

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

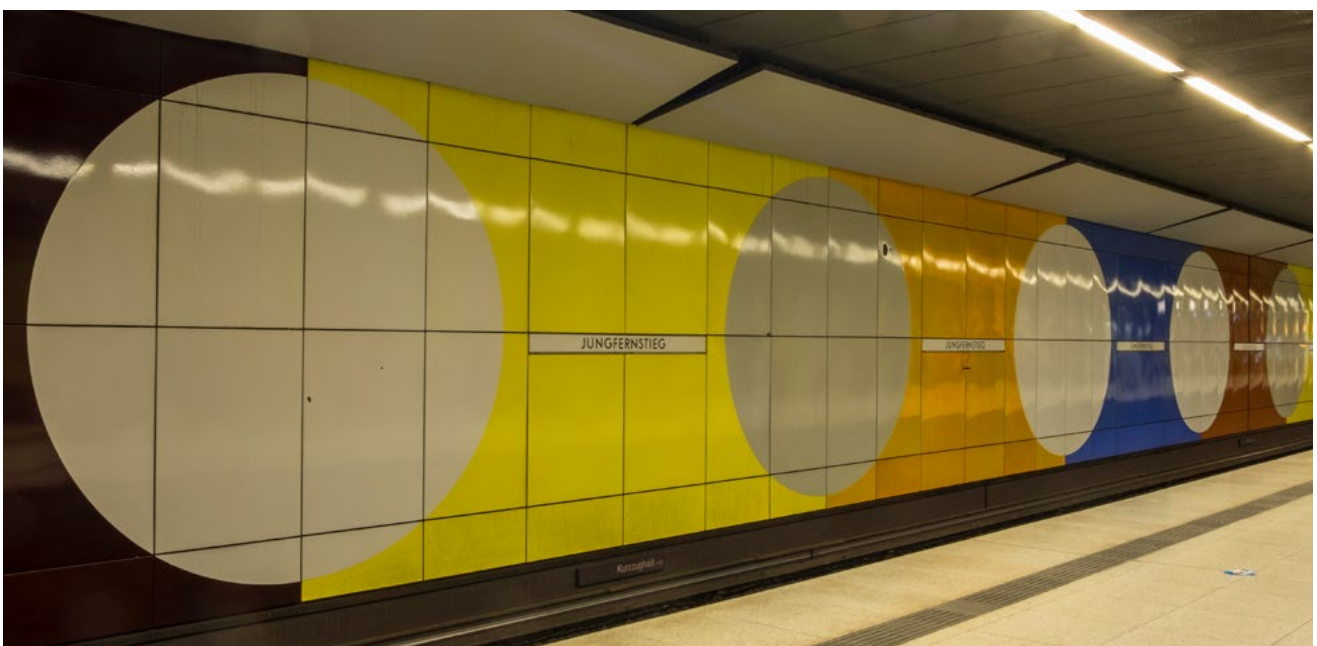


Abb. 1: Hamburg, Verkehrsknoten Jungfernstieg, S-Bahnhaltestelle, Hintergleiswand von Fritz Trautwein 1975, Demontage und Umgestaltung 2018. Foto (vor der Umgestaltung): Sabine Kock, 2018

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 Lichteisten 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 Raumbauten, die den meist rechteckigen Rohbauszuschnitt unterschiedlich rhythmisierten und deren Passagen durch die Transparenz und Formung der Ladenfassaden 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-Bahnhof Burgstraße, Gestaltung Tunnel, Bahnsteig und Ausgang. 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-Bahnhof 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 mittig 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.

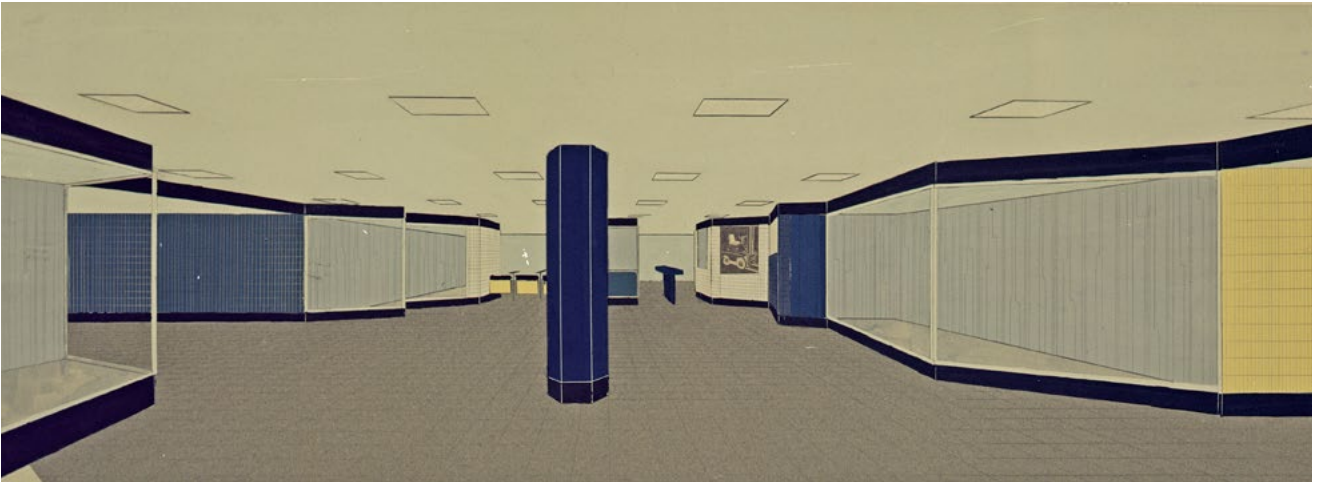


Abb. 4: Hamburg, Wandsbeker Linie, U-Bahnhof Wandsbeker Chaussee, Ladenpassage im Zwischengeschoss. Entwurfscollage Fritz Trautwein, 1961

