

Ein Himmel unter West-Berlin. Die U-Bahnhöfe des Architekten Rainer G. Rümmler

Verena Pfeiffer-Kloss

Die Rohbauten der West-Berliner U-Bahnhöfe wurden normiert ausgeführt entlang der „Richtlinien für die konstruktiven Einzelheiten von Bauwerken der Berliner Schnellbahnen (RK)“, kurz: „Richtlinien für den U-Bahnbau“, die ab 1953 von der Tiefbauabteilung des West-Berliner Senats entwickelt wurden. Die unterirdischen Räume sind nicht größer als zu ihrer Zweckerfüllung nötig – jeder Millimeter Tunnelwand kostet Geld –, streng rechtwinklig, rau verschalt, von kühler Farbtemperatur, düster und erzeugen ein hartes Echo. Das Fehlen einer städtebaulichen Umgebung, anderer Gebäude, Nutzungen, Menschen und insbesondere von Tageslicht macht es kaum möglich, sich zu orientieren. Das Raumgefüge und seine Proportionen sind unüberschaubar. Im Rohbau wird der U-Bahnhof als künstliches, unterirdisches, lebensfeindliches Bauwerk deutlich, aus dem ein Ort entstehen soll, an dem Wand, Decke, Boden, Treppen, Gleisbereich und Bahnsteige klar definiert sind, der das Fehlen von Himmel, Erde und Licht vergessen, Orientierung ermöglichen und eine angenehme Atmosphäre bieten soll.

Dies ist die Aufgabe, die im U-Bahnbau den Architekt*innen zufällt. Im West-Berlin der Nachkriegszeit wurde sie 72 Mal gestellt und beinahe genauso oft auf ganz unterschiedliche Weise beantwortet – im Ostteil der Stadt hingegen wurde vor allem das Straßenbahnnetz ausgebaut, während der Neubau von U-Bahnstrecken eine geringe Rolle spielte.¹ Die meisten und die vielfältigsten Antworten auf die Frage, wie man einen U-Bahnhof gestalten kann, gab der Architekt Rainer Gerhard Rümmler (02.07.1929–16.05.2004), der 40 Jahre lang, von 1956 bis 1996 bei der Senatsbauverwaltung von West-Berlin tätig war und dort, mit dem Dienstgrad eines Baudirektors, als Leiter der Hochbauabteilung für einen großen Teil der öffentlichen Hochbauten tätig war.² Neben 58 U-Bahnhöfen entwarf er mit seinen zeitweise über 40 Mitarbeiter*innen mehr als 100 realisierte Bauten für die Stadt. Mit diesen Finanzämtern, Feuerwachen, Polizeiwachen, Schulen, Krankenhäusern, Tankstellen und Kantinen wurde er sozusagen zum ‚Infrastrukturbaumeister‘ West-Berlins.

Zu den bekanntesten Bauwerken zählen die U-Bahnhöfe, aber auch die poppig-bunte Autobahnraststätte Dreilinden (1969–1973) am damaligen Grenzübergang zwischen der DDR und West-Berlin sowie die Feuerwachen in Berlin-Wannsee (1968–1973) und Berlin-Kreuzberg (1973–1976). Aber auch viele wenig bekannte Bauten wie das Finanzamt Reinickendorf (1975–1976), der in den 1960er Jahren entstandene Komplex aus Verwaltungsbauten in der Zehlendorfer Martin-Buber-Straße oder die dortige, erst in den späten 1980er Jahren errichtete postmoderne Feuerwache Zehlendorf sind eine nähere, denkmalinventarisatorische Betrachtung wert.³

Rainer G. Rümmler und das bahnhofsindividuelle Gestaltungsprinzip

Die 58 U-Bahnhöfe, die Rümmler für West-Berlin entwarf, sind zwischen 1962 und 1996 entstanden. Sie prägen aufgrund ihrer großen Anzahl, der gestalterischen Qualität und der erstaunlichen Innovationsfreude Rümmlers das Berliner U-Bahnnetz. Nicht zuletzt sind sie von heute betrachtet Zeugnis, vielleicht gar Sinnbild eines Stücks der Berliner Stadtgeschichte. Auf einer überregionalen Ebene stehen sie exemplarisch für die gestalterische Entwicklung der U-Bahnarchitektur dieser Jahrzehnte – sie erzählen Architekturgeschichte von der Sachlichkeit über die Pop Art zur Postmoderne – und sind zugleich ein sehr anschauliches Beispiel für den spezifischen Umgang eines Architekten mit der Bauaufgabe U-Bahnhof.

