiele geschuldet.¹¹ Der Bahnhof wurde mit einem Abstand von etwa 700 Metern von den Hauptsportstätten errichtet. Hierdurch sollte sich das Feld der Besuchenden auflockern und bis zum Bahnhof entzerren.¹² Ein weiterer unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem U-Bahn-Bauwerk und dem Olympiapark ist dadurch gegeben, dass der Aushub für die Bahn zur Modellierung des Olympiageländes genutzt wurde.¹³

Die Olympischen Sommerspiele von 1972 waren nicht nur der Anlass für den Bau der Olympialinie, sondern beeinflussten auch ihre Gestaltung. Im Unterschied zu den nüchtern-sachlichen Regelbahnhöfen der ersten U-Bahnstrecke Münchens, der U6, wurde für die U3 das Heitere und Spielerische der Olympischen Sommerspiele zur gestalterischen Leitidee. Das für die

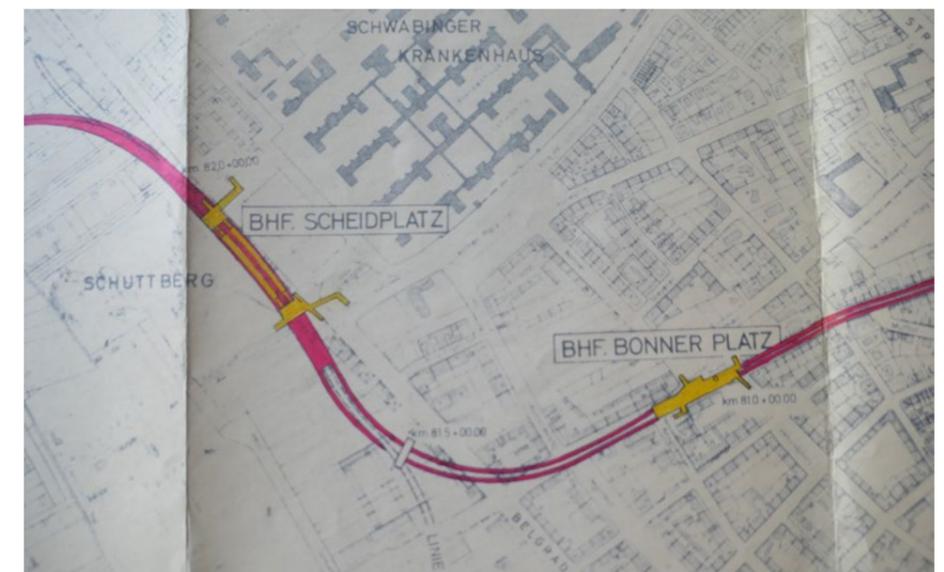


Abb. 3: Ausschnitt aus dem Streckenübersichtsplan der Olympialinie mit Darstellung der Bahnhöfe Scheidplatz und Bonner Platz, München, Lageplan 1967

Entwürfe zuständige U-Bahnreferat mit dem verantwortlichen Architekten Garabede Chahbasian¹⁴ entschied sich in der Umsetzung für eine bahnhofsübergreifende Gestaltung mit individueller Ausprägung der einzelnen Haltestellen. Damit wurde für die Olympialinie weder dem sonst in der Zeit verbreiteten seriellen Konzept etwa der Wiener U-Bahnhöfe (siehe Beitrag Lip-tau in diesem Band), noch dem individuellen der Westberliner U-Bahnhöfe (siehe Beiträge Pfeiffer-Kloss und Kohlenbach in diesem Band) Vorrang gegeben und ein dritter Weg, eine Mischform aus seriellem und individuellem Prinzip, eingeschlagen. Einheitlich wurden die Hintergleiswände in Sichtbeton ausgeführt und die Wände der Verteilergeschosse mit Keramiken verkleidet. Die Böden wurden mit hellen Kunststeinplatten ausgelegt, die Decken mit weißen, hochstegigen Aluminiumlamellen abgehängt, die Mittelstützen mit oberflächenrauem, silbriggrauem Gneis verkleidet und die Umfassungswände der U-Bahneingänge in Referenz an das bisherige U-Bahnlinienkonzept Paolo Nestlers mit Platten aus dem blaugrauen Zierstein Ceppo di Gré versehen. Rolltreppenbrüstungen, Teile der Bahnsteigmöblierung und Leitstreifen wurden in einem kräftigen Orangeton, der neuen Kennfarbe der U3, ausgeführt.

Alle vier Bahnhöfe erhielten eine individuelle künstlerische Bearbeitung der Hintergleiswände, deren Produktionsbedingun-

gen einheitlich vorgegeben waren. In einem Arbeitsgang mit dem Betonieren der Wände wurden erstmals im U-Bahnbau¹⁵ Negativschablonen in die Schalung eingelegt. Am Scheidplatz verwendete der Münchner Künstler Waki Zöllner Abgüsse eines realen U-Bahn-Wagens (Abb. 4).¹⁶ Die zur Bahnsteigmitte allmählich breiter werdenden Reliefs evozieren ein Gefühl segmentierter Zeit und vermitteln die Dynamik des Ankommens und Abfahrens. In abgewandelter Form nutzte Zöllner diese Idee auch für den Entwurf der runden, hier gleichförmig aufsteigenden Kreise an den Hintergleiswänden des U-Bahnhofs Olympiazentrum (Abb. 5). Zöllner doppelte dazu die glatte Schalung mit gerillten, glasfaserverstärkten Kunststoffschablonen auf.¹⁷

Die Hintergleiswände der beiden U-Bahnhöfe Bonner Platz (Abb. 6) und Petuelring (Abb. 7) entwarf die Bildhauerin Christine Stadler, die bis dahin eher für Werke aus dem Bereich der christlichen Kunst bekannt war.¹⁸ Am Bonner Platz arbeitete sie leinölgetränkte Gipsschablonen in die Schalung ein, die hier eine sägeraue Holzmaserung aufweist. Stadler legte ihre Serie der Flachreliefs als Bühnenbilder des erwachenden Münchner Großstadtlebens an.¹⁹ Dargestellt wird das Zusammenspiel von Industrie und Wirtschaft, Verkehr und Technik, aber auch das abwechslungsreiche Freizeitleben der Großstädter*innen im Tierpark, mit Musik, Sport und Literatur. Für die zwanzig

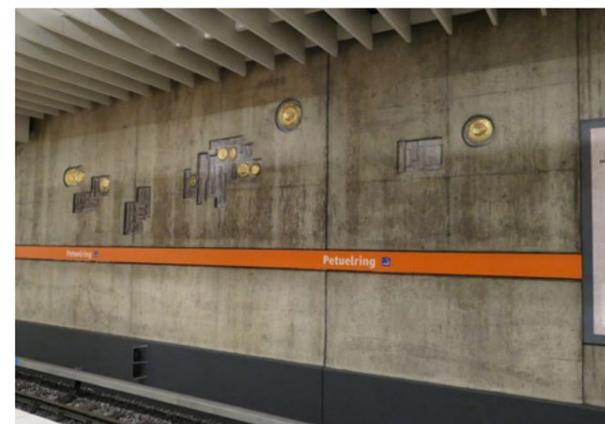
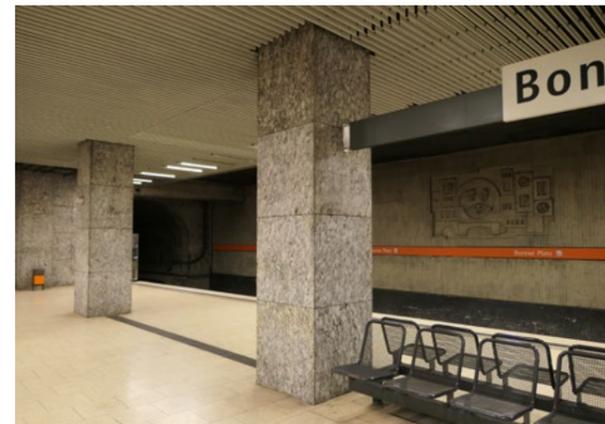
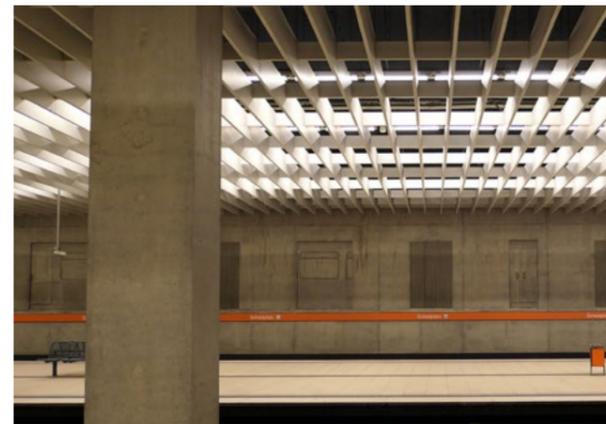


Abb. 4: U-Bahnhof Scheidplatz, München, mit Flachreliefs von Waki Zöllner; Foto 2019

Abb. 6: U-Bahnhof Bonner Platz, München, mit Flachreliefs von Christine Stadler; Foto 2019

Abb. 5: U-Bahnhof Olympiazentrum, München, mit Flachreliefs von Waki Zöllner; Foto 2019

Abb. 7 U-Bahnhof Petuelring, München, mit Flachreliefs von Christine Stadler; Foto 2019



Abb. 8: U-Bahnhof Scheidplatz, München, Einfahrt in den Tunnel, Foto 2019

Abb. 9: U-Bahnhof Petuelring, München, Zwischengeschoß, Foto 2019

teilweise blattvergoldeten Flachreliefs im Bahnhof Petuelring griff Stadler ähnlich wie Zöllner spielerisch auf das Thema der Bewegung und Geschwindigkeit zurück

Kennzeichnet die Bahngleisgestaltung eine diskret heitere Stimmung, deren Vorbilder in den U-Bahnhöfen Stockholms und Montreals zu suchen sind,²⁰ so zeigen die Verteilerebenen mit ihrer überbordenden Farbigkeit eine ganz unmittelbare Fröhlichkeit. Ihre Gestaltung erfolgte nicht allein mit Blick auf

die Olympischen Sommerspiele, sondern auch, um die im Münchener Stadtraum noch seltenen, auch zur Straßenunterquerung zu nutzenden, Verteilergeschosse „durch attraktive architektonische Gestaltung zur Benützung der Anlagen zu animieren“.²¹ Die Zwischengeschosse der Bahnhöfe Scheidplatz und Petuelring besitzen Verkleidungen mit bunten Keramiken. An der Station Scheidplatz sind die Keramiken zudem am Bahnsteigende am Übergang der Gleise ins Dunkle des Tunnels platziert.

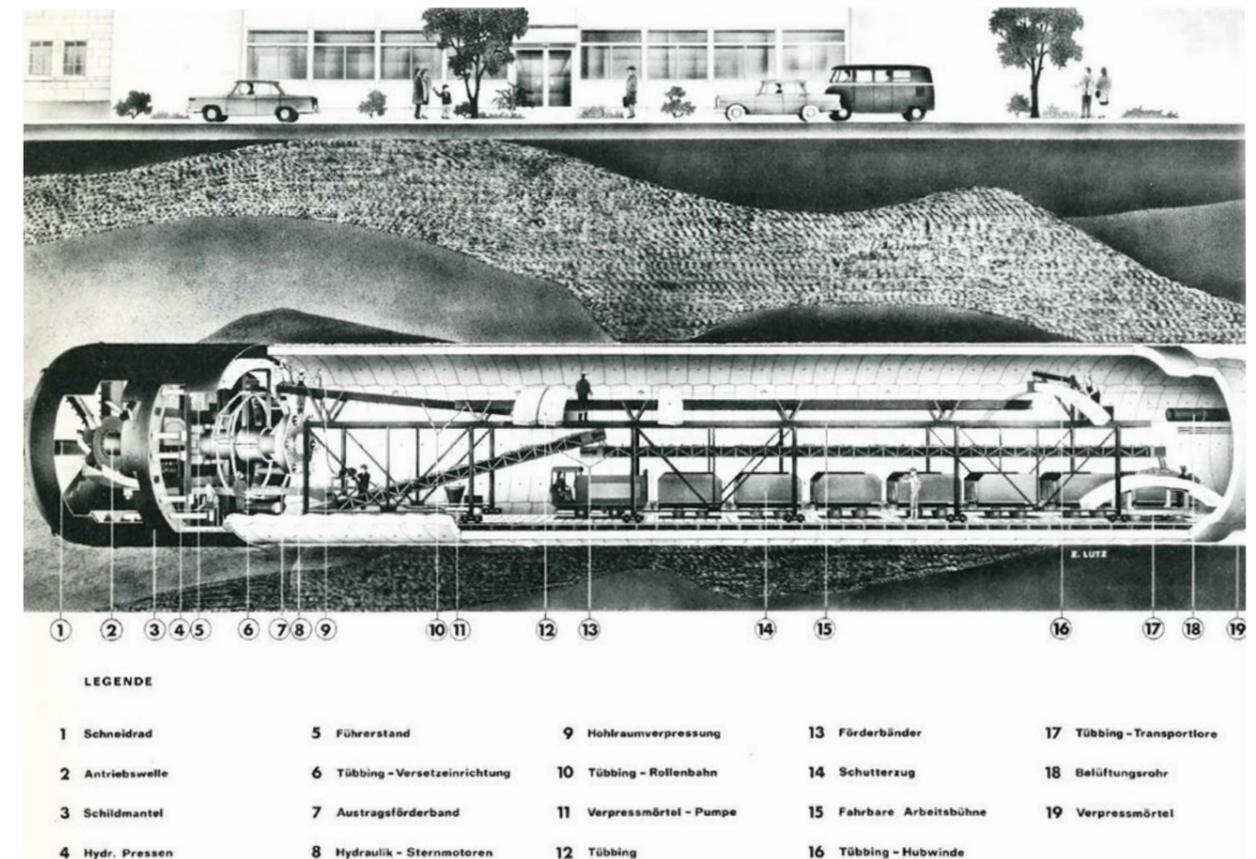


Abb. 10: Längsschnitt durch eine Schildröhre während des Vortriebs, 1971



Abb. 11: U-Bahnhof Mangfallplatz, München, Foto 2019

Sie begleiten die U-Bahnfahrenden bei der Anfahrt in den, wie auch aus dem Tunnel. Die tiefblaue Wandverkleidung mit roten Darstellungen von Meerestieren, vielleicht aber auch fernen Galaxien, setzt der Enge des Tunnels die Weite fremder, fantastischer Welten entgegen (Abb. 8). Extrovertiert und fast psychedelisch anmutend ist das Verteilergeschoss des Bahnhofs Petuelring mit grün-weiß geflammten Keramiken und gelben wie weißen Riemchenfliesen ausgestattet (Abb. 9).

Die Keramiken wurden nicht wie für die ersten U-Bahnhöfe Münchens als Massenware hergestellt, sondern sind Einzelanfertigungen. Jede Keramik zeigt ein eigenes Motiv beziehungsweise einen individuellen Farbverlauf. Damit ist die Münchner Olympialinie in der Materialwahl und im Materialumgang durch eine gewisse Handwerklichkeit geprägt, die das Bauen in München bis zu den Spielen insgesamt bestimmt hatte. Das Heitere und Spielerische der Olympischen Sommerspiele erhielt in der Gestaltung der Olympialinie eine eigenständige Interpretation, die konservativer angelegt ist als die Olympiabauten mit ihren neuen, experimentellen Materialien und Formen.

Bautechnik

Der U-Bahnbau der Olympialinie war erst im zweiten Schritt eine gestalterische Aufgabe. Zunächst bedeutete er eine ingenieurtechnische Herausforderung. Zur U3 gehören nicht nur die



Abb. 12: Verkehr auf dem Stachus, München, Foto 1959

Bahnhöfe mit den Gleisanlagen und Verteilergeschossen, sondern auch betriebstechnische Anlagen wie Maschinenräume, Stellwerke und die U-Bahntunnel zwischen dem Bahnhof Olympiazentrum und der Münchner Freiheit. Für die 4,2 Kilometer lange Linie erfolgte die Bauweise auf 3,1 Kilometern offen und auf über 1,1 Kilometern bergmännisch.²² Die bautechnischen Grundlagen für beide Bauweisen waren lange erprobt.²³ Für das Bauen im oberflächennahen Bereich unter dem Grün- und Straßenraum zwischen Scheidplatz und Olympiazentrum²⁴ war die offene Bauweise die bautechnisch einfachste und auch kostengünstigste Lösung. Für den U-Bahnbau unter Baubestand und in den Tiefenlagen kam hingegen ausschließlich eine bergmanntechnische Bauweise in Frage. Im dicht bebauten Umfeld des Bonner Platzes wurde im Schutze einer Grundwasserabsenkung der Schildvortrieb gewählt.²⁵ Hier fräste ein Schneidrad einen Tunnel durch den Untergrund (Abb. 10), in den die kreisrunden Röhren aus vorgefertigten Betonsegmenten, den sogenannten Blocktübblings eingebracht wurden. Die Tübblings wurden mit Bitumenpappe, sogenannter Büffelhaute, abgedichtet und einer Ortbetonschicht zweischalig ausgeführt.²⁶ Diese Technik war schon nicht mehr zeitgemäß. International war bereits seit vielen Jahren auf einschalige Stahl-tübblings und einen vollmechanischen Schildvortrieb gewechselt worden.²⁷ Im stahlarmen aber kies- und sandreichen München erfolgte dieser Schritt aus Kostengründen erst mit dem Bau der U8/1 zwischen den Stationen Scheidplatz und Neuperlach ab 1971, als Tübblings aus Stahlbeton marktreif geworden waren. Für die Olympialinie wurden weltweit erstmals schräge Bohrpfähle nach dem System der französischen Firma Benoto verwendet.²⁸ Gerade gesetzte Benoto-Pfähle hatten ab 1961 bei der Gründung von Großbauten allmählich die Spundwände ersetzt.²⁹ Die Schrägstellung der Pfähle ermöglichte bei beengten Platzverhältnissen wie am Beginn der U3 an der Münchner Freiheit eine Gründung auch direkt unter Gebäuden. Diese Bauweise mit den roh belassenen und durch das Zickzackmuster der Bohrungen gekennzeichneten Ortbetonpfählen wurde später für das Erscheinungsbild anderer Bahnhöfe, so dem U-Bahnhof Mangfallplatz von 1997, prägend (Abb. 11).³⁰ Die Schrägstellung der Pfähle kann allerdings lediglich als Produktkonsolidierung gelten. Die eigentliche Innovationsleistung liegt in der Entwicklung der Bohrpfahlwand. Für die Olympialinie wurden wohl nicht zuletzt wegen des Zeitdrucks und der Notwendigkeit eines risikominimierten Bauablaufs keine wirklichen technischen Neuerungen entwickelt, sondern auf längst etablierte Bautechnik zurückgegriffen.

Erhaltung

Wie sieht es nun mit dem Substanzerhalt der U-Bahnhöfe aus? Über die Jahre kam es zu einigen Schäden, materiellem Austausch und Veränderungen. Im Verteilergeschoss des Bahnhofs Bonner Platz wurden die Platten vollständig ersetzt. Wassereintritt hat einige filigrane Reliefs an der Station Petuelring geschädigt. Auf Bahngleisebene wurden hier im Bahnsteigbereich zudem einzelne Wände mit hochglänzenden Platten verkleidet, die im Widerspruch zu den sonst rauen oder matten Oberflächen stehen. Auch reichen die neuen, nun bedruckten Keramiken am Petuelring nicht an die Qualität und Tiefenwirkung der bauzeitlichen Platten heran. Nicht zuletzt ist die Konkurrenz zwischen den flachen, zurückhaltenden Sichtbetonreliefs und



Abb. 13: U-Bahnhof Olympiabahn (heute Olympiazentrum), München, Firmenwerbung Wilkhan, Foto 1971

den heutigen Werbeflächen ungenügend. Dennoch ist das bauzeitliche Erscheinungsbild der Olympialinie insgesamt relativ dicht überliefert, selbst die orangefarbenen Mülleimer sind überall erhalten. Dieser Umstand liegt nicht zuletzt an den handwerklich erstellten Materialien der Bahnhöfe und damit einer gewissen Robustheit und Reparierbarkeit. Der Steinbruch für den Gneis an den Mittelstützen ist weiterhin aktiv und Depots der bauzeitlichen Fliesen sind vorhanden, so dass Fehlstellen problemlos ausgebessert werden könnten.

