

# 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-Bahnssystem 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 Denkmalbereiche 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 Geschichte Epoche, 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 U-Bahn 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 Denkmalbereiche – 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

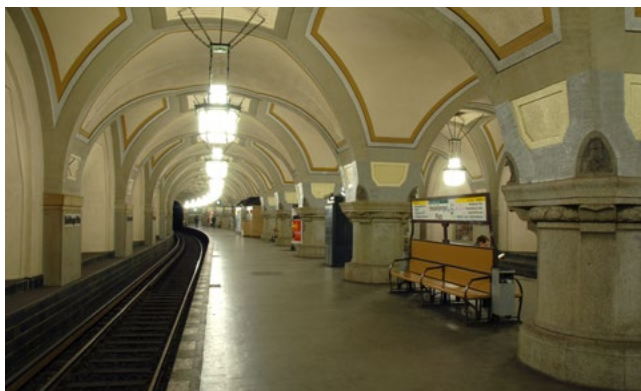


Abb. 3: Oberbaumbrücke, 1892–96 von Otto Stahn. Foto 2007

Abb. 4: U-Bahn Heidelberg Platz, 1911–13 von Wilhelm Leitgeb. Foto 2007

114 der 192 U-Bahnhöfe in Berlin, in die Berliner Denkmalliste eingetragen.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup>

## 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



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

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-Bahnhof Theodor-Heuss-Platz, 1907–08 von Alfred Grenander. Foto 2007



Abb. 8: U-Bahnhof Samariterstraße, 1928–30 von Alfred Grenander. Foto 2007



Abb. 9: U-Bahnhof Hansaplatz, 1955–57 von Bruno Grimmek. Foto 2009



Abb. 10: U-Bahnhof 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 wie die Gropiusstadt wurden angebunden. Spandau und Steglitz 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 Stadttores, das dem Mittelort 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 Bahnhoßplattformen 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 Rüdeshheimer 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 Genander 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“<sup>3</sup> und sah seine unmittelbaren Vorgänger nach der Katastrophe der Nazi-Zeit in einem Vakuum, in dem es schwierig war, einen Neuanfang zu finden.<sup>4</sup> 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“<sup>5</sup>. 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.<sup>6</sup>

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 Grimmek 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 Grimmek'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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die technikgeschichtlichen Aspekte des Berliner U-Bahnbaus werden hier nicht behandelt, da die Gestaltung der Bahnhöfe im Vordergrund stehen soll.

<sup>3</sup> LANDESARCHIV BERLIN, Rümmler, Architektur, [1987], S. 2.

<sup>4</sup> RÜMMLER, U-Bahn-Bau ab 1950, 1979, S. 80.

<sup>5</sup> RÜMMLER, U-Bahnhöfe, 1978, S. 1206.

<sup>6</sup> 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.