Als Architekt empfand es Rümmler als Herausforderung, innerhalb der „Vorgaben des konstruktiven Ingenieurs“ U-Bahnhöfe zu gestalten.⁴ Was wenig lustvoll klingt, setzte er mit offensichtlicher Freude um und dachte sich dabei insbesondere in der zweiten Hälfte seiner Amtsjahre beinahe für jeden U-Bahnhof eine vollkommen neue Gestaltung aus. Diese Vielfalt ist auf eine grundsätzliche Entscheidung zurückzuführen, die Rümmler um 1967 getroffen hatte. Denn betrachtet man vergleichend die Architektur von U-Bahnhöfen verschiedener Epochen und an verschiedenen Orten, so fällt auf, dass stets eines von zwei grundlegenden Entwurfsprinzipien genutzt wird: die Architekt*innen entscheiden sich entweder für das serielle Prinzip, bei dem eine U-Bahnlinie oder gar ein ganzes U-Bahnnetz einheitlich gestaltet wird (vgl. Beitrag Ralf Liptau in diesem Band über das U-Bahnnetz der Stadt Wien) oder für das bahnhofsindividuelle Prinzip, bei dem jeder U-Bahnhof eine individuelle Architektur bekommt, die meist aus der Gestaltung des oberirdischen Stadtraumes oder aus dem Stationsnamen abgeleitet ist. Rümmler hat sich für das zweite, das bahnhofsindividuelle Prinzip entschieden.

An dieser Stelle muss eine Besonderheit des U-Bahnbaus in West-Berlin hervorgehoben werden: Die architektonische Verantwortung für den Untergrund der Stadt lag weitestgehend in der öffentlichen Hand. Es war in Deutschland in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts üblich, dass die jeweilige Stadt Bauherrin des U-Bahnnetzes war und dass sie die Rohbauten zusammen mit der Streckenplanung durch die Mitarbeiter*innen der städtischen Bauverwaltung entwerfen und entwickeln ließ. In anderen Städten wie Stockholm, Brüssel oder Rotterdam waren es hingegen überwiegend freie Architekt*innen und Künstler*innen, die nach den Regeln von Vergabewettbewerben die Gestaltung der Bahnhöfe verantworteten. Nicht so in West-Berlin und daran entzündete sich in den 1970er Jahren ein Konflikt, auf den später zurückzukommen sein wird.

In West-Berlin waren für den Entwurf der U-Bahnarchitektur – mit Ausnahme der für den 1974 eröffneten U-Bahnhof Schloßstraße beauftragten freien Architekt*innen Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte – die in der Senatsbauverwaltung angestellten Leiter der Hochbauabteilung zuständig: Bruno Grimmel (1953–1964), Werner Düttmann (1959–1963) und später Rainer G. Rümmler (1959–1996). Die Ausschreibung von Architekturwettbewerben war gar nicht, die Beteiligung von freien Künstler*innen nur im Sonderfall vorgesehen. Offenbar wollte die West-Berliner Verwaltung die Gestaltung der Stationen nicht aus ihrer Hand geben und hatte dafür einen stadthistorisch gewichtigen Grund: Der U-Bahnbau war verkehrsplanerisch und repräsentativ eng verbunden mit der politischen Situation und der Teilung der Stadt, das Projekt U-Bahn war in West-Berlin politisch.

Politische Verkehrspolitik

West-Berlin musste seine politische Relevanz, gar seine Existenzberechtigung, seine selbst sowie von außen auferlegte Rolle als ‚Schaufenster des Westens‘, stets national und international, aber auch gegenüber den eigenen Bürger*innen beweisen und einklagen⁵: herausragende Leistungen auf sichtbaren Gebieten wie Städtebau und Architektur waren dabei bestes Mittel. Prägnante Beispiele hierfür sind die beiden Internationalen Bauausstellungen INTERBAU 1957 sowie die IBA 1987, aber auch Events wie die große Feier zum 750. Stadtgeburtstag 1987, der in beiden Hälften Berlins begangen wurde. Die U-Bahn als Alltagsort wurde zu einem Teil der städtebaulichen und architektonischen Identitäts- und Repräsentationspolitik der Halbstadt West-Berlin. Die Verwaltung konnte damit den Vorteil der U-Bahnhöfe, über ihre Architektur tagtäglich mit den Berliner*innen und Stadtbesucher*innen kommunizieren zu können, mit der Symbolik des technischen und gesellschaftlichen Fortschritts verbinden, der der U-Bahn zu dieser Zeit zugeschrieben wurde. Die verkehrsplanerische ‚zweite Ebene‘, das Bahnsystem unter der Erde, war in den 1950er und 1960er Jahren für viele Städte ein verheißungsvoller Lösungsansatz, mit dem damalige stadt- und verkehrsplanerische Prämissen wie Spurentrennung,