Ein Vergleich von Entwurfscollagen Trautweins mit bauzeitlichen Fotografien und heutigen Bildaufnahmen zeigt, wie viel Originalsubstanz in der Station Alter Teichweg noch vorhanden ist. Die Wärter*innenkanzel 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-Bahnhof Alter Teichweg, Schalterebene im Zwischengeschoss mit Zugang zur Haltestellenwärterkanzel. 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 Stichtlinien 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 größer werdenden 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 Heimattstil 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 nachkriegsmodernen 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 Meßberg 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 Farbigkeit 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 Fahrstuhlanlagen, 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

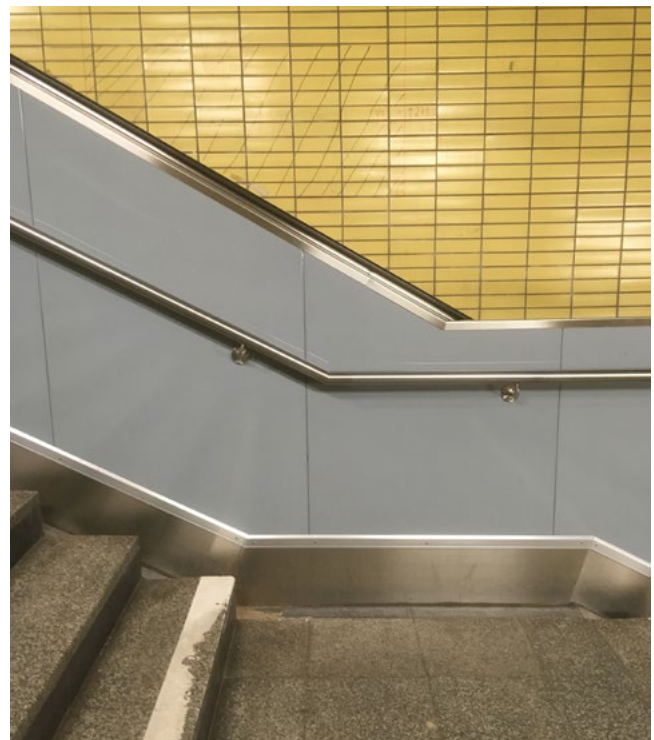


Abb. 8: Hamburg, Wandsbeker Linie, U-Bahnhof Alter Teichweg, Passage und Schalterhalle im Zwischengeschoß, Zustand 2018. Foto: Sabine Kock

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

Postmoderne haben gezeigt, dass sich die Einstellung gegenüber dem nachkriegsmodernen 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

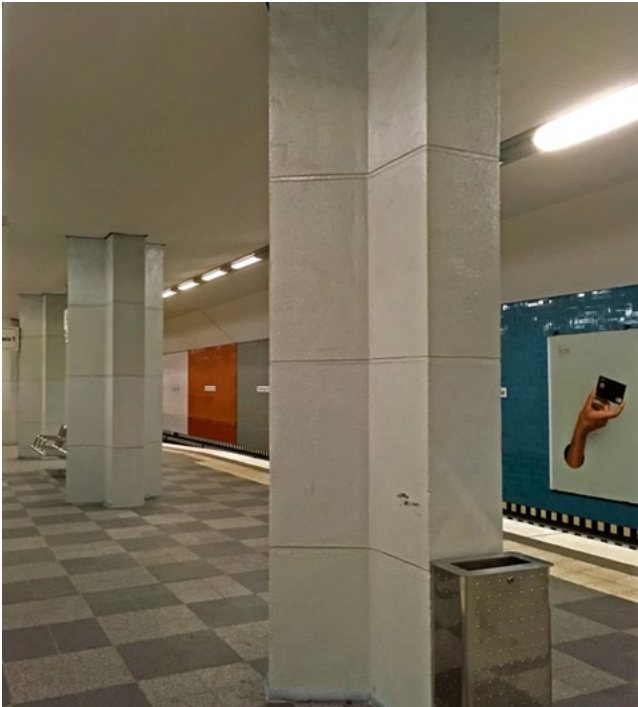


Abb. 10: Hamburg, Wandsbeker Linie, U-Bahnhof Straßburger Straße, Y-förmiger Querschnitt der Tunnelstützen, Decke und Hintergleiswand bauzeitlich 1963, Zustand 2018.
Foto: Sabine Kock



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

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, Sandmann 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



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

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.

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

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

Streckenabschnittes Hauptbahnhof-Nord – Merkenstraße.

²² Vgl. HAMBURGISCHE 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 IMG_1725 und IMG_4108 bis IMG_4136.

³⁴ Vgl. Fotodokumentation Sabine KOCK, Aufnahmen von Januar 2019, Bildnummern IMG_4138 bis IMG_4257.