Baudenkmal

Zur Mitte der 1960er Jahre wurde laut geklagt, dass München aufgrund der andauernden Verkehrsüberlastung (Abb. 12) nicht länger eine Weltstadt mit Herz, sondern mit Herzinfarkt sei.³¹ Große Begeisterung löste dementsprechend die Eröffnung der U6 am 19. Oktober 1971 aus. Der Journalist Christoph Hackelsberger schwärmte von einer „besonders schönen, menschenfreundlichen und feinen U-Bahn, ein Wunder an rasanter, sauberer und gut gestalteter Bequemlichkeit“.³²

Die Olympialinie, nur sieben Monate nach der U6 eröffnet, verkörpert das sich in München neu entwickelnde Großstadtgefühl mit seinem damals positiv konnotierten „nervösen Auf-dem-Sprung-Sein“³³ (Abb. 13). Vor allem aber stehen die U-Bahnhöfe der Olympialinie in engem Sinnzusammenhang mit den Olympiabauten für den Aufbruch Münchens in eine moderne, offene und demokratische Gesellschaft. Aufgrund der sehr hohen geschichtlichen und ausgeprägten baukünstlerischen Bedeutung der Bahnhöfe der Olympialinie wird derzeit ihr Nachtrag als Baudenkmal durch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege geprüft.

Nachsatz: Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat im Frühjahr 2020 fünf Stationen der hier thematisierten Olympia-Linie in die Denkmalliste eingetragen.

Munich on the Move. The Olympic Underground Line

The 1972 Summer Olympics marked a turning point for Munich. With their leitmotif of the casual, young and cheerful, the Games became a symbol of social change in Munich and in Germany. In

order to connect the Olympic grounds to the transport network, the route network for Munich's first underground railway, which had been approved shortly before, was revised and in 1966 the 4.2-kilometre-long Olympic line was planned. The first section of the U3 line was completed in record time by 1972.

The mission statement of the Olympic Games was taken up in the design of the underground stations and interpreted independently. The overall design planned in the city's underground department, with individual characteristics for each station, shows a common, unobtrusive-playful fair-faced concrete architecture with wall reliefs integrated into the formwork. Selected wall surfaces are clad in individually produced, coloured ceramics of almost exuberant cheerfulness. In contemporary comparison, the design of the underground stations with this mixture of serially and individually produced components is characterised by its artistic independence. For the construction of the line, conventional construction technologies were used, probably because of the time pressure.

The Olympic underground line stands for the newly developing metropolitan feeling of those years in Munich. Above all, however, together with the Olympic buildings it stands for Munich's propagated departure into a modern, open and democratic society at that time.

Literatur und Quellen

WIEPKE VAN AAKEN, EUROPA FROHWEIN, BURKHARD KÖRNER, Gespräch mit Reinhard Flesch, Gertraud Filchner und Georg Mühlendorfer, Baureferat München, 10. Januar 2019 (Archiv der Verfasser*innen).

ANONYM, Olympia/München. Sie haben uns, in: Der Spiegel, 1966, Heft 19, S. 33-37.

ANONYM, Olympia 1972. Zank ums Zelt, in: Der Spiegel, 1968, Heft 8, S. 132-135.

AUFSCHLÄGER KG, Die erste Bohrpfahl-Schrägwand der Welt. Firmenwerbung, in: Walter FIRGAU u.a. (Hrsg.), U-Bahn für München, München 1971, o. S.

Hans BUCHER, Bohrpfähle und Pfahlwände System „Benoto“, in: Schweizerische Bauzeitung, 1961, Heft 5, S. 66-70.

Garabede CHAHBASIAN, Architektur im Untergrund, in: Walter FIRGAU u.a. (Hrsg.), U-Bahn für München, München 1971, S. 103-108.

Gregor DOLAK, Weltstadt mit Herz(-Infarkt), in: Bayernkurier, 10. November 2017, <https://www.bayernkurier.de/inland/29905-weltstadt-mit-herz-infarkt/> (10.3.2019).

Simone EGGER, „München wird moderner“: Stadt und Atmosphäre in den langen 1960er Jahren, Bielefeld 2013.

Dietrich ERBEN, Inszenierung der Olympischen Sommerspiele in München 1972. Architektur – Park – Benutzer, in: Stefanie HENNECKE / Regine KELLER / Juliane SCHNEEGANS (Hrsg.): Demokratisches Grün. Olympiapark München, Berlin 2013, S. 16-34.

Walter FIRGAU u.a. (Hrsg.), U-Bahn für München, München 1971. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (Hrsg.), Stadtentwicklungsplan einschließlich Gesamtverkehrsplan der Landeshauptstadt München, München 1963.

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, REFERAT ZUR FÖRDERUNG DES BAUES UNTERIRDISCHER MASSENVERKEHRSANLAGEN U-BAHN-REFERAT, Antrag auf Planfeststellung für den Abschnitt 01 der Olympiastrecke von der Schleißheimer Straße bis zur Kehrnanla-

ge nördlich des U-Bahnhofes „Olympiastadion“ einschließlich der U-Bahnhöfe „Petuelring“ und „Olympiastadion“, beschlossen am 26.10.1967 (= 1. Planfeststellung der Olympiastrecke). LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, REFERAT ZUR FÖRDERUNG DES BAUES UNTERIRDISCHER MASSENVERKEHRSANLAGEN U-BAHN-REFERAT, Antrag auf Planfeststellung für den Bauabschnitt 02 der Olympiastrecke von der Ecke Belgrad-/Karl-Theodor-Straße (Sophie-Scholl-Gymnasium) bis zur Brunnerstraße (vor der Schleißheimer Straße) einschließlich bis Kreuzungsbahnhof Scheidplatz, beschlossen am 22.2.1968 (= 2. Planfeststellung der Olympiastrecke).

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, REFERAT ZUR FÖRDERUNG DES BAUES UNTERIRDISCHER MASSENVERKEHRSANLAGEN U-BAHN-REFERAT, Antrag auf Planfeststellung für den Abschnitt 03 der Olympiastrecke vom Tattersallgelände (Ecke Leopold-/Karl-Theodor-Straße) bis zum Sophie-Scholl-Gymnasium (Ecke Belgrad-/Karl-Theodor-Straße) einschließlich des U-Bahnhofes „Bonner Platz“, beschlossen am 9.5.1968 (= 3. Planfeststellung der Olympiastrecke).

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN – REFERAT FÜR STADTFORSCHUNG UND STADTENTWICKLUNG (Hrsg.), Stadtentwicklungsplan 1974. Grundlage für die öffentliche Diskussion, München 1974.

Horst PETRUSCHKE, Die Bauverfahren der U8/1. Gebräuchliche, weiterentwickelte und neue Verfahren, in: FIRMENGRUPPE UND U-BAHN-REFERAT DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (Hrsg.), U-Bahn München. U-Bahn-Linie 8/1, München 1980, S. 107-118.

Verena PFEIFFER-KLOSS, Der Himmel unter West-Berlin, Berlin 2019.

Kay SCHILLER / Christopher YOUNG, München 1972. Olympische Spiele im Zeichen des modernen Deutschland, Göttingen 2012.

Rolf SCHIRMER / Horst PETRUSCHKE / Paul KRAMER, Der Münchner U-Bahnhof und seine technische Auslegung, in: Christoph HACKELBERGER (Hrsg.), U-Bahn Architektur München, München 1997, S. 31-43.

STRUNZ / KÖHNLECHNER / LOTTES [?], Der Tiefbau für die Bauten bei den Spielen der XX. Olympiade München 1972. Herausgegeben durch die Olympia-Baugesellschaft mbH, Nördlingen, o. J.

WILKHAN [?], Sitzmöbel. Das endlose Banksystem. Firmenwerbung, in: Walter FIRGAU u.a. (Hrsg.), U-Bahn für München, München 1971, o. S.

Sophie WOLFRUM, Die Schattenseite der „heiteren“ Spiele, in: Stefanie HENNECKE / Regine KELLER / Juliane SCHNEEGANS (Hrsg.), Demokratisches Grün. Olympiapark München, Berlin 2013, S. 36-51.

Bernhard-Theodor WOLF, Christine Stadler. Leben und Werk, Egstätt 2003.

Klaus ZIMNIOK, Antrag auf Planfeststellung für den Bauabschnitt 01 der Olympiastrecke. Erläuterungsbericht, beschlossen am 26.10.1967.

Klaus ZIMNIOK, Eine Stadt geht in den Untergrund, München 1981.

Bildnachweise

1: BAUREFERAT DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (Hrsg.), Bauen in München 1960–1970, München 1970, S. 289, 2–9, 11: Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, 10: Walter FIRGAU u.a. (Hrsg.), U-Bahn für München, München 1971, S. 88, 12: Verlag Ludwig Simon, München-Pullach, 13: Wilkhahn Einrichtungs GmbH, Bad Mündel

¹ Vgl. SCHILLER / YOUNG, München 1972, 2012, S. 44–90.

² Zitiert nach: SCHILLER / YOUNG, München 1972, 2012, S. 14f.; vgl. auch: ERBEN, Inszenierung, 2013, S. 20.

³ ANONYM, Olympia 1972, 1968, S. 132.

⁴ Vgl. zu den zeitgenössischen Benennungen: ERBEN, Inszenierung, 2013, S. 19–20; WOLFRUM, 2013, Schattenseite, S. 36; EGGER, München, 2013, S. 374–378.

⁵ Vgl. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, Stadtentwicklungsplan, 1963, S. 16–19; LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, Stadtentwicklungsplan, 1974, S. I/3–I/15.

⁶ Vgl. ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 9–23.

⁷ Zu den Daten vgl. PISCHEK / JUNGHARDT, Münchner U-Bahn, 2012, S. 9–15.

⁸ Vgl. ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 67.

⁹ Siehe hierzu die Quellenangaben zur LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN.

¹⁰ Nach Wettbewerb im Jahr 1965 hatte der Architekt Paolo Nestler für die Bahnhöfe zwischen Goetheplatz und Nordfriedhof Regelbahnhöfe entworfen. 2008/09 wurde der Bahnhof München Freiheit umgestaltet, erhielt ein neues Lichtkonzept und die Hintergleiswände eine neue Verkleidung.

¹¹ Siehe ZIMNIOK, Antrag auf Planfeststellung, 1967, S. 3.

¹² Vgl. ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 66f.

¹³ STRUNZ / KÖHNLECHNER / LOTTES [?], Tiefbau, o. J., S. 13.

¹⁴ ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 73.

¹⁵ CHAHBASIAN, Architektur im Untergrund, 1971, S. 104.

¹⁶ ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 74.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Zum Werk Christine Stadlers und ihrer Arbeit für die U-Bahnhöfe: WOLF, Christine Stadler, 2003.

¹⁹ ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 73.

²⁰ Ebd.

²¹ FIRGAU, U-Bahn München, 1971, S. 103.

²² FIRGAU, U-Bahn München, 1971, S. 178.

²³ Für die offene Bauweise in Berlin und Hamburg bereits um 1900. Vgl. ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 25.

²⁴ FIRGAU, U-Bahn München, 1971, Abb. 14.

²⁵ Ebd.

²⁶ VAN AAKEN / FROHWEIN / KÖRNER, Gespräch, 2019.

²⁷ PETRUSCHKE, Bauverfahren U8/1, 1980, S. 115.

²⁸ Vgl. AUFSCHLÄGER, Bohrpfahl-Schrägwand, 1971.

²⁹ BUCHER, Bohrpfähle Benoto, 1961.

³⁰ Der Bahnhof Mangfallplatz wurde in Bohrpfahl-Deckelbauweise erstellt, vgl. SCHIRMER / PETRUSCHKE / KRAMER, Technische Auslegung U-Bahnhof München, 1997, S. 34.

³¹ ANONYM, Olympia/München, 1966, S. 37. Die Schlagzeile wurde im Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion zur Siedlungsentwicklung jüngst wieder aufgegriffen vgl. DOKLAK, Weltstadt mit Herz(-Infarkt), 2017.

³² Zitiert nach: ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 76.

³³ WILKHAN [?], Sitzmöbel, 1971, o. S.

Berliner U-Bahnhöfe der Nachkriegszeit. Inventarisierung und Aufnahme in die Denkmalliste

Bernhard Kohlenbach

Berliner U-Bahnhöfe sind Kult. Der Berliner Bär liebt sie, wie die Werbung für die Berlinale zeigt, und Germany's Next Topmodel nutzt sie als Kulisse für ihre Veranstaltungen. Sie bereichern viele Filme als spektakuläre Locations.

Berliner U-Bahnhöfe sind selbstverständlich viel mehr als nur poppiger Hintergrund. Mit der 1902 eröffneten ersten U-Bahnstrecke und dem kontinuierlichen Ausbau eines umfangreichen, die Stadt umfassenden Netzes über einen Zeitraum von fast 120 Jahren gehört Berlin neben London, Paris und Budapest zu den europäischen Städten mit den ältesten und eindrucksvollsten U-Bahnssystemen. Heute wird das historische Netz über alle bei seiner Erbauung vorstellbaren Maße hinaus genutzt und weiter ergänzt. Im Jahr 2017 transportierte die Berliner U-Bahn über eine halbe Milliarde Menschen.

In diesen ersten Aussagen über das Berliner U-Bahnsystem stecken schon zwei Aspekte, die für Denkmalbehörden wie das Landesdenkmalamt Berlin von größter Bedeutung sind:

Das die Stadt umfassende historische Verkehrsnetzwerk ist in allen seinen Verzweigungen insgesamt ein herausragendes Geschichtszeugnis. Und die Verkehrsbauten werden von Menschenmassen frequentiert, die bei all den spezifischen Gefahren, die von dem Verkehrsbetrieb ausgehen, sicher und wohlbehalten an ihr Ziel gebracht werden müssen. Die überlieferten Bauwerke müssen also an die Anforderungen angepasst werden, die der Betrieb mit sich bringt.

Daraus ergeben sich zwei unterschiedliche Aufgaben, für die zwei Abteilungen im Landesdenkmalamt Berlin zuständig sind: Die Denkmalinventarisierung weist als Voraussetzung für den Schutz des Geschichtsdenkmals einzelne Denkmale oder Denkmalsbereiche aus, begründet den Denkmalwert von U-

Bahnhöfen oder U-Bahnstrecken. Die praktische Baudenkmalpflege hingegen verhandelt mit den Verkehrsbetrieben über die Ertüchtigung und die Modernisierung, die der Massenverkehr mit sich bringt, bei gleichzeitigem Erhalt der Denkmalaussage. Sicherheit und Barrierefreiheit sind hier die Hauptthemen.

U-Bahnhöfe als Denkmale

Ein Denkmal ist ein Geschichtszeugnis, das aus einer bereits historisch gewordenen Epoche stammt. Es kann geschichtliche Verhältnisse oder Ereignisse vermitteln, es hat innerhalb seiner Geschichtezeit, wie es das Denkmalschutzgesetz formuliert, geschichtliche, wissenschaftliche, städtebauliche oder künstlerische Bedeutung. Die Bedeutung muss so ausgeprägt sein, dass die Erhaltung des Denkmals im Interesse der Allgemeinheit liegt. Die etwas allgemeinen juristischen Formulierungen des Denkmalschutzgesetzes muss die Denkmalinventarisierung des Landesdenkmalamts in jedem Einzelfall mit Leben füllen, das heißt, die Eigenschaft eines Objektes als Denkmal muss überzeugend begründet werden. Erst dann ist das Denkmal im Rahmen des Denkmalschutzgesetzes geschützt.

Die Berliner Hoch- und Untergrundbahn hat im Zweiten Weltkrieg stark gelitten und war zudem Gegenstand unzähliger Umbau-, Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen. Trotzdem ist in einem überraschenden Maße aussagekräftige historische Bausubstanz erhalten. Diese hat die Berliner Denkmalinventarisierung erfasst und als einzelne Baudenkmale – meist U-Bahnhöfe – und als Denkmalsbereiche – zum Beispiel Hochbahnabschnitte – ausgewiesen. Ende 2018 waren 60%, das sind



Abb. 1: U-Bahnhof Görlitzer Bahnhof (Hochbahnhof), 1898–1901 von Siemens & Halske. Foto 2007



Abb. 2: U-Bahnhof Bülowstraße (Hochbahnhof), 1900–01 von Bruno Möhring. Foto 2007

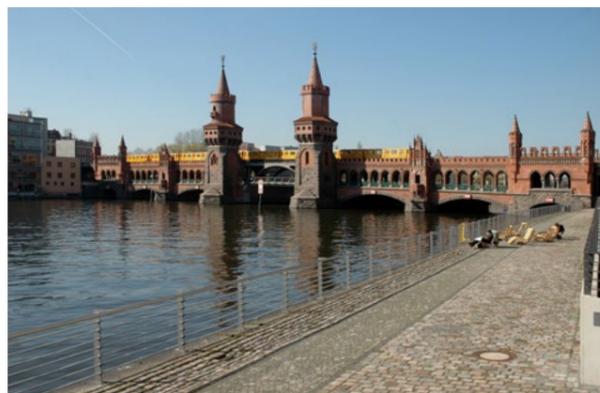


Abb. 3: Oberbaumbrücke, 1892–96 von Otto Stahn. Foto 2007

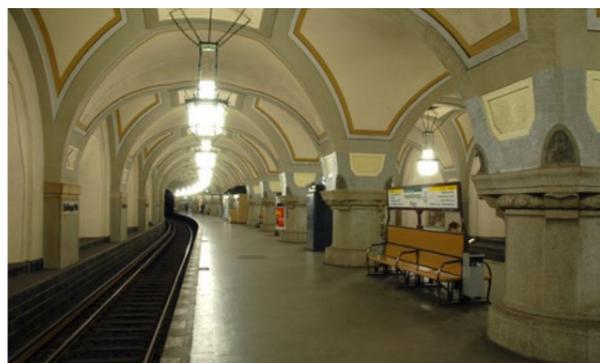


Abb. 4: U-Bahn Heidelberg Platz, 1911–13 von Wilhelm Leitgeb. Foto 2007



Abb. 5: U-Bahn Dahlem-Dorf, 1912–13 von Friedrich und Wilhelm Hennings. Foto 2007



Abb. 6: U-Bahn Deutsche Oper, 1902–06 von Alfred Grenander. Foto 2007

114 der 192 U-Bahnhöfe in Berlin, in die Berliner Denkmalliste eingetragen.¹ In der Nachkriegszeit wurden 91 U-Bahnhöfe gebaut, davon stehen heute 34 unter Denkmalschutz.

Ich möchte einige ausgewählte Bedeutungsaspekte des Denkmals Berliner U-Bahn darstellen und dabei versuchen, Gestaltungstraditionen von den Anfängen des U-Bahnbaus bis zu den bisher jüngsten U-Bahn-Denkmalen der 1980er Jahre aufzuzeigen.²

U-Bahn und Stadtentwicklung

Die Bedeutung der U-Bahn als Voraussetzung und als Motor der Stadtentwicklung Berlins ist kaum zu überschätzen. Die erste Hoch- und Untergrundbahn aus dem Jahre 1902 und ihre Verlängerungen und Abzweigungen, die bis zum Ersten Weltkrieg errichtet wurden, dienten der Erschließung der Innenstadt und der Anbindung von bevölkerungsreichen Vororten wie Kreuzberg, Prenzlauer Berg und der damals selbstständigen und auch selbstbewussten Städte Charlottenburg, Schöneberg oder Wilmersdorf. Zudem wurden die vornehmen Villenkolonien Dahlem und Neu-Westend an Berlin angeschlossen. Die städtebaulichen Erschließungsgesellschaften beteiligten sich an der Finanzierung der U-Bahnlinien in das Umland.

Die ersten Bahnhöfe, noch im Kaiserreich gebaut, zeigten in ihrer Gestaltung häufig einen Bezug auf den speziellen Ort in der Stadt, den *genius loci*. Schon damals entstand etwas, das bis heute

in mehrfacher Hinsicht gültig blieb: In einer außergewöhnlichen Kulturleistung bilden U-Bahnhöfe die Vielfalt der Großstadt ab. Ein U-Bahnhof ist der Empfangsraum eines Ortes, eines Viertels, prägt sein Gesicht mit oder schlägt ein Thema an, das den Ort charakterisiert. Gleichzeitig stellten die Architekten in einer Art seriellen Architektur den Liniencharakter der U-Bahnstrecke heraus. Einheit in der Vielfalt oder besser: mehrere Einheiten in der Vielfalt sind an der Gestaltung der U-Bahnhöfe ablesbar.