Geschwindigkeit und Massentransport beinahe vollendet eingelöst werden konnten.⁶ Der U-Bahnbau in West-Berlin ist daher für dieses Leitbild exemplarisch, denn schließlich wollte die Stadt ja vorbildhaft bauen und planen, und er ist zugleich genauso sehr das Produkt der politischen Sondersituation der Halbstadt.

Der Bau der U-Bahn sollte, auf pragmatischer Ebene gedacht, die verkehrstechnische Unabhängigkeit West-Berlins gegenüber Ost-Berlin beziehungsweise gegenüber der DDR unterstützen. Erstens führten zwei historische U-Bahnlinien (die heutige U6 und U8) durch den Ostteil der Stadt und hätten jederzeit von der Hauptstadt der DDR gesperrt werden können. Und zweitens befand sich die Gesamtberliner S-Bahn unter Verwaltung der DDR-Reichsbahn, auch auf dem Gebiet West-Berlins. So wurde diese für Berlin enorm bedeutende Schnellbahn in West-Berlin unzuverlässig, ungeliebt, zum politischen Druckmittel der Osthälfte der Stadt und in einem zähen Niedergangprozess zunächst nach und nach eingestellt, bis sie 1984 von den West-Berliner Verkehrsbetrieben BVG übernommen wurde.⁷ West-Berliner*innen boykottierten die marode S-Bahn seit den 1960er Jahren zunehmend, ausgelöst durch die Idee, damit gegen den Mauerbau zu protestieren. Das U-Bahnfahren gewann dagegen einen spezifischen Beigeschmack von Protest und Freiheit. Der West-Berliner Senat investierte große Summen, fast ausnahmslos aus Bundesmitteln, in den U-Bahnbau und diktierte der Hochbauverwaltung ins Protokoll, sich nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch mit der Architektur der U-Bahnhöfe auf der Höhe der Zeit, ja vorbildhaft zu präsentieren.⁸ Für die Architekten also Herausforderung und Chance zur Selbstverwirklichung zugleich.

1950er Jahre: Serielle Sachlichkeit im Untergrund

Da in West-Berlin 40 Jahre lang kontinuierlich und unter der Prämisse des gestalterischen Zeitgeschmacks 72 U-Bahnhöfe gebaut wurden, gleicht eine Fahrt durch die U-Bahnhöfe West-Berlins heute einer Zeitreise durch die Architekturgeschichte der Nachkriegsjahrzehnte. Diese Reise nimmt ihren Anfang in



Abb. 1: Der weiße Streifen an der Hintergleiswand: U-Bahnhof Wutzkyallee, 1969. Foto 2014

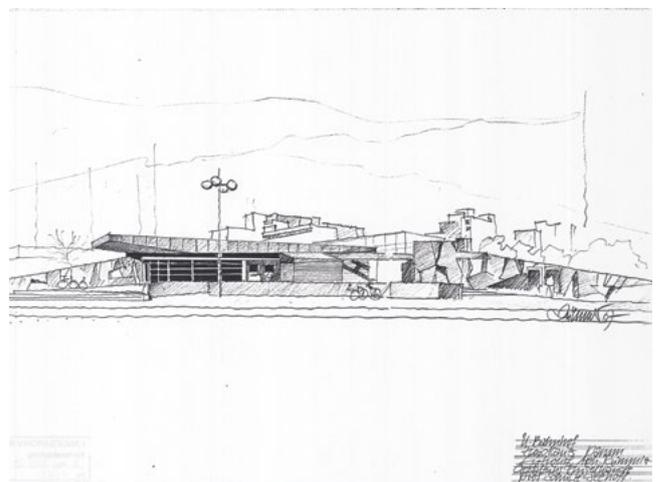


Abb. 2: Entwurf für den Pavillon am U-Bahnhof Zwickauer Damm, Zeichnung 1967

den 1950er Jahren mit den U-Bahnhöfen der beiden Amtsvorgänger Rümmlers: Bruno Grimmek und Werner Düttmann, mit denen Rümmler als Referendar bereits zusammenarbeitete.

