

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

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 Gängesystem 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 Glukhovsky 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 größtenteils 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 stehen 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-Bahn-systeme 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 Untergrundbahn. Planungen – Entwürfe – Bauten, Berlin 1980.
- Biagia BONGIORNO, Verkehrsdenkmale in Berlin. Die Bahnhöfe der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, 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.

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 Bahnhofsbau 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: Augsburgener Allgemeine, 29.7.2019. <https://www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Muenchner-Olympiastrecke-U3-soll-zum-Denkmal-werden-id55039431.html> (1.8.2019).