In der Weimarer Republik wurden insbesondere die bevölkerungsreichen Gebiete im Norden Berlins wie Wedding und Gesundbrunnen über die historische Innenstadt mit den südlichen Wohngebieten Kreuzberg und Neukölln verbunden. Zusätzlich schloss man die Wohngebiete im Osten an das Zentrum um den Alexanderplatz an. Die zusammenwachsende Metropole, die als Groß-Berlin über 4 Millionen Einwohner zählte, war auf das leistungsfähige und schnelle System der Hoch- und U-Bahnen angewiesen. Eine zunehmende Trennung von Wohnen und Arbeiten, die Citybildung in der Innenstadt mit Banken, Versicherungen, Kaufhäusern und vielen anderen Geschäftsparten, die Industriegebiete außerhalb der Stadt, die stark wachsenden Mietshausviertel, Villenkolonien und Massenwohnsiedlungen brauchten Anbindung und Verbindung untereinander. In dieser Zeit dominierte im U-Bahnbau das Prinzip der seriellen Gestaltung. Ganze Streckenabschnitte auf der heutigen U-Bahnlinie 8 wurden zum Beispiel mit großformatiger Keramik in jeweils unterschiedlichen, gedeckten Farbtönen verkleidet.



Abb. 7: U-Bahn Theodor-Heuss-Platz, 1907–08 von Alfred Grenander. Foto 2007



Abb. 8: U-Bahn Samariterstraße, 1928–30 von Alfred Grenander. Foto 2007



Abb. 9: U-Bahn Hansaplatz, 1955–57 von Bruno Grimme. Foto 2009



Abb. 10: U-Bahn Konstanzer Straße, 1969–73 von Rainer Gerhard Rümmler. Foto 2017

Nach dem Zweiten Weltkrieg stellte sich insbesondere das Verkehrswesen in West-Berlin auf die Teilung der Stadt und den Mauerbau ein: Da das S-Bahn- und Reichsbahnnetz von der DDR-Regierung kontrolliert wurden, wick West-Berlin auf den Bau von U-Bahnstrecken aus. Die verschiedenen Linien wurden insbesondere durch die 34 km lange U7 zwischen Spandau und Rudow eng miteinander vernetzt und Stadterweiterungsgebiete erhielten als bedeutende Unterzentren direkte Verkehrsverbindungen an das West-Berliner Geschäftszentrum in Charlottenburg.

Die Ost-Berliner Verkehrsplanung begnügte sich hauptsächlich mit der Nutzung der historischen Linien. Erst 1973 wurde der Ost-Berliner Tierpark mit einem eigenen U-Bahnhof an die historische Strecke zum Alexanderplatz angebunden. Und am Ende der 1980er Jahre, kurz vor dem Untergang der DDR, entstand eine neue oberirdische Strecke zwischen Tierpark und Hönow zu den gleichzeitig errichteten Wohnbaugebieten in Hellersdorf mit 130.000 Einwohnern. Diese Verlängerung ist die einzige U-Bahnstrecke, die in der gesamten DDR gebaut wurde.

Die Gestaltung der U-Bahn: Ingenieur oder Architekt?

Die erste Berliner Hochbahnstrecke wollte die Firma Siemens & Halske zunächst als reines Ingenieurbauwerk ausführen.

Nach heftigen Protesten erhielten namhafte Architekten Aufträge zur Verschönerung der kargen Stahlkonstruktionen. Verkleidungen, Pylone und Brücken aus Naturstein, aber auch aus Ziegelwänden in verschiedenen Stilkleidern schufen eine Verbindung zur umgebenden steinernen Stadt. Auch die stählernen Konstruktionen wurden durch aufwändig gestaltete Gitter und Pfeiler verziert. Der Görlitzer Hochbahnhof zeigt noch die frühe rein stählerne Ingenieurskonstruktion während der Bahnhof Bülowstraße durch den Jugendstilarchitekten Bruno Möhring mit Sandsteinelementen verziert wurde (Abb. 1 und 2). Gleichzeitig entwickelten einige Architekten eine auf die Stadt bezogene Bedeutungs- und Erlebnisarchitektur, die den städtischen Ort interpretiert, Bezüge herstellt oder Geschichte verbildlicht.

Sprechende Architektur

Die Oberbaumbrücke, die sowohl als Straßenbrücke als auch als Hochbahnbrücke über die Spree dient, liegt an der historischen Stelle des sogenannten „Oberbaums“, einer Zollschranke aus Baumstämmen, die an der Stadtgrenze durch die Spree gelegt waren, um Schiffe anzuhalten (Abb. 3). Der Architekt Otto Stahn gestaltete für den modernsten Zweck der ersten Berliner Hochbahn an diesem geschichtsträchtigen Ort die Fantasie einer mittelalterlichen Stadtbefestigung, einschließlich eines Stadttors, das dem Mitteltor in Prenzlau nachgebildet ist.

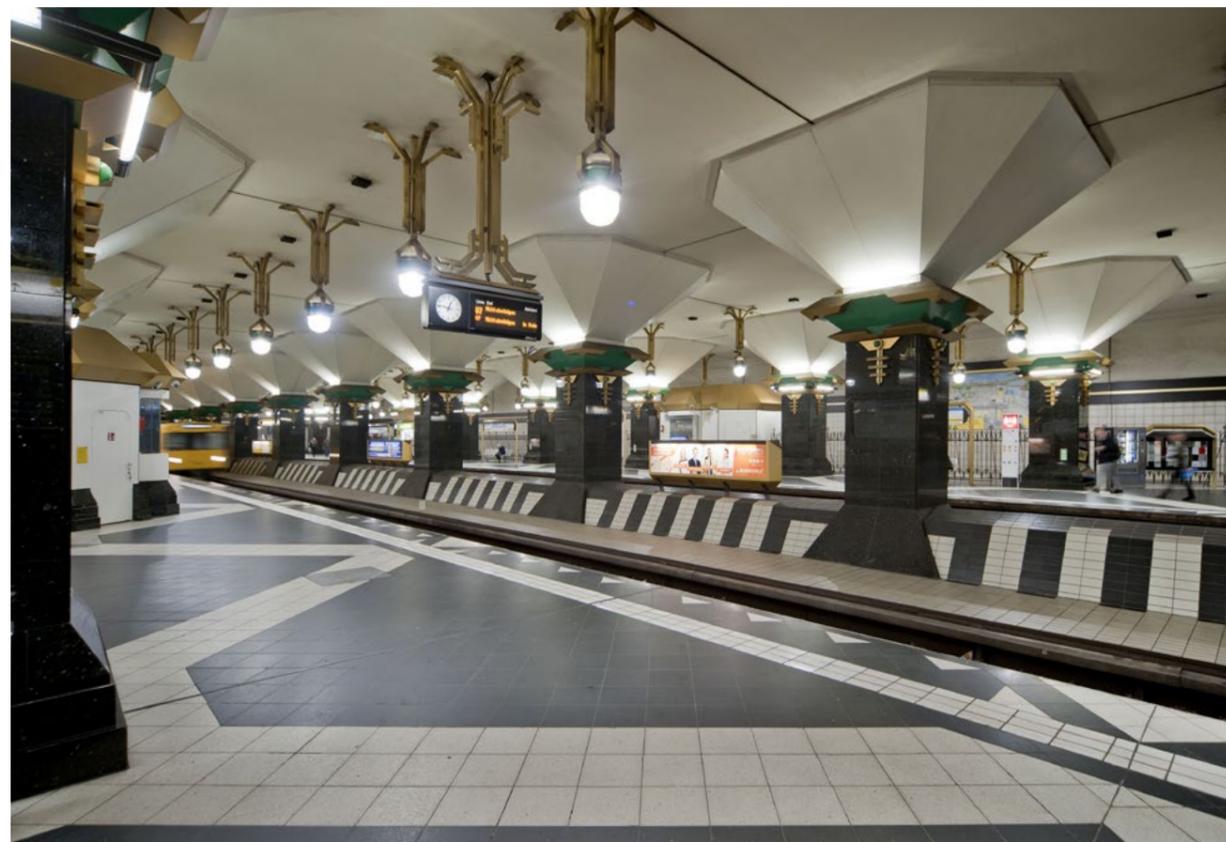


Abb. 11: U-Bahnhof Rathaus Spandau, 1977–83 von Rainer Gerhard Rümmler. Foto 2017

Er suggerierte für das mittelalterliche Berlin eine Größe und Pracht, die die Stadt in Wirklichkeit nie erreicht hatte.

Schon eine Station weiter, am Schlesischen Tor, entwarf das Architekturbüro Griesebach & Dinklage, das vor allem für Kirchen und vornehme Stadthäuser bekannt war, vor der stählernen Hochbahntrasse und den kargen Bahnhofsplattformen eine Kulissenarchitektur im Neorenaissance-Stil mit Café, Restaurant und Kegelbahn, um den damaligen Erholungsort an der Spree aufzuwerten.

Im vornehmen Wilmersdorf, am Heidelberger Platz, interpretierte der Architekt Wilhelm Leitgeb den *genius loci* im sogenannten Rheingauviertel, indem er die U-Bahn durch einen aufwändig gewölbten ‚Weinkeller‘ fahren ließ, der an die Keller des Heidelberger Schlosses erinnert (Abb. 4). Die Weinikonographie mit Reben und Satyrn prägt auch den nächsten Bahnhof unter dem Rüdesheimer Platz. Die Feldflur der königlichen Domäne Dahlem wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu einer vornehmen Villenkolonie ausgebaut. Anschluss an Berlin schuf eine tiefgelegte Einschnittbahn. In der Nähe des Herrenhauses der Domäne passten die U-Bahnarchitekten ihren Bahnhof an das dörfliche Umfeld durch eine etwas niedersächsisch anmutende Bauernhausarchitektur an (Abb. 5).

Schon die darauffolgende Station Thielplatz reflektiert die umgebende vornehme Landhausarchitektur. Hier war der Einflussbereich von Hermann Muthesius, der das englische Landhaus in Deutschland propagiert hatte und dessen Haus Freudenberg in Nikolassee dem U-Bahnhof von Heinrich Straumer Pate gestanden hat. Auf dieses Phänomen der sprechenden Archi-

tektur werde ich später noch einmal zurückkommen. Zunächst möchte ich eine weitere Entwicklungslinie in der Berliner U-Bahnarchitektur aufzeigen.

Alfred Grenander

Alfred Grenander (1863–1931), ein Architekt schwedischer Abstammung, der auch als Professor an der Berliner Kunstgewerbeschule lehrte, muss man als Vater der modernen Berliner U-Bahnarchitektur bezeichnen. Zwischen 1900 und 1930 arbeitete er an den Hoch- und Untergrundbahnen und bestimmte das Bild der meisten Bahnhöfe. Er war der einflussreichste Architekt im Berlin U-Bahnbau vor dem Zweiten Weltkrieg. Grenander übernahm bei der Gestaltung der Stationen die funktionale Struktur der Tunnel mit ihren mittleren Eisenstützenreihen und definierte die Bahnhofsrohbauten damit als räumlich erweiterte Tunnelabschnitte. Er gestaltete die Eisenkonstruktion und verkleidete die Räume. Einfache Treppen mit außen liegenden Portalen erreichten entweder direkt den Mittelbahnsteig oder verliefen über Absätze bzw. größere Foyers, wenn eine tiefere Lage des Bahnhofs es nötig machte.

Grenanders größte Leistung war es, Licht und im Gefolge des Lichts, Farbe in den Untergrund zu bringen. Er legte Decken aus preußischen Kappen oder Kassetten als Lichtdecken an, integrierte das gerade erfundene elektrische Licht in seine Pfeiler. Die in der Umgebung von Berlin so vielfältig hergestellte glasierte Tonplatte wurde sein pflegeleichtes Verkleidungsmaterial und Grundlage für ein einfach herzustellendes Farbenspiel, so etwa

bei den Stationen Deutsche Oper und Theodor-Heuss-Platz auf der heutigen U-Bahnlinie 2. Der Fußboden wurde mit Asphalt belegt. Ein dunkler Kontrast, der die Farben umso intensiver strahlen ließ (Abb. 6 und 7). Grenander erfand die Kennfarbe für die Bahnhöfe, ein erfahrener Pendler braucht an einem Bahnhof nur kurz von seiner Zeitung aufzusehen, um orientiert zu sein.

Grenanders Räume blieben architektonisch abstrakt, er schuf eher eine Bühne für den Alltag und wollte nicht die Welt oder die Stadt durch architektonische Bilder erklären. Seine Architektur wurde im Gleichklang mit der allgemeinen Architekturentwicklung immer einfacher. Aus Sparsamkeit, aber auch aus Überzeugung reduzierte er seine Bahnhöfe in der Weimarer Republik auf intensive Licht- und Farbräume, so etwa beim U-Bahnhof Samariterstraße (Abb. 8). Mit der Weltwirtschaftskrise endete vorerst der U-Bahnbau in Berlin. Während des Nationalsozialismus gab es keine Erweiterungen. Es gab jedoch die Kriegszerstörungen, mit denen sich neue Generationen von Architekten in der Nachkriegszeit beschäftigen mussten.

Bruno Grimmek

In den ersten Nachkriegsjahren konnten nur Wiederaufbau und Reaktivierung des bestehenden Netzes betrieben werden. Erst 1956 wurde eine erste Teilverlängerung der U-Bahn in Richtung Tegel zwischen Seestraße und Kurt-Schumacher-Platz eröffnet. Da das Berliner U-Bahnnetz seit 1929 im Besitz der Stadt ist, haben in den ersten fünfzig Jahren nach dem Krieg fast ausschließlich Baubeamte U-Bahnhöfe entworfen. Sparsamste und pflegeleichte Gestaltung in direkter Nachfolge von Alfred Grenander war das Markenzeichen von Baudirektor Bruno Grimmek (1902–1969), der bei der Senatsverwaltung für Bauen und Wohnen angestellt war. Dem Zeitgeschmack entsprechend wurden Pastellfarben verwendet und statt großformatiger Keramik schmale grobkeramische Fliesen oder Mosaik. Einen eleganten Zug erhielten einige Bahnhöfe durch dynamisch abgeschrägte Formen der Pfeiler und ansteigende, dann abgeknickte sogenannte Schmetterlingsdecken, so etwa beim U-Bahnhof Hansaplatz (Abb. 9).

Rainer Gerhard Rümmler

Seit 1964 leitete der Architekt Rainer Gerhard Rümmler (1929–2004), der ehemalige Stellvertreter von Bruno Grimmek, die Unterabteilung für Planung und Entwurf. Zwischen 1966 und 1994 entwarf er den Großteil aller in dieser Zeit gebauten U-Bahnhöfe, insgesamt 58.

Rainer Gerhard Rümmler entwickelte mit der Übernahme des Amtes Ambitionen, den U-Bahnbau reicher und lebendiger zu gestalten. Er bezeichnete einige, von Grenander aus Sparsamkeitsgründen sehr schlicht gehaltene Bahnhöfe der 1920er Jahre als ‚Notstandsbahnhöfe‘ mit ‚Non-Architektur‘³ und sah seine unmittelbaren Vorgänger nach der Katastrophe der Nazizeit in einem Vakuum, in dem es schwierig war, einen Neuanfang zu finden.⁴ Seine Vorstellungen gingen sicher nicht in Richtung Reduktion oder reinen Funktionalismus.

Er brachte zunächst eine neue Vielfalt in die verwendeten Materialien wie verschiedene Fliesengrößen bis hin zum Kleinmosaik, farbig beschichtete Eternitplatten, Bleche aus Natur-

aluminium, bemalte Bleche oder plastisch gestaltete und farbige Rabitz-Decken, so etwa beim U-Bahnhof Konstanzer Straße (Abb. 10). Außerdem intensivierte er die Farbigkeit und verlor zunehmend die Scheu vor dem Ornament. Analog zu den wechselnden Kunstrichtungen der 1960er bis 1980er Jahre entwickelte er Bahnhofsserien, die jeweils durch einheitliche Konzepte zusammengehalten wurden (vgl. Beitrag Pfeiffer-Kloss in diesem Band zur U-Bahnarchitektur in West-Berlin).

Rümmler war sich darüber im Klaren, und hat das auch in seinen Schriften zum Ausdruck gebracht, dass jeder Architekt im U-Bahnbau in Berlin gezwungen ist, sich mit der Gestaltungstradition der Gattung auseinanderzusetzen. Er selbst stand wie oben erwähnt weniger den Anhängern einer ‚sachlichen Architektur‘ der Zeit vor oder nach dem Zweiten Weltkrieg nahe. Den Hintergrund für seine konkreten Gestaltungen, vor allem in den 1970er Jahren, bildete eher die zeitgenössische Kunst wie beispielsweise die Op-Art mit den Licht- und Farbspielen eines Josef Albers oder Victor Vasarely, oder die grelle Farbpalette der Pop-Art mit ihren soft-edge-Formen, die in Filmen wie ‚Yellow Submarine‘ der Beatles oder auf Plattencovern, in der Werbung oder in der zeitgenössischen Typographie zu finden war.

Seit Beginn der 1980er Jahre entwickelte Rümmler sein Konzept vom U-Bahnhof als ‚unverwechselbarem Ort‘⁵. Diese Entwurfshaltung erinnert an Architekten wie Otto Stahn und Wilhelm Leitgeb, die sich zu Beginn des U-Bahnbaus mit dem jeweiligen Ort in der Stadt oder zumindest mit Fantasien über die städtischen Orte auseinandergesetzt hatten. Diese ‚unverwechselbaren Orte‘ machen den Großteil der von Rainer Rümmler entworfenen U-Bahnhöfe aus.

An den U-Bahnhof Heidelberger Platz von Wilhelm Leitgeb erinnert zum Beispiel Rümmlers 1984 eröffneter Endbahnhof der U7, Rathaus Spandau (Abb. 11). Der unterirdische Bahnhof ist in ähnlich aufwändigen Formen mit wuchtigen Pfeilern, aufgesetzten Ornamenten, Pendelleuchten aus Messing, aber in kontrastreicher schwarz-weiß-grün-goldener Farbgebung gestaltet. Rümmler negierte die Sachlichkeit, betonte das erzählerische Element in seiner Architektur und zeigte keine Scheu vor historischen Formen.

Das Landesdenkmalamt hat 2016 bis 2018 insgesamt 22 U-Bahnhöfe aus der Zeit zwischen 1962 und 1985 in die Denkmalliste eingetragen. Solche Eintragungen werden durch fachliche Bewertungen und Auswahl im Denkmalamt sowie in enger Abstimmung mit den Berliner Verkehrsbetrieben vorbereitet. Einer Denkmaleintragung geht immer die genaue Erforschung des Denkmals voraus. Für die Erforschung der jüngsten Denkmale in der Berliner U-Bahn haben wir die Unterstützung von Fachleuten aus dem universitären Bereich gewonnen.⁶

Die Eintragung in die Denkmalliste gibt den Denkmalbehörden der Berliner Bezirke zusammen mit dem Landesdenkmalamt einen Genehmigungsvorbehalt bei Umgestaltungen in den denkmalgeschützten Bereichen des U-Bahnnetzes. Erst dadurch haben sie die Möglichkeit, auf die kultur-, kunst- und technikgeschichtlichen Werte im Bauprozess hinzuweisen und auch bei den eingangs erwähnten besonderen Umständen im U-Bahnbau und -betrieb die entsprechenden Abschnitte zu schützen oder denkmalgerechte Umgestaltungen zu verlangen. Unter den Nachkriegsbahnhöfen hat es in den letzten Jahren große Verluste gegeben. Mit den jüngsten Eintragungen soll in Zusammenarbeit mit der BVG auch diese Zeitschicht in we-

sentlichen Beispielen bewahrt werden, damit sie im Gesamtkunstwerk des 120jährigen U-Bahnnetzes überzeugend diese historische Periode vertreten können.

Berlin Underground Stations of the Post-war Period. Inventory and Inclusion in the Monument List

The focus is on the architectural development of the Berlin underground from its beginnings in 1902 to the 1980s. Only few architects dominated the design of the underground stations. In the pre-war period these were mainly Alfred Grenander and Wilhelm Leitgeb, in the post-war period Bruno Grimmeck and Rainer Gerhard Rümmler.

Two developments are given special attention: on the one hand, underground architecture as "speaking architecture", and an abstract design concept on the other. In the first case, the stations show an architecture that interprets the urban place or illustrates history. The second, more abstract and serial architectural language is represented in particular by Alfred Grenander, the father of modern Berlin underground railway architecture. He did not want to explain the city through architectural images, but rather brought light and colour into the underground by means of illuminated ceilings, electrically illuminated pillars and glazed coloured clay tiles.

After the war, during the rebuilding phase and the first extensions of lines, Bruno Grimmeck's designs followed Grenander's simplest stations for reasons of economy and cleanliness. Between 1966 and 1994, the design of the Berlin underground stations was in the hands of Rainer Gerhard Rümmler. He used a broader variety of materials. Analogous to changing trends in contemporary visual art, he intensified the colourfulness and

gradually gave up his reluctance to use ornaments. His concept of the underground station as a 'distinctive place' is reminiscent of Leitgeb's concept.

Literatur und Quellen

LANDESARCHIV BERLIN, E Rep. 300-70-22 (K), Nachlass Rainer Gerhard Rümmler, Rümmler, Architektur, unveröffentlichtes Manuskript [1987].