1956. Der erste Streckenabschnitt der U-Bahn, der nach dem Zweiten Weltkrieg geplant wurde, war noch Teil des wirtschaftlichen Notstandsprogramms. Die erste, neu angelegte U-Bahnstrecke in West-Berlin schuf Arbeitsplätze und sollte den Anschluss der zerstörten Stadt an den damaligen technischen Standard sicherstellen. Die U-Bahn wurde im Sinne eines Neubeginns und als positive Zukunftsverheißung inszeniert. Bruno



Abb. 3: Grüner Farbraum: U-Bahnhof Eisenacher Straße, 1971. Foto 2014

Abb. 4: Hintergleiswand mit Stationsschild im U-Bahnhof Fehrbelliner Platz, 1971. Foto 2014

Abb. 5: Blick in den Pavillon des U-Bahnhofs Fehrbelliner Platz, 1971. Foto 2014

Grimmeks U-Bahnhöfe auf der U6 (Seestraße bis Alt-Tegel) stehen für diesen Eröffnungsabschnitt. Ökonomische, gestalterisch leichte Dammbahnhöfe prägen die überirdischen Teile der Strecke, die U-Bahnhöfe im Untergrund hingegen kennzeichnet ein serielles Prinzip mit Schmetterlingsdecken, sechseckigen Stützen und Keramik in Pastellfarben, die von Station zu Station wechselt. Es herrscht eine ruhige, schlichte Verbindung aus einer sachlichen Formensprache und zarten, hellen Andeutungen von aus der Konstruktion abgeleiteter Ornamentik.

1963. Neben und nach Grimmek wirkte der spätere Senatsbaudirektor Werner Düttmann, bereits unter Mitarbeit Rümmlers, im West-Berliner Untergrund. Er entwarf seine U-Bahnhöfe Britz-Süd, Blaschkoallee und Parchimer Allee (U7) ebenfalls auf Grundlage eines seriellen Prinzips, nutzte aber im Gegensatz zu Grimmek eine kubische, rechtwinklige Formensprache, erdige Töne und dunklen, hart gebrannten Backstein. Sachlichkeit, das war bei Grimmek und Düttmann klar, war das Gebot der Verkehrsarchitektur in der frühen Nachkriegszeit. Mit Sachlichkeit sollte dem technischen Raum Wert gezollt werden und es war erkennbar der damals unbeirrbar Glaube an die Technik, der den gestalterischen Umgang mit den U-Bahnhöfen bestimmte.

1966. Rümmler knüpfte mit seinen ersten überwiegend in alleiniger Verantwortung entworfenen Bahnhöfen auf der U-Bahnlinie 6 – Kaiserin-Augusta-Straße, Ullsteinstraße, Westphalweg, Alt-Mariendorf – gestalterisch an Grimmek und Düttmann an, rückte aber mittels neuer Farben und auffälliger Formen vom Prinzip einer strengen Sachlichkeit ab. Rümmlers zu dieser Zeit ebenfalls noch eher seriell geprägtes Prinzip war es, die einzelnen Bahnhöfe einerseits durch eine jeweils auffällige Farbgebung zu unterscheiden und sie funktional und pragmatisch mit Gussasphalt, Keramik und flach abgehängter Rabitzdecke auszustatten, sie zugleich aber auch mit kräftigen schillernden Farben, flirrenden Glasmosaikflächen, optischen und haptischen Kalt-Warm-Kontrasten sowie offenen und leichten Pavillons und experimenteller Deckengestaltung zu akzentuieren. Beinahe begann er ein Spiel mit der Sachlichkeit, als er die Linie als gliederndes und dynamisches Gestaltungselement an der Hintergleiswand nutzte, um Bewegung und Geschwindigkeit zu signalisieren und damit der nachkriegsmodernen U-Bahnarchitektur West-Berlins gestalterische Prägnanz zu verleihen (Abb. 1). Am Ende der 1960er Jahre errichtete Rümmler einen sternförmigen, in alle Himmelsrichtungen weisenden Zugangspavillon am U-Bahnhof Zwickauer Damm (Abb. 2), der als sein erstes Statement in der Stadtlandschaft gesehen werden kann und der in der U-Bahnarchitektur das Gegenteil von Serialität und Sachlichkeit markiert: nämlich Individualität.

