

## „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 Unseld die 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.

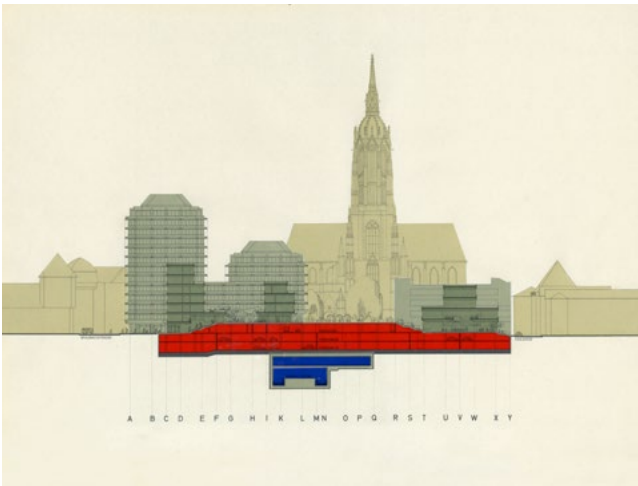


Abb. 2: Frankfurt am Main, U-Bahnhof Römer, Schnitt, vor 1974



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

**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-

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

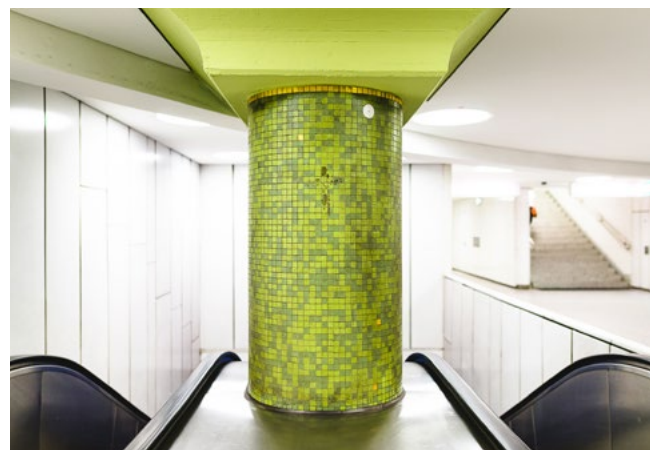


Abb. 5: Frankfurt am Main, U-Bahnhof Dom/Römer, Foto 2019





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