Biagia BONGIORNO, Verkehrsdenkmale in Berlin. Die Bahnhöfe der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, hg. v. Landesdenkmalamt Berlin / Jörg Haspel (Beiträge zur Denkmalpflege in Berlin 25), Petersberg 2007.

Rainer Gerhard RÜMMLER, 5 neue U-Bahnhöfe in Berlin, in: Bauwelt, 1978, Nr. 33, S. 1206–1208. Rainer Gerhard RÜMMLER, U-Bahn-Bau ab 1950, in: Klaus Konrad Weber et. al.: Berlin und seine Bauten, Teil X, Band B (1), Städtischer Nahverkehr, Berlin u.a. 1979, S. 78–99.

Fotonachweis

1–4, 8–11: Landesdenkmalamt Berlin, Wolfgang Bittner, 5–7: Landesdenkmalamt Berlin, Wolfgang Reuss

¹ Die Anzahl der Berliner U-Bahnhöfe wird unterschiedlich angegeben. Im vorliegenden Text werden die Bahnhöfe nach Streckenzugehörigkeit gezählt. Kreuzungsbahnhöfe bestehen nach dieser Zählweise aus zwei oder mehreren Einzelbahnhöfen, die oft aus jeweils verschiedenen Zeiten stammen. Am Fehrbelliner Platz zum Beispiel kreuzt sich die Strecke der U3 von 1913 mit der Strecke der U7 von 1971, entsprechend unterschiedlich sind die Bahnhöfe gestaltet. Zu den älteren Berliner U-Bahnstationen vgl. auch BONGIORNO, Verkehrsdenkmale, 2007.

² Die technikgeschichtlichen Aspekte des Berliner U-Bahnbaus werden hier nicht behandelt, da die Gestaltung der Bahnhöfe im Vordergrund stehen soll.

³ LANDESARCHIV BERLIN, Rümmler, Architektur, [1987], S. 2.

⁴ RÜMMLER, U-Bahn-Bau ab 1950, 1979, S. 80.

⁵ RÜMMLER, U-Bahnhöfe, 1978, S. 1206.

⁶ Die Kunsthistoriker*innen, Stadtplaner*innen und Denkmalpfleger*innen der Initiative Kerberos sind Mitveranstalter der Tagung Underground Architecture. Das Landesdenkmalamt möchte Verena Pfeiffer-Kloss, Ralf Liptau und Frank Schmitz herzlich für ihre kompetente Forschungsleistung danken und auch dafür, dass sie das Landesdenkmalamt und auch die zuständigen Politiker immer wieder auf die Bedeutung der Nachkriegs-U-Bahnhöfe hingewiesen haben. Sie haben das Wissen um dieses Thema erheblich erweitert und sich durch ihre Überzeugungs- und Öffentlichkeitsarbeit große Verdienste um den Erhalt der Nachkriegs-U-Bahnhöfe erworben.

Erfassung und Bewertung von U- und Stadtbahnen im Rheinland. Ein Projekt im LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland

Philipp F. Huntscha

Die Idee, den innerstädtischen Nahverkehr teilweise in den Untergrund zu verlagern, wurde schon in den späten 1950er Jahren von der Stadt Köln aufgenommen und verfolgt. In fünf weiteren Städten, die in den Tätigkeitsbereich des LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland (LVR-ADR) fallen – Bonn, Düsseldorf, Mülheim an der Ruhr, Essen und Duisburg –, versuchte man, das bestehende Nahverkehrssystem, vorrangig die Straßenbahn, vom starken Autoverkehr in den Innenstädten zu entkoppeln und unter die Erde zu verlegen. Schon hier sei erwähnt, dass in keiner der sechs Städte eine echte U-Bahn entstand, sondern ein Straßen- bzw. Stadtbahnsystem, das samt der Oberleitung teilweise unter die Erde verlegt wurde und an das bestehende oberirdische Netz angeschlossen war.¹ Das formulierte Ziel war es anfangs aber, diese in naher Zukunft zu einer ‚richtigen‘ U-Bahn weiterzuentwickeln, was aus finanziellen und baulichen Gründen wieder verworfen wurde. Im Folgenden werden die Anfänge des U-Bahn- bzw. Stadtbahnbaus im Rheinland skizziert und die Bahnsysteme der Städte Köln und Bonn vorgestellt. An diesen Beispielen kann man die verschiedenen Motivationen und Kontexte des unterirdischen Nahverkehrsausbaus und dessen Entwicklung im Nordrhein-Westfalen der 1960er bis 1980er Jahre beispielhaft ablesen.

Köln

Die Idee, ein U-Bahnnetz in Köln zu errichten, geht auf den Beginn des 20. Jahrhunderts zurück. Visionäre Planungen, etwa für den Bau einer Verbindung bis nach Dortmund, standen neben Planungen für die Erschließung des Stadtgebietes in Köln. Der Dom bzw. Hauptbahnhof standen jeweils im Mittelpunkt dieser Konzepte, so etwa im Plan des Ingenieurs Hilge von 1927 (Abb. 1). Aus wirtschaftlichen Gründen wurde der Bau einer U-Bahn verworfen und der Ausbau von Straßenbahnen innerstädtisch und der Eisenbahnen zwischen den Städten fokussiert.² Im Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg wurde nur ein ausgedünntes Straßenbahnnetz wieder in Betrieb genommen, das am Leitbild der autogerechten Stadt orientiert war (Abb. 2). Nicht nur Köln, auch andere Mittel- und Großstädte setzten in der sogenannten Wirtschaftswunderzeit auf den innerstädtischen Straßenausbau für den motorisierten Individualverkehr, der die (Innen-)Städte in der Folge an den Rand eines Verkehrskollapses brachte. Das Straßenbahnnetz, das sich den (überfüllten) Raum mit dem übrigen Verkehr teilte, verlangsamte sich stark und wurde ineffizient und unattraktiv gegenüber dem Auto.³

Nachdem 1956 durch den Generalverkehrsplan in Köln der Grundstein für eine unterirdische Straßenbahn gelegt worden war, die in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung verlaufen sollte, entschied sich 1962 der Rat der Stadt Köln für den Bau einer

Unterpflasterstraßenbahn, kurz U-Strab.⁴ Der Plan von 1956 sah vor, die Schienen der Straßenbahn unter die Erde zu verlegen, um damit eine vom Straßenverkehr getrennte und unabhängige Trasse zu schaffen. Die Städte Köln und Essen waren die ersten in Nordrhein-Westfalen, die sich für kostspielige Tunnelbauten unter den Innenstädten entschieden und ohne finanzielle Förderung – etwa durch Landes- oder Bundesmittel – mit dem Ausbau des Netzes begannen.⁵ In Essen jedoch wurde aus Kostengründen nur eine unterirdische Station innerhalb des damals ansonsten oberirdischen Netzes eröffnet.⁶

In Köln begann man 1963 mit dem Bau der U-Strab und entschied sich bewusst gegen das komplett vom restlichen Nahverkehr entkoppelte System einer U-Bahn. So sahen die Planenden ein Mischsystem – als ‚Kölner System‘ seitdem benannt – vor, in dem die Tunnelstrecken an die oberirdischen, zum Teil schon vorhandenen Straßenbahnstrecken angeschlossen wurden und je nach Bedarf und finanzieller Möglichkeit ausgebaut werden sollten. Die erste unterirdische Strecke war rund 1,4 km lang und umfasste zur Eröffnung 1968 zwei Stationen, Appellhofplatz/Zeughaus und Dom/Hauptbahnhof. Schon kurz darauf, 1969 und 1970, konnten vier weitere unterirdische Haltestellen eröffnet werden: Appellhofplatz/Breite Straße, Neumarkt, Poststraße und Breslauer Platz (Abb. 3).⁷

Die Anforderungen der Planenden an die ersten sechs unterirdischen U-Bahnhöfe waren zum einen die Betriebssicherheit und Wartungsfreundlichkeit, woraus eine weitgehende Normierung der Gestaltungselemente entwickelt wurde, die den

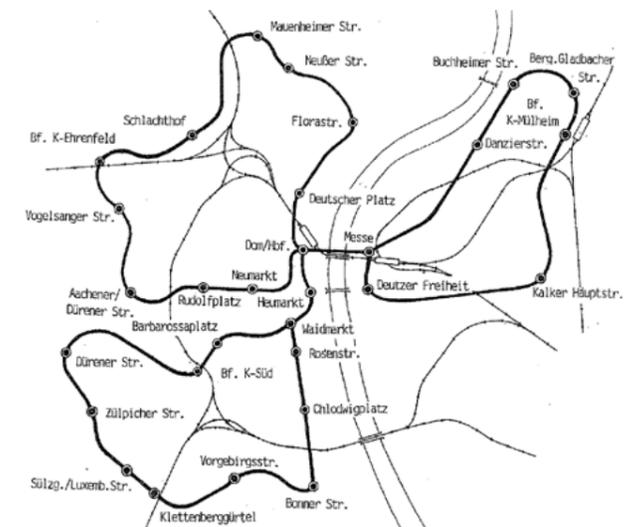


Abb. 1: U-Bahnplanung nach Ingenieur Hilge, Köln, Planungsstand 1927. Grafik 1988

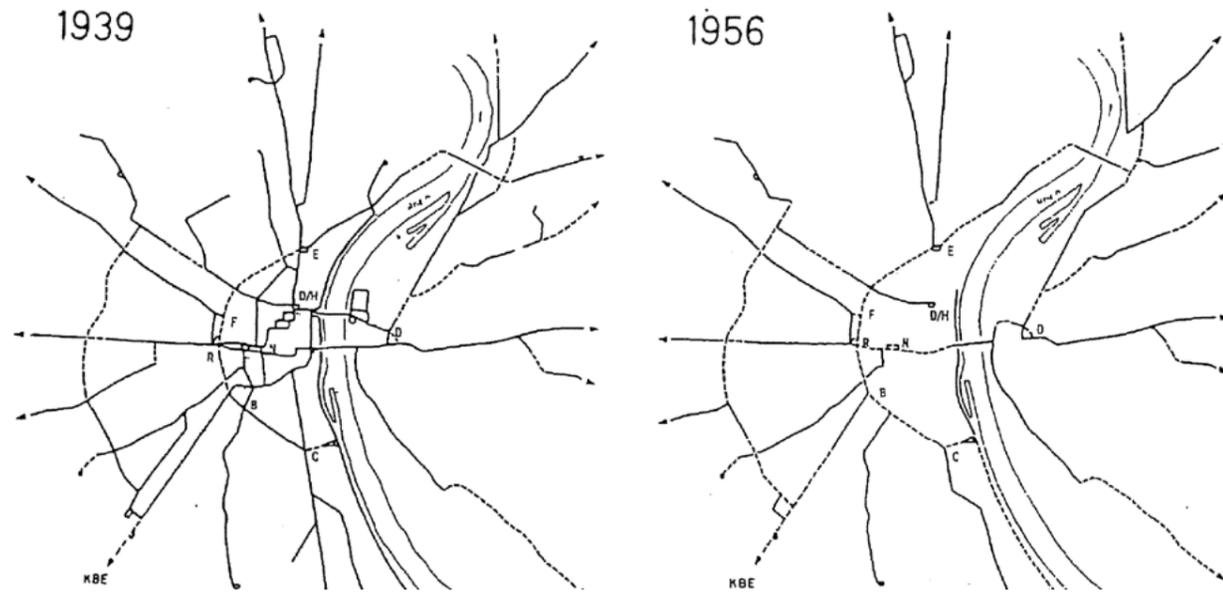


Abb. 2: Gegenüberstellung des Straßenbahnnetzes, Köln, 1939/1956. Grafik 1988

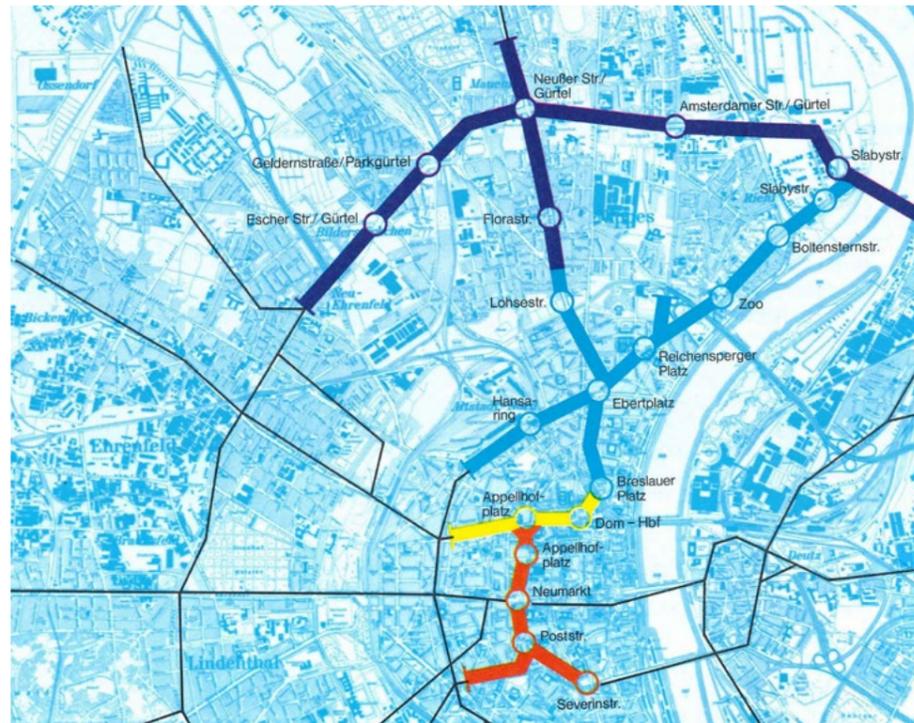


Abb. 3: Ausbauphasen des Kölner Straßenbahnnetzes (Ausschnitt). Grafik 1974

Einsatz von Wandkeramik für die Wände, Betonwerksteinen für die Böden sowie Aluminiumpaneele oder Putz für die Decken der Haltestellen umfasste. Zum anderen wurde der gestalterische Anspruch durch die Vergabe des Innenausbaus bzw. der Gestaltung der einzelnen Stationen an verschiedene Kölner Architektenbüros unterstrichen.⁸ Die Stationen befinden sich dementsprechend im Spannungsfeld zwischen der künstlerischen Gestaltung und den technischen und finanziellen Anforderungen sowie den Möglichkeiten der Zeit. Charakteristisch für die Kölner U-Bahnhöfe sind die gefliesten Wände der Seitenbahn-

steige. Der dazwischenliegende, den Gleisbereich mit umfassende Raum wird mittig von eckigen Stützen getragen oder ist im Einzelfall stützenlos. Die Decken sind abgehängt mit Aluminiumpaneelen oder Rabitzplatten. In anderen Fällen ist die Betonkonstruktion weiß verputzt (Abb. 4). Die Farbgestaltung der Stationen bewegt sich von weiß über blaugrau bis orange.

Mit dem in der Folge weiter erfolgten Netzausbau, der in den 1970er und 1980er Jahren auch oberirdisch – teilweise auch als Hochbau – erfolgte, wurde das Netz in Richtung Norden sowie bis auf die andere Rheinseite erweitert. Es erstreckte sich damit

über weite Teile des Stadtgebietes. Im Zuge dieser Entwicklung tauchte der Begriff ‚U-Bahn‘ wieder prominent in Planungen, aber auch öffentlichen Bekanntmachungen auf. Das ‚U‘ deutet dabei an, dass es sich um ein unabhängiges Straßenbahnnetz handelt, das kreuzungsfrei und mit eigens dafür entwickelten Wagen betrieben werden sollte.⁹

Entwicklung im Land Nordrhein-Westfalen

Während des U-Bahnbaus in Köln und Essen erkannten auch die Planungsbehörden auf Landesebene in Nordrhein-Westfalen die Wichtigkeit der stärkeren Regulierung des Verkehrs und konzipierten eine Rahmenplanung für den Nahverkehr, die nicht nur die innerstädtische Erschließung, sondern auch die Verbindung zwischen den Städten vorsah. Bis dahin waren die Städte für die Planung ihres Nahverkehrs größtenteils selbst verantwortlich. Neben dem Ausbau der S-Bahn sollte die Straßen- bzw. U-Bahn ausgebaut werden. In den Konzepten der 1970er Jahre des Landes taucht der Begriff Stadtbahn auf, der den stadtverbindenden Charakter hervorheben und für ein kombiniertes System von Straßenbahn und U-Bahn stehen sollte.

Ziel der Rahmenplanungen und des Nordrhein-Westfalenprogramms war es, in drei Ballungszentren (Köln/Bonn, Rhein-Ruhr und Bielefeld, Abb. 5) eine Stadtbahn finanziell zu fördern und zu entwickeln, die je innerhalb dieser Ballungszentren städteübergreifend, kreuzungsfrei und normiert sein sollte, sodass ein umfassendes Netz geschaffen würde, welches dann von einem bestimmten Stadtbahnwagentyp befahren werden könnte. Hierfür wurden jeweils Verkehrsgesellschaften gegründet, deren Aufgabe die Organisation und Durchführung des Ausbaus war.¹⁰ Durch diesen Beschluss und die stärkere Förderung intensivierte sich der U- bzw. Stadtbahnbau in Nordrhein-Westfalen. In der Folge wurden zahlreiche Strecken realisiert und die Gestaltung der Bahnhöfe rückte verstärkt in den Fokus, was in zahlreichen Broschüren zum U-Bahnbau erkennbar ist.

Bonn

Bevor das Land Nordrhein-Westfalen mit den eben beschriebenen Auflagen und größeren Fördersummen den Stadtbahnbau unterstützte, wurde in Bonn, zu dieser Zeit eine Stadt mit nur rund 130.000 Einwohnern, bereits mit der Planung und dem Bau einer unterirdischen Stadtbahn begonnen.¹¹ Durch die Funktion Bonns als Bundeshauptstadt während der deutschen Teilung, die umfangreiche Baumaßnahmen des Bundes, aber auch der Stadt mit sich brachte, sahen die Planenden eine große Chance im U-Strabbau, die eingemeindeten Städte Beuel und Bad Godesberg sowie das Regierungsviertel mit der Innenstadt und somit auch mit dem Fernverkehr zu verbinden.¹² Die Finanzierung des Projektes wurde, anders als in Köln oder Essen, schon vor Baubeginn durch Zusage von Bundesmitteln gesichert.¹³

Die Gestaltung sowie das Leitsystem von fünf der ersten sechs U-Bahnhöfe (Universität/Markt, Juridicum, Auswärtiges Amt, Museum König und Heussallee), die repräsentativ für das Selbstverständnis der noch jungen Bundesrepublik sein würden – bundesweit wie international –, wurden 1973 durch einen Ideenwettbewerb unter Vorsitz des Schweizer Künstlers und Architekten Max Bill ausgewählt¹⁴: Den ersten Platz sicherte

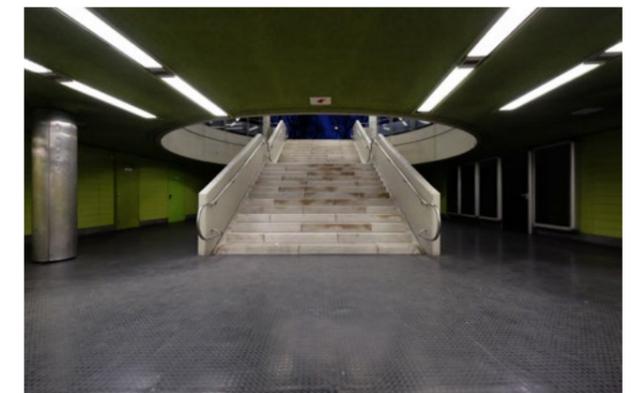
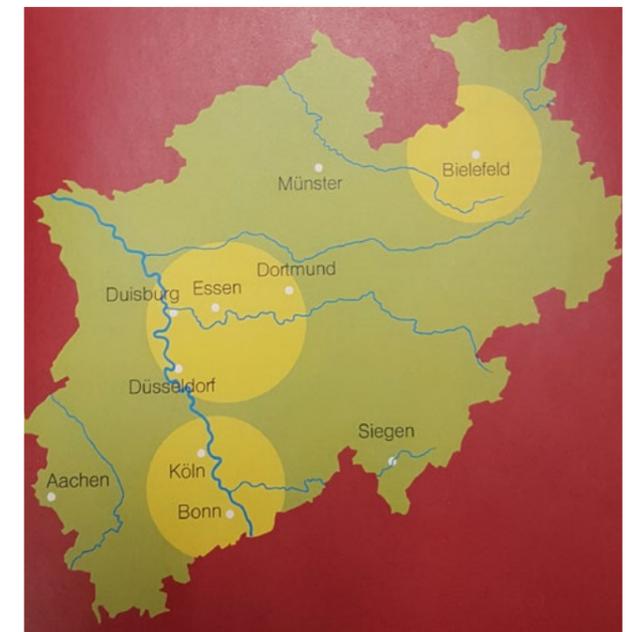