1970er Jahre: Pop über und unter der Erde

Nach dem 1971 verabschiedeten Vier-Mächte-Abkommen und der folgenden Stagnationsphase des Kalten Krieges begann die Berliner Gesellschaft, sich im Paradigma Ost-West einzurichten. Um weiterhin Fortschrittlichkeit und Vitalität, Lautstärke und Existenz zu zeigen, begab sich West-Berlin auf Identitätssuche.⁹ Experimente zu wagen, Neues zu beginnen waren das Motto in der Architektur. Mit den U-Bahnhöfen der 1970er Jahre zeigte sich die Stadt auf dem technischen, architektonischen, verkehrs- und stadtplanerischen Höhepunkt der Zeit und bewies erstaunliche überregionale Innovationskraft.

1971. Rümmler machte es bei den damals eröffneten U-Bahnhöfen auf den Linien 7 und 9, darunter ikonische U-Bahnhöfe wie Yorckstraße, Eisenacher Straße (Abb. 3), Konstanzer Straße, Fehrbelliner Platz (Abb. 4), oder Rathaus Steglitz, zu seinem Prinzip, große Farbflächen zu kontrastieren, die Formbarkeit von Rabitz, Beton und Kunststoffen auszunutzen und zeitgenössische Materialien wie Aluminium oder Asbestzementplatten zu wählen. Die Gestaltung dieser Stationen und vor allem des Pavillons am U-Bahnhof Fehrbelliner Platz (Abb. 5), der zeitgenössisch für große Diskussionen sorgte, wirkt skulptural. Die flache Rabitzdecke wird abgelöst durch unterschiedliche Deckenformen, die von Vouten bis hin zu Kreisen und Punkten reichen. Jeder Bahnhof sieht anders aus, Muster und Farben variieren.

Hier wird die Entscheidung Rümmlers, jeden Bahnhof individuell und unverwechselbar zu gestalten und mit eigener Identität und Signalwirkung auszustatten, zum ersten Mal unmissverständlich deutlich. Bahnhöfe wie Eisenacher Straße oder Bayerischer Platz könnte man als Farbraumbahnhöfe bezeichnen – hier haben die Fahrgäste das Gefühl, in einen Raum aus Farbe einzutauchen. Es gab diesen Typus in Blau, Grün und Orange. Die Gestaltung des U-Bahnhofs Eisenacher Straße ist exemplarisch und wegweisend, da Rümmler hier zum ersten Mal in Berlin und seiner Laufbahn die Idee umsetzte und benannte, den Stationsnamen gestaltungsrelevant einzusetzen. Mit dem Grün der Hintergleiswand schuf er die Assoziation an das Grün der Thüringer Wälder, in denen Eisenach liegt. Weitere Beispiele hierfür werden später die Gestaltungen etwa der U-Bahnhöfe Bayerischer Platz oder der Osloer Straße sein.

Disharmonische Farbkontraste wie am U-Bahnhof Fehrbelliner Platz sollen irritieren, zeitgenössisches Material und die abgerundete Ecke bilden einen in zeitgenössischen Presseberichten umstrittenen Kontrapunkt im Stadtraum über der Erde. Im U-Bahnhof Konstanzer Straße werden Streifen in den Farben des Wappens der Stadt Konstanz zum Bild, denen der Blick wie einer imaginären U-Bahn folgt (vgl. Titelbild des Buches). Das Durchhuschen, die Bewegung, die Geschwindigkeit werden zum abstrakten Motiv, die U-Bahnarchitektur Rümmlers zeigt sich zunehmend narrativ.

1974/76. Zusätzlich zur Farbgebung setzte Rümmler Module und Symbole zur Gestaltung ein. Industriell seriell hergestellte Elemente fügte er modular zusammen, er kreierte damit quasi nach dem Prinzip ‚Copy and Paste‘ auf eine einfache Weise immer wieder überraschende, stimmige und individuell erscheinende Gesamtwirkungen, sei es bei den skulpturalen Sitzbänken aus lackierten Holzelementen, einer Deckengestaltung aus großen gelben Ringen, den von Rümmler selbst sogenannten ‚Wolkendecken‘ am Treppenspiegel (Abb. 6) oder der verfremdende Einsatz der Flagge Norwegens an der Hintergleiswand. Höhepunkte waren ein als U-Bahnwaggon ‚getarntes‘ Fahrkartenhäuschen im U-Bahnhof Bayerischer Platz, ein von Rümmler selbst gemaltes, abstrahiertes Liniennetz aus fließenden Farbflächen im U-Bahnhof Berliner Straße und selbstverständlich Waldemar Grzimeks 1972 entstandene Skulptur Cerberos, der Wächter zur Unterwelt, den Rümmler im Zwischengeschoss des U-Bahnhofs Rathaus Steglitz aufstellte (Abb. 7).

