

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-

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 geruh-samen 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-Bahnssysteme 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 bremst 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 variierter, 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 ihr eine 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.

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-

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.