Abb. 4: U-Bahnhof Breslauer Platz, Köln, 1970 eröffnet (2006 abgebrochen und neu errichtet). Foto 1970er Jahre

Abb. 5: Die drei Ballungszentren in Nordrhein-Westfalen. Grafik 1978

Abb. 6: Zugang zum U-Bahnhof Universität-Markt, Bonn, 1975 eröffnet. Foto 2019

sich die Kölner Architektengruppe Dreistädter (Hardy Fischer, Harald Hullmann und Hanno Schimmel). Ihr Konzept „widersprach [...] herkömmlichen abstrakten Leitsystemen [...] und bezog sich auf oberirdische Situationen“, sodass z.B. die Station Auswärtiges Amt mit großdimensionierten Bildschirmen ausgestattet sein sollte, über die Liveübertragungen von Bundestagssitzungen oder Pressekonferenzen stattfinden sollten.¹⁵ Letztendlich entschied man sich gegen das experimentelle Konzept und beauftragte Alexander Freiherr von Branca aus München, der in München U-Bahnhöfe realisierte hatte, Peter Busmann und Gottfried Haberer aus Köln und die Wiener Architektengruppe U-Bahn (Wilhelm Holzbauer, Heinz

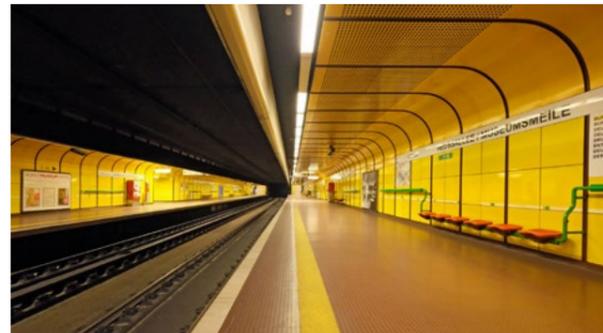
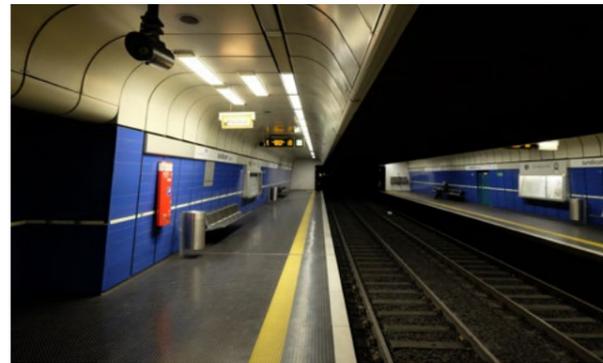


Abb. 7: U-Bahnstation Juridicum, Bonn, 1975 eröffnet. Foto 2019

Abb. 8: U-Bahnstation Heussallee/Museumsmeile, Bonn, 1975 eröffnet. Foto 2019

Abb. 9: U-Bahnstation Robert-Schuman-Platz, Bonn, 1981 eröffnet. Foto 2019

Marschalek, Georg Landstätter und Bert Gantar), die zeitgleich in Wien mit der Planung der U-Bahn betraut waren, mit der Gestaltung der U-Bahnhöfe.¹⁶ Die weiteren Haltestellen (z.B. Bonn Hauptbahnhof) wurden größtenteils von den Mitarbeiter*innen des Tiefbauamts der Stadt Bonn entworfen.¹⁷

Von Branca wurde die Aufgabe übertragen, die vier innerstädtischen Haltestellen zu entwerfen, während Busmann und Haberer die Stationen im Regierungsviertel gestalten sollten. Nachdem 1967 der erste Rammschlag der Strecke erfolgt war, wurde der Abschnitt Universität – Heussallee 1975 eröffnet. Zur Eröffnung waren prominente Vertreter*innen von Bund und Land anwesend.¹⁸ Die Stadt Bonn veranstaltete ein Volksfest zur Eröffnung, auf dem sich sieben Städte der Bundesrepublik mit einem U-Bahn- oder U-Strabsystem mit regionaltypischen Kostbarkeiten, wie Nürnberger Bratwürsten, Münchner Weißbier oder wie Köln mit einer Karnevalsgruppe präsentieren konnten.¹⁹

Die Gestaltung der Stationen fußt auf der Grundform bzw. auf dem Modulsystem der Wiener U-Bahn, die von der dortigen Architektengruppe U-Bahn zeitgleich entwickelt wurde (vgl. Beitrag von Ralf Liptau in diesem Band).²⁰ Im Gegensatz zu Wien werden nicht die Bahnhöfe jeder Linie mit einer gemeinsamen, der Orientierung im Netz dienenden Kennfarbe gestalterisch zusammengefasst, sondern die Stationen individuell farblich gestaltet: Grün, Blau, Braun, Orange und Gelb stehen in Bonn für eine bestimmte Haltestelle innerhalb einer Linie und sind gleichzeitig Teil des stationsübergreifenden Leitsystems, das jeder Station einer Farbe zuordnet.

Die Stationen von Brancas' bestehen aus Seitenbahnsteigen mit darüber liegenden Verteilerebenen und, nur an der Station Universität/Markt, mit oberirdischen Bauten, die mit dem Kurfürstlichen Schloss in Korrespondenz treten. Weißer Marmor ist für die Treppenstufen und Bahnsteigkanten ausgewählt worden, die Handläufe sind aus gebogenem Metall (Abb. 6). Auf Bahnsteigebene werden die leicht schrägen Wände, die mit sogenannter KerAion-Keramik – einer in den 1960er Jahren entwickelten und großflächigen, nur wenige Millimeter dünnen Keramik – in Spezialfarben verkleidet sind, durch ein durchgehendes, grau eloxiertes Band, welches das Leitsystem aufnimmt, von der farbigen Aluminiumdecke getrennt. Vitrinen wirken wie in dieses Band eingehängt und Sitzbänke aus farbigem Glasfaserkunststoff scheinen über dem dunklen Noppengummiboden zu schweben. Der Fahrgastbereich ist durch die heruntergebogene Decke vom rein ingenieurmäßig gestalteten, dunklen und schwarzen Bahnbereich klar abgegrenzt, sodass die Technik, wie die Oberleitungen, aus Perspektive der Fahrgäste zu verschwinden scheint (Abb. 7).

Die Station Heussallee liegt am nördlichen Rand des Regierungsviertels und wurde von den Architekten Busmann und Haberer entworfen (Abb. 8). Der Bahnhof ähnelt den Wiener sowie den durch von Branca gestalteten Bonner Stationen, setzt sich aber im Detail von diesen ab. Boden, Decke und Wand stehen orthogonal zueinander, das Fliesenformat ist quadratisch, in Bahnen gegliedert, die Decke gelocht und nicht zum Bahnsteig heruntergezogen, sondern durch ein separates, senkrechtes Band abgetrennt. Die Bodenfarbe ist braun, das Mobiliar unterscheidet sich leicht von dem der übrigen Stationen. Auffällig an den Stationen ist die weit ausgreifende Verteilerebene mit elf Zugängen, deren Decken teilweise mit dem Wandmaterial verkleidet sind.²¹

Die Stadtbahn wurde in den folgenden Jahren nach Süden und Norden erweitert und ausgebaut, sodass zur Bundes-

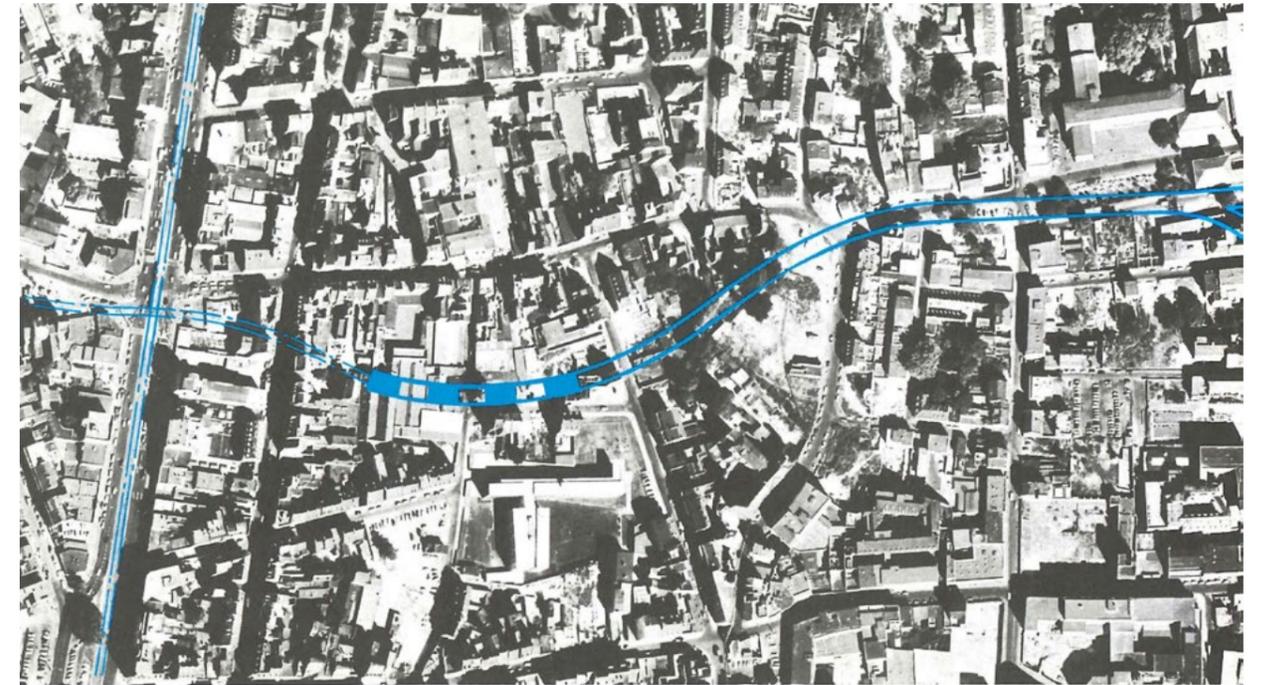


Abb. 10: Straßendurchbruch im Friesenviertel im Zuge des U-Bahnbaus, Köln. Luftbilder 1957/1987

gartenschau 1979, die im südlichen Stadtgebiet ihren Platz fand, weitere Stationen, unter- wie oberirdisch, hinzukamen. So wurden grundlegende Gestaltungsmerkmale der früheren U-Bahnhöfe aufgegriffen und stellenweise ergänzt, z.B. durch Pildächer bei den oberirdischen Stationen. Die Erweiterungen wurden teils unterirdisch geführt, etwa an den Streckenden in Ramersdorf und Bad Godesberg (Abb. 9).

Anhand der beschriebenen Stationen lässt sich ein hoher Anspruch an Qualität von Material und Gestaltung, und damit auch an Repräsentation der Stadt, aber vor allem der jungen

Bundesrepublik ableiten. Von Branca, dessen Münchener U-Bahn-Station Marienplatz einige Jahre früher eröffnet worden war, passte sein Konzept der Bahnhofsgestaltung in Bonn nach dem Wiener und Kölner System an, sodass die Fahrgastbereiche vom Gleisbereich gestalterisch und funktional getrennt sind und die Ausstattung nicht komplett in das Modulsystem integriert wurde. Auch die Stationen von Busmann und Haberer sind an dieser Grundform orientiert und variieren den jeweiligen Bahnhof so weit im Detail, dass ein Übergang in der Gestaltung zwischen Stadt und Regierungsbereich erkennbar ist.



Abb. 11: Ecke Riehler Straße/Theodor-Heuss-Ring vor und nach dem Bau des U-Bahnhofs Ebertplatz, Köln. Fotos um 1967 (links) und 1973 (rechts)

Erfassung und Bewertung

U-Bahnhöfe und der Bau der Strecken sind grundsätzlich aus zwei Blickwinkeln für die Denkmalpflege von hohem Interesse: Durch den Bau wurde die jeweilige städtebauliche Entwicklung maßgeblich geprägt. Geplante oder erst durch den U-Bahnbau ermöglichte Verbindungen und Straßendurchbrüche, besonders durch die offene Bauweise, veränderten den Stadtgrundriss und initiierten neue Entwicklungen, wie in Köln oder auch in Bonn: Historische bzw. historistische Bausubstanz, wie das Friesenviertel in Köln oder die Wohnbebauung vor dem Bahnhof in Bonn, in jener Zeit noch nicht zu ihrer heutigen Wertschätzung gelangt, verschwand und wich modernen Formen und machte die Weiterentwicklung und Modernisierung der Städte möglich (Abb. 10 und 11). Aber auch die Zu- und Abgänge der U-Bahnhöfe mussten sich in die umliegende historische Bebauung einfügen und für das Neue in der Stadt stehen, wie es in Bonn vor dem Hauptgebäude der Universität geschah.

Die U-Bahnhöfe als unterirdische, aus dem Straßenraum nicht einsehbare Architekturen jedoch sind in diesem Zusammenhang von besonderem Interesse. Sie sind Zeugnisse der Entwicklung und der Geschichte von Städten und der Gesellschaft, die in ihnen lebt und somit ein Spiegel der Zeit in technischer und gestalterischer Hinsicht. Schon früh sind sie nicht nur reine Funktions- und Alltagsbauten, sondern explizit künstlerisch ausgestaltet, in der frühen Nachkriegszeit eher schlicht-funktionalistisch, später mit aufwändigerer gestalterischer Instrumentierung.

Hier wird die Wichtigkeit der Bauaufgabe U- bzw. Stadtbahn erkennbar, sodass beim LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland schon 2016, zusammen mit der Werkstatt Baukultur, einer studentischen Initiative am Kunsthistorischen Institut der Universität Bonn, die Erforschung der Bonner Stadtbahn begann.

Um jedoch eine abschließende Bewertung vornehmen zu können, braucht es eine flächendeckende Grundlagenforschung zu den Stadtbahnssystemen und ihren Bahnhöfen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Wie anfangs erwähnt, befinden sich in sechs Städten im Tätigkeitbereich des Amtes unterirdische Bahnhöfe, die in der Mehrzahl seit den 1970er Jahren errichtet wurden.

Ziel des nun laufenden denkmalfachlichen Erfassungsprojektes ist es, zum einen den historischen Kontext der Stadtbahnplanungen dieser Zeit aufzuarbeiten, um verschiedene Entwicklungen im Rheinland zu verstehen und zu vergleichen. Gleichzeitig soll auch der Einfluss des U-Bahnbaus auf die Stadt nachvollzogen werden. Die Gestaltung der unterirdischen Haltestellen nimmt in dieser Arbeit einen besonderen Stellenwert ein, da sie Ausdruck der Architektur-, Kunst- sowie der Stadtgeschichte und Zeugnis der Zeit ist.

So fußt die Arbeit der Erfassung auf Archivrecherchen bei Städten und Betreibergesellschaften; Quellen und Sekundärliteratur werden ausgewertet, zugleich wird der Erhaltungszustand durch Begehungen der einzelnen Stationen sowie Bildvergleiche zwischen dem heutigen und dem bauzeitlichen Zustand eingeschätzt.

Grundlage für die Bewertung von baulichen Anlagen oder Teilen davon, in diesem Fall von U-Bahnhöfen, ist das Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG NRW). Dieses fordert ein öffentliches Interesse, das besteht, wenn die Sache bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse ist. Weiter müssen für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, volksculturelle oder städtebauliche Gründe vorliegen. Hierbei muss nicht jedes Kriterium, sondern mindestens eine Bedeutung sowie ein Grund erfüllt sein.²²

Ziel ist, dass erhaltenswerte Stationen, nach dem Vorbild der Unterschutzstellung von U-Bahnhöfen der Nachkriegszeit in

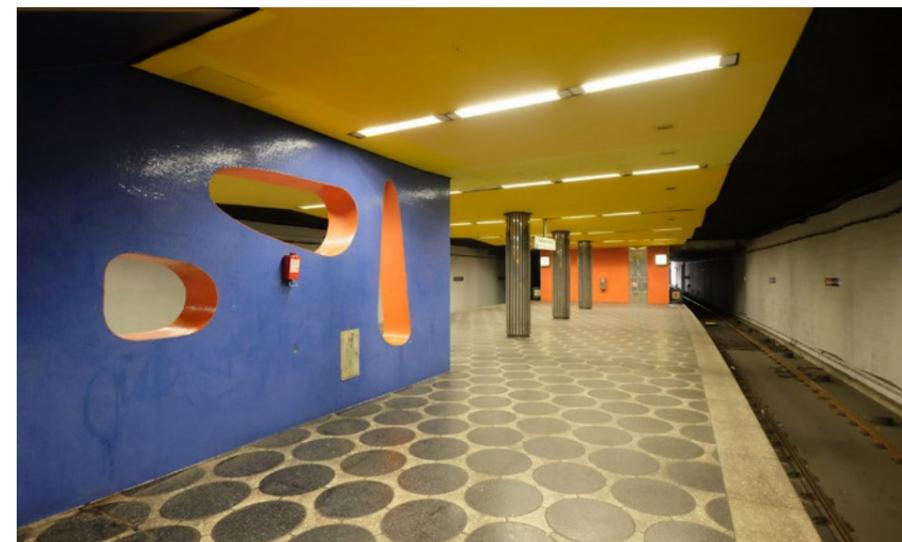


Abb. 12: U-Bahnhof Heißen Kirche, Mülheim/Ruhr, 1977 eröffnet. Foto 2018

Berlin, auch im Rheinland unter Denkmalschutz gestellt werden. Ein grundlegendes Problem dabei ist der starke Veränderungsdruck sowie teils berechtigte Forderungen nach Modernisierungen und Erweiterungen, die den Charakter der Stationen verändern und in unterschiedlichem Maße beeinflussen. Es beginnt bei kleineren Eingriffen, wie die Veränderung, Wegnahme und das Hinzufügen von Ausstattungsgegenständen wie Sperreanlagen, Kiosken und Werbeanlagen. Aber auch Leitsysteme werden ausgetauscht und somit verändert sich der ursprüngliche Ausdruck und Charakter der Stationen (Abb. 7). Massivere Eingriffe sind Anpassungen im Hinblick auf Barrierefreiheit, Sicherheit, Brandschutz und Komfort: Es kommt zu Einteilungen in Abschnitte und zu Hinzufügungen von gläsernen Rauchbarrieren, neuen Dächern über den Zugängen und zur Herausnahme von Deckenverkleidungen. Aber auch notwendige Veränderungen müssen so sensibel wie möglich und in Abhängigkeit von den bestehenden gestalterischen Konzeptionen und Qualitäten erfolgen. Mit größeren und umfassenderen Eingriffen wie dem Komplettumbau oder der gestalterischen Modernisierung ist hingegen der Zeugniswert jedes historischen Artefakts bedroht.

Fazit

U-Bahnhöfe können aktuellen Kriterien zur Bewertung von Denkmälern entsprechen und stellen auf zahlreichen Ebenen potenziell einen Denkmalwert dar, auch wenn sie für viele noch alltägliche Räume und Gebilde sind, die unter einem ständigen Veränderungsdruck stehen. Die Stationen prägen den Alltag und werden zu Identifikations- und Verbindungspunkten. Sie sind eine Symbiose von Technik und Kunst aus verschiedenen Zeiten und mit unterschiedlichen Ansprüchen, die für alle zugänglich sind und zudem noch benutzt werden.

Die U-Bahnhöfe im Zuständigkeitsgebiet des LVR-ADR sind in einer ersten Phase vom Funktionalismus der 1960er Jahre geprägt, wie in Köln oder Essen, entwickeln sich durch stärkere finanzielle Möglichkeiten, aber auch durch ein verändertes Gestaltungs- und Gesellschaftsbewusstsein seit den 1970er Jahren in ihrem gestalterischen Ausdruck weiter. Beispielfähig seien hier, als kleiner Ausblick, Stationen wie Heißen

Kirche in Mülheim/Ruhr, Äußere Kanalstraße in Köln oder die Station König-Heinrich-Platz in Duisburg erwähnt, die maßgeblich vom Künstler Gerhard Richter gestaltet wurde.

Inventorisation and Evaluation of Undergrounds in the Rhineland. A Project of the Monument Service of the Rhineland

Beginning in the post-war period, six cities (Bonn, Cologne, Düsseldorf, Essen, Mülheim/Ruhr and Duisburg) decided to move their trams into the underground. These six systems today are located within the scope of the Landschaftsverband Rheinland, the regional monument authorities. The guiding principle of the 1950s and 1960s, the car-friendly city, caused the inner cities to run up against their capacities and local traffic became inefficient and unattractive due to congestion. Cologne and Essen began building expensive tunnels in the early 1960s, and further developed the existing local transport systems. With the financial support of the state of North Rhine-Westphalia and the Federal Republic of Germany and the colourful and expressive time of the 1970s and 80s did the stations gain a stronger creative expression. But also for the cities the subway construction was of immense importance. New street connections, quarters and squares were created and were the starting points for a new urban planning. As a result, subway stations are of high interest not only because of their design, but also because of their urban planning function. They are daily used architectures with identification requirements, which are exposed to a high pressure to change. This makes an awareness of the qualities and testimonial values and a sensitive approach to them indispensable.