In diese Gestaltungsphase fällt der laute architektonische Zwischenruf der freien Architekt*innen Ursulina Schüler-Witte und Ralf Schüler. Die Beiden waren die einzigen unter den freien Architekt*innen in West-Berlin, die mit dem U-Bahnhof Schlossstraße eine Möglichkeit bekamen, neben Rümmler am

unterirdischen Stadtbild mitzuwirken. Diesen U-Bahnhof prägen der für den Berliner Untergrund seltene Sichtbeton sowie farbige Kunststoff- und Blechelemente, die die Technik unter einer freien, nicht abgehängten Decke inszenieren. Schüler/Schüler-Witte konnten zudem Änderungen an den bereits oben thematisierten Standardvorgaben für den Rohbau von U-Bahnhöfen durchsetzen. Sie schufen damit und mit ihrer eigenen Handschrift ein Unikat im West-Berliner Netz, das sie über der Erde noch mit dem Steglitzer Turmrestaurant, genannt ‚Bierpinsel‘, markierten.

1978: Umschwung und Krise nicht nur in der U-Bahnarchitektur

Ende der 1970er Jahre gerieten die West-Berliner Senatsbauverwaltung und mit ihr der Architekt Rümmler mitsamt der U-Bahn als verkehrsplanerisches Leitbild unter Druck: Bürger*innen und Architekt*innen waren mit der praktizierten

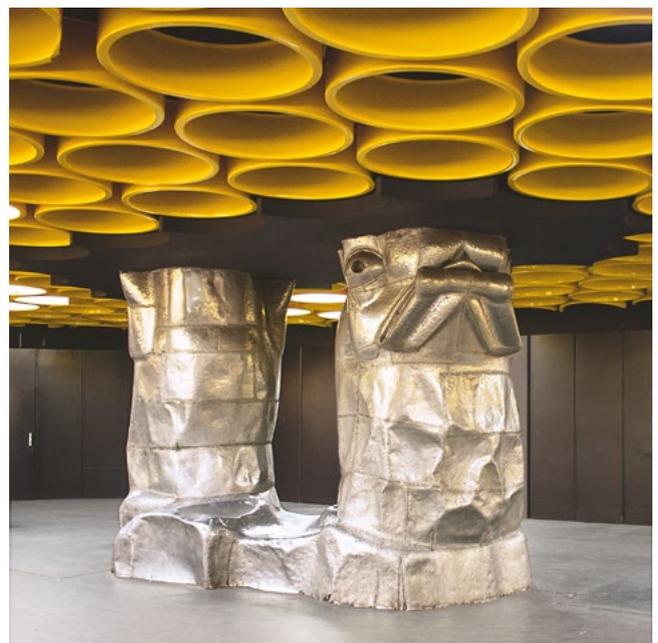


Abb. 6: Treppenabgang zum Bahnsteig des U-Bahnhofs Halemweg mit ‚Wolkendecke‘, 1980. Foto 2014

Abb. 7: Waldemar Grzimek, Cerberos, 1972. Skulptur für das Zwischengeschoss im U-Bahnhof Rathaus Steglitz, 1974. Foto 2014



Abb. 8: Mosaik an der Hintergleiswand des U-Bahnhofs Jungfernhöhe, 1980. Foto 2018

Stadtplanung, der aktuellen Architektur und insbesondere der internen Vergabe und Ausführung planerischer und entwerferischer Leistungen zunehmend unzufrieden. Architekt*innen und Künstler*innen wollten die Stadt stärker mitgestalten – natürlich auch mit Blick auf Verkehrsinfrastrukturen, wie es andersorts bereits seit Jahrzehnten durchgeführt wurde. Die Senatsbauverwaltung geriet insbesondere aufgrund der bestehenden städtebaulichen Leitbilder in eine Image- und Leitbildkrise: Abriss von Altbauten und Ersatzneubauten in Großwohnsiedlungen am Stadtrand, die Favorisierung von Schnellstraßen und Schnellbahnen sowie spekulative und dubiose Immobilien-

geschäfte wurden von den Bewohner*innen schlichtweg nicht mehr akzeptiert. Kurzfristig fand die Verwaltung kein neues Leitbild für die drängenden Fragen und ihre damit einhergehende Unsicherheit und Orientierungssuche spiegelte sich auch in Rümmlers U-Bahnarchitektur der folgenden Jahre.¹⁰

1980. In den U-Bahnhöfen Wilmsdorfer Straße, Mierendorffplatz und Jungfernhöhe (Abb. 8) versuchte Rümmler, eine neue Gestaltungsidee umzusetzen, indem er bildhafte Zeichen mit lokalem beziehungsweise aus dem Stationsnamen abgeleiteten Inhalt an die Hintergleiswände setzte: die Lilie im U-Bahnhof Wilmsdorfer Straße ist inspiriert aus dem Wappen



Abb. 9: Bahnsteigebene des U-Bahnhofs Richard-Wagner-Platz, 1978. Foto 2014



Abb. 10: Ausschnitt aus der Hintergleiswand am U-Bahnhof Paulsternstraße, 1984. Foto 2014



Abb. 11: Doppelstützenreihe auf dem U-Bahnsteig Altstadt Spandau, 1984. Foto 2014

des Stadtteils Wilmersdorf, ein weiteres Motiv entstand auf Grundlage des Parkgrundrisses Jungfernheide in der gleichnamigen Station, das ‚M‘ des Stationsnamens Mierendorffplatz zielt die dortigen Wände. Diese Motive sind umgesetzt als prismenartig zerlegte, an die damals zeitgenössische Computerkunst erinnernde Keramikmosaik in bunten, aber gedämpften Farben. Wandflächen sind mittels Lisenen und Motiven vertikal gegliedert und scheinen damit die Züge Stück für Stück zu bremsen. Man kann diese neue Gestaltung auch als Ausdruck dafür interpretieren, dass die West-Berliner Dynamik der 1960er und frühen 1970er Jahre zum Stillstand gekommen war. Die Keramikmosaik wurden scharf kritisiert. Weder das Design noch der Versuch einer lokalen Bezugnahme wurden von der Bevölkerung und Fachwelt verstanden oder gar geschätzt.¹¹

1978–1996: Orte unter der Stadt

Im Zuge des 750jährigen Stadtjubiläums Berlins, der IBA 87 unter dem Slogan ‚Kaputte Stadt retten‘ und dem in der Mitte der 1970er Jahren begonnenen Umschwung von der Kahl-schlagsanierung zur behutsamen Stadterneuerung hatte West-Berlin zu einem neuen Leitbild gefunden: lokale Geschichte(n) aufgreifen und durch einen stärkeren Ortsbezug der Architektur Identität stiften. In den Bahnhöfen setzte Rümmler seit den frühen 1980er Jahren ein dazu passendes neues Credo um: Sein Ziel war es nun, Orte zu schaffen, die die Umgebung und deren Geschichte aufgreifen, den „unverwechselbaren Ort U-Bahn-hof“¹² zu entwerfen. Mit der Idee des Ortes fand Rümmler

wieder Anschluss an den gestalterischen Zeitgeist und zugleich einen für die U-Bahnarchitektur ausnehmend fruchtbaren Ansatz, der ihm stets neue und weitreichende Gestaltungsmöglichkeiten bot. Historische Ansichten, Gemälde, Pläne, architektonische Zitate und selbst geschriebene Geschichten wurden nun zum Charakteristikum seiner Entwürfe.