Literatur

Volker ALBUS / Christian BORNGRÄBER, DesignBilanz. Neues deutsches Design der 80er Jahre in Objekten, Bildern, Daten und Texten, Köln 1992.

Martin BREDENBECK, Ein Denkmal auf ganzer Linie? Baukulturelles Engagement für die Bonner U-Bahn-Stationen, in:

Andrea PUFKE (Hrsg.): Schall und Rauch. Industriedenkmäler bewahren (Arbeitsheft der rheinischen Denkmalpflege 84), Petersberg 2017, S. 207-213.

INFORMATIONSDIENST DER STADT BONN (Hrsg.), Nr. VII, 16 (Pressemeldung); 17.3.1975 (Stadtarchiv Bonn, Ic 290).

INFORMATIONSDIENST DER STADT BONN (Hrsg.), Nr. VII, 17 (Pressemeldung); 20.3.1975 (Stadtarchiv Bonn, Ic 290).

LANDESREGIERUNG NORDRHEIN-WESTFALEN, Nordrhein-Westfalen-Programm 1975, Düsseldorf 1970.

Hans LINDEN, Architektur und Schienennahverkehr, in: Der Stadtverkehr, 1974, Heft 11/12 (Sonderheft Stadtbahn Rhein-Sieg im Raum Bonn. Eröffnung am 22. März 1975).

Ralf LIPTAU / Verena PFEIFFER-KLOSS, Von Stecknadeln und Fäden. U-Bahnhöfe der Nachkriegsmoderne unter Wien und Berlin, 2017, in: kunsttexte.de, E-Journal für Kunst- und Bildgeschichte, Berlin 2017 (<https://edoc.hu-berlin.de/handle/18452/19347>; 2.12.2019).

PRESSEAMT DER STADT BONN (Hrsg.), Bonn hat Mut bewiesen, Bonn 1975 (Stadtarchiv Bonn, Ic 290).

Hans SCHMITT, Erste Betriebsstufe der Stadtbahn in Bonn, 1974, in: Der Stadtverkehr, 1974, Heft 11/12 (Sonderheft Stadtbahn Rhein-Sieg im Raum Bonn. Eröffnung am 22. März 1975), S. 3-6.

STADT BONN (Hrsg.), Unsere Stadtbahn, Bonn 1975.

STADT BONN (Tiefbauamt / Presseamt) (Hrsg.), Stadtbahnknotenpunkt am Bahnhofsvorplatz, Bonn 1979.

STADT KÖLN / AMT FÜR BRÜCKEN- UND U-BAHNBAU (Hrsg.), Bauen im historischen Boden. 25 Jahre U-Bahnbaubau in Köln, Düsseldorf 1988.

STADT KÖLN / KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG (Hrsg.), Die Kölner U-Bahn: 50 Jahre Mobilitätsgeschichte, Köln 2018.

STADT KÖLN / KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG (Hrsg.), U-Bahn Köln 1974, Köln 1974.

STRASSENBAHN- UND U-BAHNFREUNDE KÖLN E.V. (Hrsg.), 20 Jahre U-Bahn Köln, Köln 1988.

Bildnachweise

1: Straßenbahn- und U-Bahnfreunde Köln e.V. (Hrsg.), 20 Jahre U-Bahn Köln, Köln 1988, S. 4, 2: Straßenbahn- und U-Bahnfreunde Köln e.V. (Hrsg.), 20 Jahre U-Bahn Köln, Köln 1988, S. 6, 3: Stadt Köln, Kölner Verkehrs-Betriebe AG (Hrsg.), U-Bahn Köln 1974, Köln 1974, S. 22, 4: Stadt Köln, Archiv Kölner Verkehrs-Betriebe AG, 5: Kölner Verkehrs-Betriebe AG, Köln-Bonner Eisenbahnen AG, Stadtwerke Bonn (Hrsg.), Stadtbahn Rhein-Sieg: Vorlaufbetrieb Köln-Bonn 1978, Köln 1978, S. 24, 6-9, 12: Rasmus Radach, 10: Stadt Köln – Amt für Brücken- und U-Bahnbaubau (Hrsg.), Bauen im historischen Boden. 25 Jahre U-Bahnbaubau in Köln, Düsseldorf 1988, S. 80, 11: Stadt Köln, Kölner Verkehrs-Betriebe AG (Hrsg.), U-Bahn Köln 1974, Köln 1974, S. 20

¹ Der Begriff der U-Bahn war und ist auch heute noch gebräuchlich, sodass im folgenden Text Einfachheit halber der Begriff ‚U-Bahnhöfe‘ Verwendung findet, obwohl es sich streng genommen um eine unterirdisch geführte Straßenbahn handelt, nicht aber um ein U-Bahnnetz im Sinne eines vom Straßennetz unabhängigen Verkehrssystem.

² Vgl. STRASSENBAHN- UND U-BAHNFREUNDE KÖLN, 20 Jahre U-Bahn Köln, 1988, S. 4f.

³ Vgl. STADT KÖLN / KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG, 50 Jahre Kölner U-Bahn, 2018, S. 13.

⁴ Vgl. ebd.

⁵ Vgl. STADT KÖLN, Bauen im historischen Boden, 1988, S. 17. Erst nach Beginn des Baus förderte das Land NRW das Projekt ab 1964, der Bund ab 1967, sodass die Stadt 20 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten selbst übernehmen musste.

⁶ Die Station Saalbau (heute Philharmonie) wurde 1967 eröffnet.

⁷ Vgl. STADT KÖLN / KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG, 50 Jahre Kölner U-Bahn, 2018, S. 14.

⁸ Vgl. STADT KÖLN / KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG, U-Bahn Köln, 1974, S. 32f.

⁹ Vgl. STADT KÖLN, Bauen im historischen Boden, 1988, S. 14f.

¹⁰ Vgl. LANDESREGIERUNG NORDRHEIN-WESTFALEN, Nordrhein-Westfalen-Programm 1975, 1970, S. 98-103

¹¹ Vgl. LINDEN, Architektur und Schienennahverkehr, 1974, S. 6-9.

¹² Vgl. SCHMITT, Erste Betriebsstufe der Stadtbahn in Bonn, 1974, S. 3f.

¹³ Vgl. PRESSEAMT BONN, Bonn hat Mut bewiesen, 1975, S. 1-4.

¹⁴ Max Bill (1908-1994), u.a. Studium am Bauhaus in Dessau, Architekt, Mitbegründer der Hochschule für Gestaltung Ulm (HfG). Zur Zeit des Wettbewerbes in Bonn Lehrstuhlinhaber für Umweltgestaltung an der Staatlichen Hochschule für Bildende Künste in Hamburg (1967-1974).

¹⁵ ALBUS / BORNGRÄBER, Design Bilanz, 1992, S. 11f.

¹⁶ Vgl. LINDEN, Architektur und Schienennahverkehr, 1974, S. 7

¹⁷ Vgl. STADT BONN Stadtbahnknotenpunkt, 1979.

¹⁸ Vgl. INFORMATIONSDIENST STADT BONN, Nr. VII/16, 1975, S. 1-4.

¹⁹ Vgl. INFORMATIONSDIENST STADT BONN, Nr. VII/17, 1975, S. 4.

²⁰ Vgl. LIPTAU / PFEIFFER-KLOSS, Von Stecknadeln und Fäden, 2017, S. 2-4, 9f.

²¹ Vgl. LINDEN, Architektur und Schienennahverkehr, 1974, S. 6-9.

²² Vgl. Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz – DSchG), Stand vom 06.08.2019

Podiumsdiskussion. Wie machen wir das unterirdische bauliche Erbe der Nachkriegsmoderne zukunftsfähig?

Protokolliert und zusammengestellt von Marianna Klix, Landesdenkmalamt Berlin

Am dritten Tagungstag, am 22. Februar 2019, schloss eine Podiumsdiskussion mit dem Titel „Ausblick: Wie machen wir das unterirdische bauliche Erbe der Nachkriegsmoderne zukunftsfähig?“ die Konferenz ab. Es kamen verschiedene Akteur*innen zu Wort – Prof. Dr. Jörg Haspel, Präsident ICOMOS Deutschland, sprach mit Christine Edmaier, Präsidentin der Architektenkammer Berlin, Uwe Kutscher, Abteilungsleiter U-Bahnbaubauwerke BVG, Manfred Kühne, Leiter der Abteilung Städtebau und Projekte in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Reiner Nagel, Vorstandsvorsitzender der Bundesstiftung Baukultur und Dr. Christoph Rauhut, Landeskonservator und Direktor des Landesdenkmalamtes (LDA) Berlin.

Die Diskussion eröffnete Jörg Haspel mit einer Frage an **Christine Edmaier**. Als Präsidentin der Architektenkammer Berlin und Mitglied des Landesdenkmalrats hält sie zwei Zuständigkeiten inne, die nicht immer gänzlich miteinander zu vereinen sind. Barrierefreiheit, Brandschutz, die Anliegen der Denkmalpflege und die Anforderung, pflegeleichte und gleichsam neue Gestaltungen der U-Bahnhöfe zu schaffen – Wie kann sie diese zwei Ämter vereinen? „Dass Architekten mehrere Herzen in der Brust haben, das gehört zum Beruf“, erklärte Edmaier. „Es ist ein freier Beruf und Architekten sind es gewohnt, ganz unterschiedliche Anforderungen von verschiedensten Seiten zu haben.“

Die Tagung hat gezeigt, dass U-Bahnen heutzutage nicht nur Verkehrs-, sondern auch Erlebnisräume für die Öffentlichkeit sind. In Zukunft sollen diese Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten verstärkt ausgebaut werden. Der Baukulturbericht 2020/21 der Bundesstiftung Baukultur wird das Leitthema der Verbesserung und der Qualität des öffentlichen Raumes verfolgen. Mit diesen hinführenden Worten richtete Jörg Haspel die Frage an **Reiner Nagel**: „Wie sehen Sie die aktuelle Berliner U-Bahn-Debatte und genügt die derzeitige Sanierungspolitik den Ansprüchen der Baukultur an stark frequentierte öffentliche Verkehrs- und Aufenthaltsräume?“ Daraufhin antwortete Nagel, dass viele Verkehrsbetriebe im Moment noch nicht das große Potenzial der öffentlichen Infrastruktur sehen würden. Schließlich sei diese mit der Gestaltung von Lebensräumen für Menschen in Städten verbunden. „Wir haben eine zunehmende Mobilität und eine zunehmende Nutzungsdichte in öffentlichen Räumen. Die Bahnhöfe als Teil der Infrastruktur sind Aufenthaltsräume und nicht nur Abfertigungsstationen. Sie sind ein Teil der Stadt, hier sollte man sich auch wohl fühlen. Die aktuelle Berlinale-Werbung spielt vor einem Hintergrund aus Kacheln der Berliner U-Bahn – ein Zeichen dafür, dass die Architektur der Nachkriegsmoderne längst Kultcharakter hat und in ihrer Wertigkeit erkannt wurde. Das war nicht immer so.“

Nach städtebaulichen Entwicklungspotenzialen wurde **Manfred Kühne** befragt: „Welche Optionen eröffnen aus Ihrer Sicht historische U-Bahn-Stationen für städtebauliche Entwick-

lungsideen? Können oder sollten denkmalgeschützte Stationen als Kristallisationspunkte zur Stärkung vorhandener oder Anlagerung neuer Ideen dienen?“ Mit Verweis auf die Internationale Bauausstellung (IBA) in West-Berlin 1987 erläuterte Kühne, dass auch er erst lernen musste, dass lokale, historische und gestalterische Bezüge bei neuen Planungen nicht zwanghaft gesucht werden müssen. Vielmehr solle man mit dem umgehen, was vorhanden ist. Das gelinge in Berlin meist sehr gut, wenn es sich um ältere Anlagen handelt. Am Bahnhof Alexanderplatz spiegeln sich die Zwanziger Jahre sowohl im U-Bahnhof als auch überirdisch in den Bauten von Peter Behrens wider. „Insbesondere die postmodernen, folkloristischen U-Bahnhöfe von Rümmler waren für meine Planer-Generation anfangs unverständlich“, führte Kühne aus. „Damals hätte sich niemand vorstellen können, dass aus dem Bahnhof Paulsternstraße irgendwann mal Impulse für eine Gestaltung geschöpft werden können. Heute ist das anders – es ist selbstverständlich, dass Fünfziger- und Sechziger-Jahre-Bauten nicht sofort abgerissen werden. Dennoch gibt es auch heute keine gefestigte Strategie für den Umgang mit den Potenzialen der Bahnhöfe.“

Mit **Uwe Kutscher** kam ein erfahrener U-Bahn-Sanierer zu Wort. „Herausragende Konservierungs-, Ertüchtigungs- und Modernisierungsleistungen der Berliner U-Bahnhöfe finden leider selten eine vergleichbare Resonanz im Vergleich zu Denkmalkonflikten. Ärgert Sie dieser Umstand?“, fragte Jörg Haspel. Kutscher bestätigte dies: „Es werden immer nur einzelne Fragmente herausgegriffen und nicht die gesamte Arbeit gewürdigt.“ Zu Beginn seiner Zeit bei der BVG sah man Rümmlers Bahnhöfe als Kitsch an. Doch die BVG und ihre Bauleute hatten den Auftrag, die U-Bahnhöfe instand zu halten. So begann ganz allmählich der Erkenntnisprozess, dass die Wertschätzung und



Abb.1: Der Moderator der Podiumsdiskussion Prof. Dr. Jörg Haspel. Foto: Herdin 2019



Abb. 2: Die Diskutant*innen auf dem Podium (v.l.n.r.): Dr. Christoph Rauhut, Manfred Kühne, Christine Edmaier, Reiner Nagel und Uwe Kutscher. Foto: Herdin 2019

Erhaltung der architektonischen Qualität und die Vorgaben durch die Bau- und Betriebsordnung in Einklang gebracht werden mussten. „Zu Beginn der 2000er Jahre habe ich dafür gekämpft, dass an vielen Bahnhöfen die Rümmler-Merkmale nicht weggebaut werden. Im Laufe der Zeit kamen immer weitere Anforderungen dazu, beispielsweise die Barrierefreiheit und der Brandschutz. Um diese Vorgaben umzusetzen, waren bauliche Veränderungen notwendig. Auch da haben wir gute Lösungen für die denkmalgeschützten Bahnhöfe gefunden“, so Kutscher. Jörg Haspel erinnerte an die Eröffnungsrede von Sigrid Evelyn Nikutta, der Vorstandsvorsitzenden der BVG, wonach inzwischen 60 Prozent aller Berliner U-Bahnhöfe unter Denkmalschutz stünden. „Mehr Denkmalreichtum gab es nie für die BVG – Fluch oder Segen?“, schloss Haspel an. „Natürlich macht das Eintragen eines U-Bahnhofs als Denkmal nicht immer nur Freude. Trotzdem kommen wir auf einen gemeinsamen Nenner“, erklärt Kutscher und fuhr fort: „Die BVG muss die Instandhaltung und Verkehrssicherheit gewährleisten. Das hat in den 2000er Jahren gut funktioniert und auch bei den neuen Bahnhöfen wird das so sein. Was uns Sorgen macht, sind die vielen Schnittstellen und Abstimmungsrunden, die geführt werden müssen.“

Bisher wurde nur über West-Berliner U-Bahnhöfe gesprochen, warf Jörg Haspel ein und wandte sich an **Christoph Rauhut**: „Aktuell wird bereits eine Unterschutzstellung der U-Bahnhöfe der Linie U5 diskutiert – wie steht es darum?“ „Auch wenn der künstlerische Anspruch bei den Ost-Berliner U-Bahnhöfen nicht so auffällig ist wie bei den Rümmler-Bauten, gibt es doch eine Reihe von Gründen, die Bahnhöfe der U5 genauer zu betrachten“, erläuterte Rauhut. „Zum Beispiel die dortigen besonderen Produktionsbedingungen sowie der Wille, die Bahn mit den damaligen bautechnischen Möglichkeiten zu bauen. Sie rücken die Entwicklung der Stadt und die Entwicklung Ost-

Berlins in den Mittelpunkt.“ Thematisch zurück zu den Bahnhöfen Rümmlers leitete Jörg Haspel zu dem Denkmalpflegeplan über, der vom LDA und der BVG in Auftrag gegeben wurde, und erfragte, wo hierbei die Probleme bei Abstimmungen über den Umgang den Nachkriegs-U-Bahnhöfen von Rümmler lägen. Hierzu Christoph Rauhut: „Ich sehe keine Probleme, sondern Herausforderungen. Das sind die klassischen Fragen, die die Nachkriegsmoderne betreffen – Materialien, Umgang mit Schadstoffen und Oberflächen. Die Herausforderung besteht vor allem darin, dass die Bahnhöfe sehr unterschiedlich sind. Jeder Bahnhof muss also einzeln betrachtet werden. Das macht viel Arbeit und erfordert viele Abstimmungen.“

Die Schlussrunde, die wieder zum Ausgangspunkt zurückkehrte und sich um Denkmalwerte und baukulturelle Qualitäten drehte, läutete **Reiner Nagel** mit seinem Statement auf die Frage des Moderators ein: „Welche Mechanismen zur Qualitätssicherung schlagen Sie vor, außer der seligmachenden Wirkung von Wettbewerben?“ Darauf Nagel: „Die Privatisierung öffentlicher Unternehmen ist nicht das Problem, wenn die Ausgangslage klar ist und im Sinn bleibt, dass die Gestaltung öffentlicher Räume eine kommunale Aufgabe ist und keine privatwirtschaftliche. Teure Maßnahmen stehen bevor, die nicht ausschließlich aus Betriebshaushältern geleistet werden können. Dazu müssten zusätzliche Gelder aufgewandt werden. Städte, die so ein fantastisches U-Bahn-Netz haben wie Berlin, können sich glücklich schätzen. Wünschenswert wäre die Erschließung neuer Wegeräume und eine Ergänzung durch kommunale Funktionen in den U-Bahnhöfen, beispielsweise Leihbibliotheken oder Elemente, die den Aufenthalt verbessern. 92 Prozent der Menschen sehen den Pflegenotstand als ein großes Problem ihrer Umwelt an – und der spielt auch in Bahnhöfen eine wichtige Rolle. Also: Hier sollte mehr kommunales Geld investiert werden. Es braucht einen



Abb. 3: Christine Edmaier, Reiner Nagel und Uwe Kutscher (v.l.n.r.). Foto: Herdin 2019

dynamischen Verkehrsentwicklungsplan, der auch Gestaltung fordert und Standortpolitik betreibt. Es geht nicht allein um Konservierung und Wertschätzung der Bahnhöfe, sondern um die Entwicklung eines Standortes.“ **Christoph Rauhut** schloss sich Reiner Nagels Argument an, dass man mehr Geld für die U-Bahn einsetzen müsse und erläuterte: „Als Ergebnis der Tagung sind sich sicherlich alle einig – das Berliner U-Bahn-Netz ist ein Denkmal, das in der ganzen Stadt präsent ist. Im Jahr gehen dort eine halbe Milliarde Menschen ein und aus. Es gibt kein Museum in Berlin, das jemals an diese Zahlen rankommen wird. Das muss sich in der Aufwendung öffentlicher Gelder widerspiegeln.“ **Reiner Nagel** knüpfte an den Baukulturbericht an, der rät, dass alle Kommunen ihre Budgets für Grünanlagen, öffentliche Räume und Bahnhöfe verdoppeln sollten. **Manfred Kühne** kommentierte: „Zum Teil sind die Budgets in Berlin sogar schon verdoppelt worden. Wir haben aber momentan nicht das Personal, um es auszugeben. Herr Kutscher auch nicht.“ Dazu **Uwe Kutscher**: „Die Sanierungen der U-Bahnhöfe werden zu 100 Prozent aus Steuergeldern aus dem Verkehrsvertrag oder aus Sonderfinanzierungen des Landes oder des Bundes finanziert. Wenn durch Auflagen des Denkmalschutzes mehr Kosten entstehen, wird das letztlich auch meist vom Land Berlin übernommen. Schließlich ist die U-Bahn-Architektur in Berlin auch deshalb so besonders, weil wir viel Geld reinstecken und vom Senat die Unterstützung bekommen. Bisher haben wir mit dem Landesdenkmalamt und den Unteren Denkmalschutzbehörden immer eine Lösung gefunden.“ **Christine Edmaier** fügte hinzu: „Die Frage, mit der wir uns auseinandersetzen müssen: Welche Gestaltung ist die richtige? Das gilt nicht nur für die U-Bahn, sondern für alle Bauvorhaben der Stadt, die mit öffentlichen Mitteln finanziert werden. Diese werden inzwischen zum Großteil von landeseigenen Betrieben realisiert und nicht mehr von der Senatsbauverwaltung. Somit verringert sich auch der Einfluss. Umso positiver ist es, dass die Öffentlichkeit einen größeren Einfluss hat, was auch diese Veranstaltung zeigt. Wenn sich die Öffentlichkeit nicht darum kümmert, kümmert sich keiner darum – so ist das in Berlin! Das Bewusstsein für das Nutzen des öffentlichen Nahverkehrs auch als Beitrag für eine zukunftsorientierte Lebensweise ist in Berlin schon jetzt weit entwickelt. Die Tagung zeigt es bereits – die U-Bahn ist nicht nur eine Notwendigkeit, um von A nach B zu kommen, sondern ein Stück Lebenskultur.“



Abb. 4: Dr. Christoph Rauhut und Manfred Kühne (v.l.n.r.). Foto: Herdin 2019

Panel Discussion. How can we make the underground architectural heritage of post-war modernism fit for the future?

On the third day of the conference, 22 February 2019, a panel discussion entitled “Outlook: How can we make the underground architectural heritage of post-war modernism fit for the future?” closed the conference. A number of different players were invited to discuss – Prof. Dr. Jörg Haspel, President of ICOMOS Germany, talked to Christine Edmaier, President of the Berlin Chamber of Architects; Uwe Kutscher, Head of Department for Underground Railway Construction BVG; Manfred Kühne, Head of Department of Urban Development and Projects in the Senate Department for Urban Development and Housing; Reiner Nagel, Chairman of the Board of the Bundestiftung Baukultur; and Dr. Christoph Rauhut, State Curator and Director of the Berlin Heritage Conservation Authority.

Bildnachweise

1-4: Landesdenkmalamt Berlin, Anne Herdin

Die Strahlkraft der Materialien. Interview mit den Kuratorinnen Ursula Müller und Kati Renner – Berlinische Galerie

Johannes Medebach

Flankierend zur internationalen Tagung „Underground Architecture Revisited“ hat die Berlinische Galerie – Landesmuseum für Moderne Kunst die Ausstellung *Underground Architecture. Berliner U-Bahnhöfe 1953–1994* gezeigt, die vom 16. Februar bis 30. April 2019 zu sehen war. Die Berlinische Galerie war hierfür deshalb der geeignete Ort, weil der Nachlass des in den späten 1950er und 1960er Jahren unter anderem für den U-Bahnhofsbaus zuständigen Baubeamten Bruno Grimmeck hier verwahrt wird. Auch die Bestände des Architekt*innenpaars Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte, die in den 1970er Jahren den U-Bahnhof Schloßstraße entworfen haben, sind Teil der Architektursammlung der Berlinischen Galerie.

Kuratiert wurde die Schau von Ursula Müller, Leiterin der Architektursammlung, und Kati Renner, Wissenschaftlicher Volontärin an der Berlinischen Galerie unter wissenschaftlicher Beratung von Ralf Liptau, Verena Pfeiffer-Kloss und Frank Schmitz (Initiative Kerberos).

Johannes Medebach hat die Kuratorinnen im Nachgang der Ausstellung am 29. Mai 2019 interviewt.

Die Ausstellung wurde von Ihnen beiden kuratiert, in Zusammenarbeit mit einer Stadtplanerin und zwei Architekturhistorikern der Initiative Kerberos, die ja auch die Tagung bei Ihnen im Haus gemeinsam mit ICOMOS Deutschland und dem Landesdenkmalamt Berlin organisiert haben. Wie kam der Kontakt zustande?

Ursula Müller: Die drei sind schon vor längerer Zeit auf mich zugekommen und haben gefragt, ob wir uns eine Ausstellung vorstellen könnten. Eine Ausstellung zu realisieren ist jedoch etwas anderes als ein Buch zu schreiben. Daher arbeiten wir hierbei selten mit externen Wissenschaftler*innen zusammen. Das zweite Problem ist häufig das fehlende Anschauungsmaterial. Es reicht nicht, bloß mit einem guten Thema aufzukommen. Deswegen haben wir zunächst gesagt, wir müssen überlegen, ob wir das wirklich machen können. Wir sind dann selbst ins Landesarchiv gegangen, wo die Bestände von Rainer G. Rümmler liegen, also dem wichtigsten Architekten für den nachkriegsmodernen U-Bahnhofsbaus in Berlin. Erst dann konnten wir die Ausstellungsrelevanz und den Zustand des Materials abschätzen. Zudem brauchten wir ein Ausstellungskonzept. Mit der Hilfe von den Kerberos-Mitgliedern konnten wir uns das alles sehr schnell erarbeiten. Das Ganze war sehr kurzfristig, normalerweise planen wir immer zwei Jahre im Voraus. Wir hatten deshalb auch keine Sonderausstellungsfläche mehr zur Verfügung. Im Rahmen der Sammlungspräsentation sind wir etwas flexibler und konnten dort drei Räume nutzen. Es wäre schöner gewesen, wenn der ganze Prozess etwas früher begonnen hätte. Es hätte die Möglichkeit gegeben das Ganze etwas größer zu gestalten. Denn das Potential für eine größere Schau hat das Thema auf jeden Fall gehabt!

Es gab ja noch einen weiteren großen Akteur, die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) als Betreiberin der Bahnhöfe. Wie hat sich die Kooperation mit dem Unternehmen gestaltet? Teilweise trat die BVG ja auch als Leihgeberin auf.

Kati Renner: Mit den eigentlichen Protagonisten war der Umgang doch recht einfach. Wenn man einmal herausgefunden hat, wer vor Ort der richtige Ansprechpartner ist. Ein wichtiges Exponat der Ausstellung war beispielsweise ein Teil der vom Bildhauer Waldemar Grzimek in den 1970er Jahren geschaffenen Skulptur des antiken Höllenhundes Kerberos, die normalerweise im U-Bahnhof Rathaus Steglitz steht. Sie war zu dieser Zeit beim Restaurator, der sich sehr kooperativ zeigte. Oder auch die zuständigen Personen für die Bahnhöfe Schloßstraße und Rathaus Steglitz waren sehr aufgeschlossen und haben uns Material in Aussicht gestellt. Von der Station Birkenstraße wurden extra Fliesen für uns reserviert, die dort im Zuge des aktuellen Umbaus abgeschlagen worden waren. Die Leute hatten ein großes Interesse daran, dass das Teil der Ausstellung wird.

Wie verortet sich das Thema innerhalb des Programms der Berlinischen Galerie?

U.M.: Das Thema passte deshalb gut, weil wir eine Architektursammlung hier im Haus haben, die seit der Gründung der Berlinischen Galerie 1975 eine wichtige Sparte unseres interdisziplinär angelegten Museums ist. Von daher ist das ein Thema, das man in Berlin auch nur hier in diesem Haus hätte ausstellen können. Trotzdem handelte es sich hierbei um ein Themenfeld aus dem Grenzbereich der angewandten Kunst. Deswegen mussten wir uns die Materialien genau anschauen, und uns fragen, welche Aussage- und Strahlkraft sie haben. Nach der Sichtung ergab sich letztlich ein sehr schönes Bild.

Nach welchen Maßgaben wurden die Exponate ausgewählt? Es wurden viele Handskizzen und Originalpläne gezeigt. Man hätte das Ganze auch als Fotoausstellung aufziehen können.

U.M.: In unseren Ausstellungen möchten wir vor allem originale Materialien und weniger Reproduktionen zeigen. Da müsste man dann zuerst Fotografien finden, die noch nicht verblichen sind, die auch fotografisch einen gewissen Wert haben. Das ist nicht so einfach. Farbdias aus den 1980er Jahren haben mit den Jahren oft stark an Qualität verloren. Es gab in unserem Fall auch keine Fotos in der gewünschten Größe. Deswegen haben wir den zeitgenössischen Fotografen Chris M. Forsyth eingebunden, der zwei U-Bahnstationen aus den 1970er Jahren dokumentiert hatte.



Abb. 1: Ausstellung *Underground Architecture. Berliner U-Bahnhöfe 1953–1994*, Blick in die Ausstellungsräume, Berlinische Galerie. Foto: Jens Ziehe, 2019

Abb. 2: Ausstellung *Underground Architecture. Berliner U-Bahnhöfe 1953–1994*, Ansicht der Skulptur *Kerberos* (1972) von Waldemar Grzimek, Berlinische Galerie. Foto: Jens Ziehe, 2019



Abb. 3: Ausstellung *Underground Architecture. Berliner U-Bahnhöfe 1953–1994*, Querschnitt, Detailzeichnungen und Fotos des U-Bahnhofs Schloßstraße (1974) von Ursulina Schüler-Witte und Ralf Schüler, Berlinische Galerie. Foto: Jens Ziehe, 2019

Wie setzte sich das Publikum zusammen? Waren es vor allem fachlich interessierte Besuchende oder auch viel Laufpublikum? Wie schätzen Sie die Resonanz ein?

U.M.: Wir haben es noch nicht ausgewertet, das geschieht immer erst am Ende des Jahres. Da kenne ich noch keine genauen Zahlen. Letztendlich sind wir aber mit dem Besucherinteresse sehr zufrieden gewesen. Auch das Presseecho war sehr groß und positiv. Zeitlich passte das mit der Unterschutzstellung von mehreren Bahnhöfen der Nachkriegszeit durch das Landesdenkmalamt Berlin und der Tagung wunderbar zusammen. Wir haben das als ein sehr fruchtbares Zusammenwirken erlebt. Mich sprach mehrmals unser Personal von der Kasse an: ‚Wissen Sie eigentlich, wie viele Anrufe wir täglich bekommen, in denen Enttäuschung darüber geäußert wird, dass die Ausstellung nicht mehr läuft?‘ Das ist ja auch eine Botschaft, dass nachgefragt wird, warum die Schau zu Ende ist. Das bedauern viele sehr! Wir würden sagen, es war ein beachtlicher Erfolg. Gerade wenn man sich vor Augen hält, dass wir keinerlei Budget für Öffentlichkeitsarbeit hatten. Dieses Manko konnte durch die wunderbare Unterstützung der Berliner Denkmalpflege, der Initiative Kerberos, aber auch durch Plattformen wie unseren Medienpartner moderneRegional ausgeglichen werden, wofür wir sehr dankbar waren.

K.R.: Es handelt sich eben auch um ein klassisches Berliner Thema, zu dem jeder und jede einen Einstieg findet. Alle fahren U-Bahn und haben vielleicht auch eine Meinung zu dem einen oder anderen Bahnhof. Einer sehr subjektiven Einschätzung der Mitarbeitenden vom Bookshop zufolge haben auch andere Zielgruppen den Weg in unser Museum gefunden als das klassische Publikum eines Kunstmuseums. Es wurde dann auch andere Literatur als sonst verkauft.

Welchen Bezug hatten Sie persönlich zu der Thematik? War Ihnen bewusst, um welches einzigartiges Architekturerbe es hier ging?

U.M.: Wir engagieren uns schon sehr lange für die Nachkriegsmoderne. Von daher ist das per se ein Thema, was uns sehr am Herzen liegt. Dass nun auch die Berliner Denkmalpflege mit der beinahe zeitgleich zur Ausstellung erfolgten Unterschutzstellung einiger Bahnhöfe die Nachkriegsmoderne unter der

Erde in den Fokus genommen hat, das fand ich prima. Ich bin seit den 1980er Jahren in Berlin und habe zum Beispiel die Kerberos-Skulptur damals im U-Bahnhof gesehen und war doch verwundert, was sie dort macht. Natürlich hat man einen persönlichen Bezug, wenn man durch diese Stationen fährt. Dieses Thema daher dem Publikum näherzubringen und die Hintergründe zu erklären, hat sehr viel Spaß gemacht.

K.R.: Man sieht täglich diese Alltagsarchitektur, aber nun schaut man mit ganz anderen Augen darauf. Auch die Besucherinnen und Besucher der Ausstellung haben nun sicherlich ein ganz anderes Verständnis und einen anderen Blick auf die Architektur. Es war schön zu sehen, dass dort ein Umdenken stattfindet, dass das Verständnis dafür wächst, so etwas zu erhalten. Gerade in Berlin haben wir es mit einzigartigen Stationen zu tun. Das war mir vorher in dieser Dimension auch nicht klar.

Gab es einen U-Bahnhof, den Sie besonders spannend fanden?

K.R.: Aufgrund seiner Einzigartigkeit finde ich den Bahnhof Schloßstraße nach Entwürfen von Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte sehr spannend. Gerade wenn man das Gesamtkonzept dahinter versteht, das sich einem durch die derzeit laufenden Bauarbeiten nicht mehr in Gänze erschließt. In der Ausstellung konnte man anhand von Schnitten, Originalfotografien und Zeichnungen alles nachvollziehen. Auf der anderen Seite hat es auch Spaß gemacht, Rümmler zu folgen, wie er teilweise mit Humor den Untergrund gestaltet hat. Die Station Paulsternstraße zum Beispiel, da schmunzelt man bis heute. Trotzdem ist es dort sehr stimmungsvoll und märchenhaft.

U.M.: Ich mag die Pop-Architektur sehr gerne, etwa den Bahnhof der U7 am Fehrbelliner Platz. Mir war allerdings auch wichtig, dass wir die sachliche Herangehensweise von Rümmlers Vorgänger Bruno Grimmek in den 1960er Jahren darstellen. Ohne Grimmek wäre das Nachfolgende nicht möglich gewesen.

Was wird von der Ausstellung *Underground Architecture* an Erfahrungsschatz bleiben?

U.M.: Was ich sehr schön fand, war der Kontakt zu Zeitzeugen. Bei der Tagung war Alexander Fabian, ein Mitarbeiter von Rainer G. Rümmler, anwesend und hat uns auf seine Rolle als Mitentwerfer der U-Bahnhöfe hingewiesen. Er hatte selbst noch

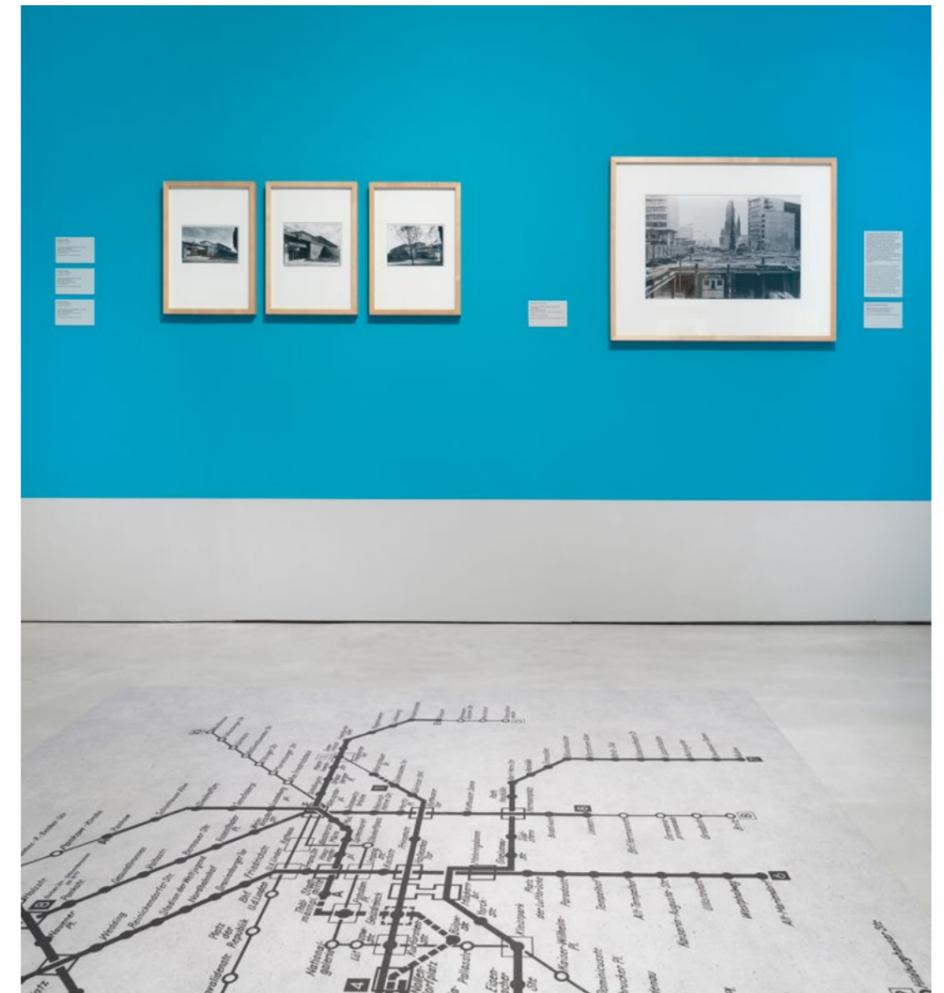


Abb. 4: Ausstellung *Underground Architecture. Berliner U-Bahnhöfe 1953–1994*, Blick in den ersten Ausstellungsraum mit Visualisierung der Berliner U-Bahnplanung (Planungsstand: 1977), Berlinische Galerie. Foto: Jens Ziehe, 2019

einiges Material, das er uns dann übergeben hat. Das haben wir sofort restaurieren und im Rahmen einer Kurzversion der Schau im Nachhinein noch ausstellen können, da die Museumsbesucher*innen daran sehr interessiert waren.

K.R.: Wir haben festgestellt, dass wir eine Informationslücke bezüglich des U-Bahnbaus in Ost-Berlin haben. Die Quellen hierzu sind bei weitem nicht so umfangreich, wie wir uns das wünschen würden. Das hat man sicher auch in der Ausstellung gemerkt.

U.M.: Ja das stimmt! Wer noch visuell ansprechende und originale Materialien zum Ost-Berliner U-Bahn Bau hat, möge sich wirklich gerne bei uns melden. Es ist sehr schade, dass diese Sachen sehr versteckt sind oder die Zeit nicht überdauert haben. Das konnten wir teilweise durch die Filmdokumentationen, von etwa Dieter und Uwe Bohrer, aufheben.

The Radiance of the Materials. Interview with Curators Ursula Müller and Kati Renner – Berlinische Galerie

*In addition to the international conference *Underground Architecture Revisited*, the Berlinische Galerie - Landesmuseum für Moderne Kunst organised the exhibition *Underground Architecture. Berliner U-Bahnhöfe 1953–1994*, which was shown*

from 16 February to 30 April 2019. The Berlinische Galerie was the right place for this because the estate of Bruno Grimmek, the building official responsible for the construction of underground stations in the late 1950s and 1960s, is kept here. The estates of the architects Ralf Schüler and Ursulina Schüler-Witte, who designed the Schloßstraße underground station in the 1970s, are also part of the architecture collection of the Berlinische Galerie.

The show was curated by Ursula Müller, head of the architecture collection, and Kati Renner, trainee at the Berlinische Galerie, with scientific advice from Ralf Liptau, Verena Pfeiffer-Kloss and Frank Schmitz (Initiative Kerberos).

Johannes Medebach interviewed the curators after the closing of the exhibition on 29 May 2019.

Bildnachweise

1–4: Jens Ziehe

Curricula Vitae

Wiebke van Aaken

Dipl. Ing. Wiebke van Aaken M. A., Studium der Architektur und Schutz Europäischer Kulturgüter in Aachen, Venedig, Zürich, Berlin und Frankfurt/O., Inventarisierung am Preservation of Monuments Board in Singapur und Service des Sites et Monuments Nationaux in Luxemburg, Forschungsprojekte zum Bestand nach 1950 am Future Cities Laboratory in Singapur und Institut für Denkmalpflege und Bauforschung der ETH Zürich, seit 2017 am Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zuständig für die Führung der Denkmalliste der Landeshauptstadt München.

Daniel Bartetzko

Daniel Bartetzko, *1969, Germanist M.A., Studium der Germanistik, Kunstgeschichte und Kulturanthropologie in Frankfurt am Main, 1998–2007 freier Journalist im Bereich Feuilleton u. a. für die Frankfurter Rundschau, heute Redakteur bei Oldtimer Markt und Oldtimer Praxis, Mit-Herausgeber des Online-Magazins moderneREGIONAL, 2018 Deutscher Preis für Denkmalschutz (Internetpreis).

Karin Berkemann

Dr. Karin Berkemann, *1972, Diplom-Theologin, Kunsthistorikerin M.A., Fortbildung ‚Architekt in der Denkmalpflege‘, seit 2002 freie Projekte zum Kirchenbau und zur modernen Baukunst, 2008–18 tätig für das Landesamt für Denkmalpflege Hessen (zunächst als wissenschaftliche Volontärin/Angestellte, dann als freie Mitarbeiterin in der Inventarisierung), heute Kustodin am Dalman-Institut mit Lehrauftrag ‚Kulturlandschaft Palästina‘ an der Universität Greifswald, Mitherausgeberin des Online-Magazins moderneREGIONAL, 2018 Deutscher Preis für Denkmalschutz (Internetpreis).

Marcus Binney

Marcus Binney is a British architectural historian and author. He is Executive President of SAVE Britain's Heritage and Chairman of SAVE Europe's Heritage. He was the first secretary of the ICOMOS UK National Committee. He is a director of the Railway Heritage Trust.

Natalia Dushkina

Prof. Dr. Natalia Dushkina is involved in professional activities in the history and theory of architecture, historic preservation and conservation theory. Presently she is Professor at the Moscow Architectural Institute and at the Moscow State University of Geodesy and Cartography. Author and scientific editor of numerous publications in Russia and abroad. Member of the Federal Scientific Council for Protection of Cultural Heritage, Russian Federal Ministry of Culture. Founding member of the ICOMOS International Committee on 20th-Century Heritage (ISC20C)

and member of the ICOMOS Committee on Theory and Philosophy of Conservation. ICOMOS expert for World Heritage sites.

Europa Frohwein

Europa Frohwein absolvierte das Architekturstudium bis 2012 an der Technischen Universität München. Seitdem war sie in Mit- oder Zusammenarbeit unter anderem bei Victor López Coteló, FthenakisRopee und Adolf Krischanitz ZT in Zürich tätig. Der Schwerpunkt ihrer Arbeit liegt im Umgang mit Bestand und Kontext von Entwurf bis zur Ausführung. Nach der Bürogründung 2016 ist sie außerdem seit 2018 an der Professur Neuere Bau- denkmalpflege an der Technischen Universität München tätig.

Nato Gengiuri

Nato Gengiuri – PhD in Art History, Professor of the Department of Art History at Shota Rustaveli Theatre and Film, Georgian State University. Her research interests mostly focus on history of architecture. She is the author of over 40 scientific publications. DAAD scholar in LMU of Munich, Goethe University of Frankfurt/Main, Humboldt University of Berlin. The annual Scientific Conference for Arts History researchers was founded in 2008 on behalf of her initiative. She is also the founder and the editor of the scientific journal ‘Arts of the 20th Century’.

Philipp F. Huntscha

Philipp F. Huntscha M.A. (*1991); 2011–2015 Studium der Kunstgeschichte, Universität Bonn; seit 2012 Mitglied der Werkstatt Baukultur Bonn; 2015–2018 Master-Studium Denkmalpflege / Heritage Conservation, Universität Bamberg; seit 2018 Volontariat im LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Pulheim-Brauweiler.

Sabine Kock

Sabine Kock, Studium der Architektur; freiberufliche Tätigkeit als Dipl.-Ing. Architektur; mehrjährige Programmentwicklung und Veranstaltungsangebote zur Architektur und zum Städtebau für die ‚Freunde der Kunsthalle e.V.‘ in Hamburg; langjährige Tätigkeit als wissenschaftliche Mitarbeiterin und Studiendekanin im Studiengang Raumkonzept und Design (B.A.) an der AMD Akademie Mode & Design, Fachbereich Design der Hochschule Fresenius in Hamburg; Mitglied des Vorstandes der internationalen Künstlerinnenstiftung ‚Die Höge‘; freie Autorin und seit 2019 Ko-Leiterin des Hamburgischen Architekturarchivs.

Burkhard Körner

Dr. Burkhard Körner, Studium der Kunstgeschichte, Denkmalpflege und des Städtebaus in Bamberg und Bonn, 1996 Magisterarbeit zum *Kanzlerbungalow von Sep Ruf in Bonn*, 1999 Promotion mit Arbeit zum Thema *Zwischen Bewahren und*

Gestaltung. Denkmalpflege nach 1945. Seit 1999 im Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege tätig, seit 2008 zuständig für die Führung der Denkmalliste der Landeshauptstadt München und umgebender Landkreise

Bernhard Kohlenbach

Dr. Bernhard Kohlenbach, Landesdenkmalamt Berlin; Jg. 1953; Studium der Kunstgeschichte, Geschichte und Philosophie in Bonn, Amsterdam und Berlin; seit 1993 Mitarbeiter im Landesdenkmalamt Berlin, unter anderem zuständig für die Berliner Denkmaltopographien und die flächendeckende Erfassung von Denkmalen; 2016–2018 Eintragung von 22 U-Bahnhöfen der 1960er bis 1980er Jahre in die Denkmalliste Berlin.

Ingo Landwehr

Diplom-Kulturwissenschaftler (Medien). Studium ‚Medienkultur‘ an der Bauhaus-Universität Weimar und der Universität Utrecht. Tätig für den Berliner Unterwelten e.V. Forschungsschwerpunkt: Theorie und Medien unterirdischer Kultur. Letzte Veröffentlichung: *Downtown – Die unterirdische Stadt* im Science-Fiction-Film, in: Denis NEWIAK/Anke STEINBORN, Filmische SciFi-Städte als Dispositive urbaner Zukünfte. Berlin/Heidelberg 2019 (im Druck).

Ralf Liptau

Dr. Ralf Liptau ist Kunsthistoriker mit einem Forschungsschwerpunkt auf der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts. Er arbeitet als Universitätsassistent am Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege der TU Wien. Nach seinem Studium in Berlin und Paris war er wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität der Künste Berlin und hat dort seine Dissertation über die Rolle physischer Modelle beim architektonischen Entwerfen in der Nachkriegsmoderne verfasst. Er ist Mitbegründer der Initiative Kerberos.

Johannes Medebach

Johannes Medebach, Jahrgang 1996, wohnhaft in Berlin, studiert seit 2016 Architektur an der TU Berlin. Schon während seiner vorangegangenen Studien am Karlsruher Institut für Technologie KIT beschäftigte er sich schwerpunktmäßig mit der Nachkriegsmoderne. Dort arbeitete er als hilfwissenschaftliche Kraft am Südwestdeutschen Archiv für Architektur und Ingenieurbau saai. Seit 2019 ist er Tutor am Lehrstuhl für Bau- und Stadtbaugeschichte der TU Berlin und übernimmt redaktionelle Aufgaben beim Onlinemagazin moderneRegional.

Roland Meyer

Roland Meyer ist Kunst- und Medienwissenschaftler. Nach Stationen an der UdK Berlin, dem Deutschen Hygiene-Museum Dresden und der HU Berlin ist er seit 2018 akademischer Mitarbeiter an der BTU Cottbus-Senftenberg. Publikationen (Auswahl): *Operative Porträts. Eine Bildgeschichte der Identifizierbarkeit von Lavater bis Facebook*, Konstanz 2019; *Architekturwissen. Grundlagentexte aus den Kulturwissenschaften*. 2 Bde., hrsg. mit Susanne Hauser und Christa Kamleithner, Bielefeld 2011/13.

Verena Pfeiffer-Kloss

Dr. Verena Pfeiffer-Kloss, Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung, *1981, Forschung und Vermittlung in den Bereichen Stadt-

planung, Stadt- und Architekturgeschichte sowie Baukultur und Denkmalpflege; Konzeption, Gestaltung und Umsetzung wissenschaftlicher Publikationen und Veranstaltungsformate. Schwerpunkte: Stadtplanung und Architektur im 19. und 20. Jahrhundert, Nachkriegsmoderne, Verkehrsarchitektur, raumbezogene Erinnerungsdiskurse. Gründungsmitglied von ‚urbanophil-net – Netzwerk für urbane Kultur e.V.‘ und ‚Initiative Kerberos. Für das bauliche Erbe der Nachkriegsmoderne‘; urbanophil Verlag; punktgrau | Buchgestaltung und Wissenschaftsdesign.

Andreas Putz

Andreas Putz studierte Architektur in Dresden, Edinburgh und Zürich. Ab 2009 verantwortete er den Umbau des ehem. Kaufhauses Schocken in Chemnitz, bevor er als wissenschaftlicher Assistent an die ETH Zürich zurückkehrte, wo er 2015 promoviert wurde. Im gleichen Jahr erfolgte die Bürogründung in Dresden unter Fortsetzung der wissenschaftlichen Arbeit zunächst in Berlin und Zürich. 2018 wurde er auf die Tenure-Track Assistant Professur für Neuere Baudenkmalpflege an der Technischen Universität München berufen.

Kerstin Renz

Kerstin Renz, Dr.-Ing. habil. M.A., Vertretungsprofessorin für Architekturgeschichte an der Universität Kassel (2018–2020); Studium der Kunstgeschichte, Germanistik, Geschichte der Naturwissenschaften und Technik; Promotionschrift zur Geschichte des Industriebauwesens um 1900, Habilitationsschrift ‚Testfall der Moderne. Diskurs und Transfer im Schulbau der 1950er Jahre‘; aktuelle Forschungen und Publikationen im Bereich Architektur und Industrialisierung, Architektur für Kinder und Jugendliche; Disziplingeschichte der Architektur, Architektur und Verlagswesen.

Christoph Rodatz

Christoph Rodatz studierte zunächst Bauingenieurwesen an der TU Darmstadt und wechselte 1992 zum Studiengang Angewandte Theaterwissenschaft nach Gießen. Seine Promotion *Der Schnitt durch den Raum* schloss er 2010 ab. Seit 2019 ist er Junior-Professor für Medienästhetik für den Masterstudiengang Public Interest Design an der Bergischen Universität Wuppertal und arbeitet parallel als Künstler in wechselnden Konstellationen im Bereich der freien Theaterszene.

Frank Schmitz

Dr. Frank Schmitz ist Architekturhistoriker am Kunstgeschichtlichen Seminar der Universität Hamburg. Seine Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich Architekturgeschichte und -theorie des 19. bis 21. Jahrhunderts. Gemeinsam mit Ralf Liptau und Verena Pfeiffer-Kloss gründete er 2016 die Initiative Kerberos, die sich seither für den Erhalt von U-Bahnstationen der Nachkriegszeit einsetzt.

Viktoriya Sukovata

Viktoriya Sukovata is Ph. D. and Doctor of Habilitation in Cultural Studies, Professor of Theory of Culture and Philosophy at the Science Department at Kharkiv National Karazin University. She has published more than 150 articles in Ukrainian, Russian, Byelorussian, Polish, Romanian, Serbian, Italian, Brazilian, American, and Swedish journals and collective monographs. Viktoriya Sukovata had several academic fellowships in Western

European and North American universities. Current interests: Visual arts studies, gender and postcolonial theories, culture of 20 century, Soviet and post-Soviet identity.

Charikleia Venetsanaki

Charikleia Venetsanaki is an architect. She completed her Master of Architecture at the National Technical University of Athens. Several of her student works have been published. After completing her studies, she has been professionally involved in the integration of new buildings in protected settlements. In her postgraduate studies in the field of epistemology of architecture, which are currently underway, she studies metaphorical thinking as a tool for designing architectural space.

Abbildungsrechte

Es wurden alle Möglichkeiten zur Ermittlung der Bildrechte ausgeschöpft. Soweit nicht anders angegeben, wurden Abbildungsvorlagen und Abbildungsrechte von den Autoren zur Verfügung gestellt. Der Herausgeber bzw. der Verlag erbitten eventuelle Hinweise auf Bildrechte.

Tagungsprogramm | Conference Programme



U-Bahnhof Kostanzer Straße © Verena Pfeiffer-Kloss

Underground Architecture Revisited

**Internationale Tagung
20. – 23. Februar 2019**

**Berlinische Galerie
Alte Jakobstraße 124/128
Berlin**

Mittwoch | Wednesday, 20|02|2019

17.00 Begrüßung | Welcome

- Jörg Haspel,
Präsident ICOMOS Deutschland | President of ICOMOS Germany
- Thomas Köhler,
Direktor Berlinische Galerie | Director Berlinische Galerie

Grußworte | Greetings

- Gerry Woop,
Staatssekretär für Europa, Berlin | State Secretary for Europe, Berlin
- Sigrid Nikutta,
Vorstandsvorsitzende Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) | CEO of the BVG

17.30 Thematische Einführung | Introduction to the Topic Frank Schmitz, Hamburg

18.00 Abendvortrag | Evening Lecture Moderation: Verena Pfeiffer-Kloss, Berlin

Christoph Rodatz, Wuppertal

U-Bahnraum als Raum der Inszenierung | Subway Space as a Space of staging

19.00 Empfang | Reception in the Foyer

Donnerstag | Thursday, 21|02|2019

9.30 Begrüßung | Welcome

- Birgitta Müller-Brandeck,
Verwaltungsdirektorin Berlinische Galerie | Administrative Director
Berlinische Galerie
- Christoph Rauhut,
Landeskonservator und Direktor Landesdenkmalamt Berlin | State Curator
and Director of the Berlin Monument Authority

Moderner U-Bahnbau und historische Stadt | Modern Underground Construction and Historic City

Moderation: Christoph Rauhut, Berlin

Martin Murrenhoff, Berlin

Invertierte Moderne. U-Bahn und historische Stadt |
Inverted Modernity. Underground and Historic City

Verena Pfeiffer-Kloss, Berlin

Ein Himmel unter West-Berlin | Heaven under West Berlin

10.30 Pause | Break

11.00 Venetsanaki Charikleia, Athen|Athens

Die Metro als Kunstraum – auf dem Weg zu einer neuen Mobilitätsplanung |
The Metro as an Art Space – Towards a New Mobility Planning

Ralf Liptau, Wien|Vienna

Wien – Verflechtungen von U-Bahnarchitektur und Stadtbild |
Vienna – Interdependence of Underground Architecture and Cityscape

12.00 Mittagspause | Lunch Break

13.00 U-Bahnbau in der Sowjetunion | Underground Construction in the Soviet Union

Moderation: Frank Schmitz, Hamburg

Viktoriya Sukovata, Kharkiv

Die Moskauer U-Bahn der Sowjetzeit: Architektur, kulturelle Bedeutung und
heilige Symbolik | The Moscow Underground of the Soviet Time: Its
Architecture, Cultural Significance and Sacred Symbolism

Natalia Dushkina, Moskau|Moscow

Die Nachkriegs-U-Bahn in der ehemaligen UdSSR. Werte und Bedeutung |
Post-war Metro in the Former USSR. Values and Significance

Nato Gengiuri, Tiflis|Tbilisi

Die Architektur der U-Bahn-Stationen von Tiflis – Vergangenheit und
Gegenwart | The Architecture of the Tbilisi Metro Stations – Past and Present

14.30 Pause | Break

15.00 Auf dem Weg in die moderne Stadt | On the Way to the Modern City

Moderation: Verena Pfeiffer-Kloss, Berlin

Sabine Kock, Hamburg

Fritz Trautwein und die "Wandsbeker Linie". Haltestellen als Variationen
eines Grundthemas | Fritz Trautwein and the "Wandsbek Line".
Underground Stations as Variations of a Basic Theme

Andreas Putz, Europa Frohwein, München|Munich

Zeugnisse einer großen Baustelle. Münchens alt gewordene U-Bahnhöfe |
Testimonies of a Large Construction Site. Munich's Aging Underground
Stations

16.00-16.45 Werkstattgespräch | Workshop Discussion

Moderation: Friedhelm Haas,
Architektenkammer Berlin

- Martin Renz, BVG
- Rainer Fisch, Landesdenkmalamt Berlin
- Peter Peternell, Wiener Linien



International Council on
Monuments and Sites
Conseil International
des Monuments et des Sites
Deutsches Nationalkomitee e.V.



Freitag | Friday, 22|02|2019

- 9.30 **Den Untergrund denken. Architektur und Medialität | Imagining the Underground. Architecture and Mediality**
Moderation: Ralf Liptau, Wien|Vienna
- Kerstin Renz, Kassel**
Es fährt ein... Der Stuttgarter Charlottenplatz als Hochamt bundesdeutscher Verkehrspolitik in den 1960er Jahren | The next train is... Stuttgart's Charlottenplatz as Epitome of the Federal German Traffic Policy of the 1960s
- Ingo Landwehr, Berlin**
Der nachkriegsmoderne U-Bahnhof als Reflexion der unterirdischen Moderne | The Post-War Modern Underground Station as Reflection of Underground Modernism
- Roland Meyer, Cottbus**
Unsichtbare Megastrukturen. Die U-Bahn als urbanistisches Imaginationsarsenal, ca. 1970 | Invisible Megastructures. The Underground as Urbanistic Arsenal of Imaginations
- 11.00 Pause | Break
- 11.30 **Initiativen | Initiatives**
Moderation: John Ziesemer, Berlin
- Marcus Binney, London**
London: SAVE Britain's Heritage und der Railway Heritage Trust
- Martin Bredenbeck, Bonn**
Bonn: Werkstatt Baukultur | Bonn: Workshop Building Culture
- Ralf Liptau, Wien|Vienna**
Berlin: Initiative Kerberos | Berlin: The Kerberos Initiative
- 13.00 **Auslobung des ICOMOS Studierendenwettbewerbs „60+ – U-Bahn- und Verkehrsbauten“ | Announcement of the ICOMOS Student Competition „60+ – Underground and Transport Constructions“**
- 13.15 Mittagspause | Lunch Break
- 14.30 **Inventarisierung | Inventorisation**
Moderation: Frank Schmitz, Hamburg
- Wiepke van Aaken, Burkhard Körner, München|Munich**
München im Aufbruch: Die Olympia-U-Bahn-Linie | Munich on the Move: The Olympic Underground Line

Bernhard Kohlenbach, Berlin

Berliner U-Bahnhöfe der Nachkriegszeit. Inventarisierung und Aufnahme in die Denkmalliste | Berlin's Underground Stations. Inventorisation and Inclusion in the Monument List

Philipp F. Huntscha, Pulheim-Brauweiler

Erfassung und Bewertung von U-Bahnen im Rheinland. Ein Projekt im Amt für Denkmalpflege im Rheinland | Inventorisation and Evaluation of Undergrounds in the Rhineland. A Project of the Monument Office of the Rhineland

16.00 Pause | Break

16.30 Podiumsdiskussion | Panel Discussion

- **Ausblick: Wie machen wir das unterirdische bauliche Erbe der Nachkriegsmoderne zukunftsfähig? | Outlook: How Do We Make the Underground Architectural Heritage of Post-war Modernism Fit for the Future?**

Moderation: Jörg Haspel, Berlin

- Manfred Kühne, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin
- Reiner Nagel, Bundesstiftung Baukultur
- Christine Edmaier, Architektenkammer Berlin
- Uwe Kutscher, BVG
- Christoph Rauhut, Landesdenkmalamt Berlin
- Kai Kappel, Humboldt Universität Berlin

19.00 **Filmabend | Film Night**
urbanoFILMS #35 – Merci Métro
urbanophil e.V.

Ort | Venue:

Centre Français de Berlin, Müllerstraße 74 (U-Bahn Rehberge)

Barres, Luc Moullet, 1984, 14min

Subway, Luc Besson, 1986, 104min

Samstag | Saturday, 23|02|2019 Publikumstag | Public Day

11.00-16.00 **Führungen durch die Ausstellung „Underground Architecture“ in der Berlinischen Galerie (Eintritt kostenpflichtig) | Guided tours through the exhibition (admission charge)**

- jeweils zur vollen Stunde | every full hour

- Treffpunkt: Foyer | Meeting point: Foyer

Ralf Liptau, Verena Pfeiffer-Kloss, Frank Schmitz (Initiative Kerberos)

Underground Architecture Revisited

Internationale Tagung | International Conference

Keine Anmeldung erforderlich, Platzzahl begrenzt, Veranstaltungsort barrierefrei. |
No registration required, limited number of seats, accessible venue.

Es wird darauf hingewiesen, dass Fotos von der Veranstaltung, auf denen Sie zu erkennen sein könnten, zur Dokumentation der Veranstaltung veröffentlicht werden. Mit Ihrer Teilnahme erklären Sie sich damit einverstanden. | Please note that photos of the conference on which you may be visible may be published to document the event. With your participation you agree to this.

Im Rahmen der Tagung 20.-22. Februar 2019 ist der Besuch folgender Ausstellung kostenfrei: | On the occasion of the conference, free admission 20.-22. February 2019:

Underground Architecture – Berliner U-Bahnhöfe 1953-1994

Berlinische Galerie | Alte Jakobstraße 124–128 | 10969 Berlin | www.berlinischegalerie.de

Veranstalter:



Partner:



Medienpartner:

moderneREGIONAL

Förderer:



Kontakt: ICOMOS Deutschland, Brüderstr. 13, 10178 Berlin | icomos@icomos.de
www.icomos.de

Stand: 12.02.2019