1980/84/87. Als „post-sachlich“ bezeichnete Rümmler dieses Vorgehen und dies war im U-Bahnhofbau Affront und Avantgarde zugleich.¹³ Rümmler wollte ganz bewusst nicht mehr ‚sachlich‘ sein, sondern Geschichten erzählen, bildhaft und metaphorisch gestalten. Mit Bühnenbildern aus den Opern Richard Wagners transformierte er den U-Bahnhof Richard-Wagner-Platz zu einer Art Unterhaltungsarchitektur mit quasi-musealem Bildungsangebot (Abb. 9). Unter dem Ortsteil Spandau, in dem Rümmler wohnte, machte er direkt die Ortsgeschichte zum Thema. Er stellte die Firmen- und Technikgeschichte von Siemens in den U-Bahnhöfen Siemensdamm und Rohrdamm dar (beide 1980 eröffnet), erzählte mit architektonischen Mitteln und Bildern Lokalgeschichte, um den Eindruck zu vermitteln, der Zug fahre in eine Wiesenlandschaft unter der Paulsternstraße (Abb. 10), dann direkt in die Zitadelle, danach in die Spandauer Nikolaikirche unter der Altstadt Spandau (Abb. 11) und zuletzt in ein Abbild des Rathauses Spandaus (alle 1984 eröffnet). In der Residenzstraße (1987 eröffnet) machte Rümmler Stadtgeschichte in von ihm selbst gezeichneten Ansichten des abgerissenen Berliner Stadtschlusses lesbar und im U-Bahnhof Paracelsusbad (1987 eröffnet, Abb. 12) schließlich bekommen die Fahrgäste Einblicke in die Heilslehre des Arztes Paracelsus.

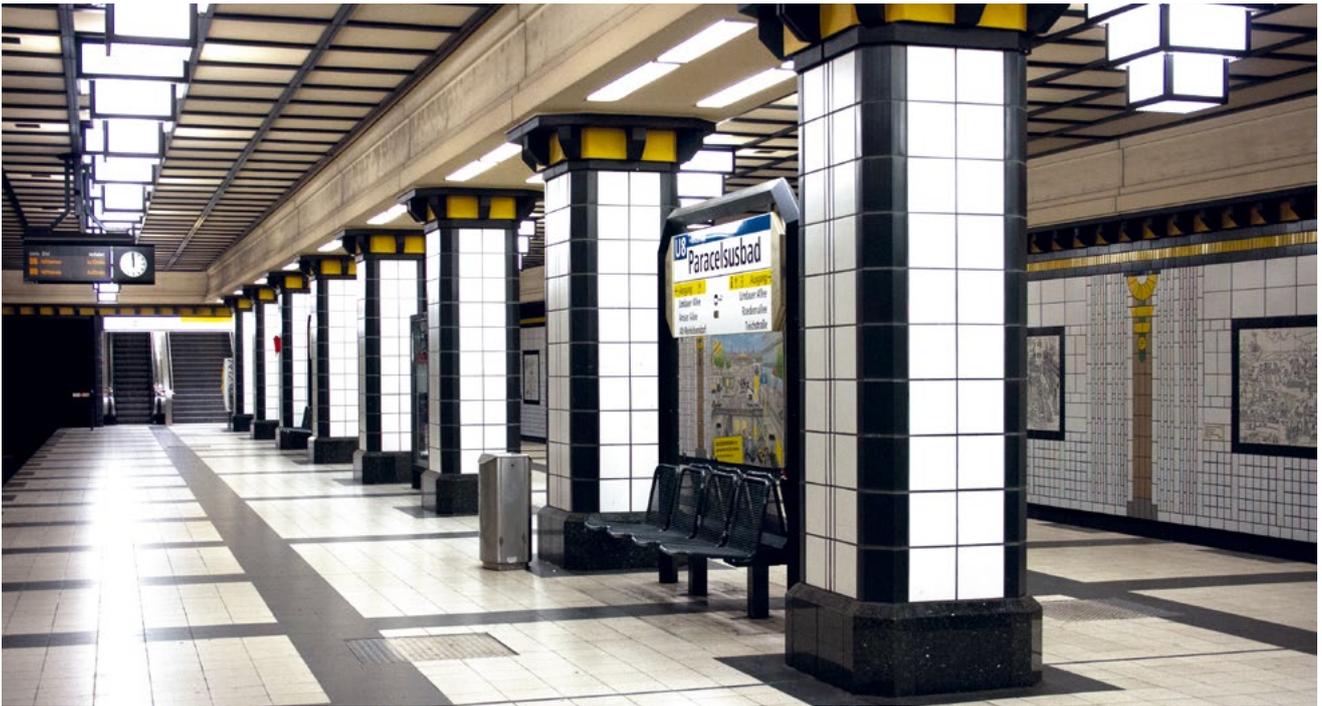


Abb. 12: Blick auf die Mittelstützenreihe des U-Bahnhofs Paracelsusbad, 1987. Foto 2014

Hatte Rümmler über der Erde keine Geschichte recherchieren können, die er unter der Erde rezipieren konnte, erfand er kleine Märchen, wie am U-Bahnhof Paulsternstraße (eröffnet 1984), der wohl der fantasievollste, bildreichste und bunteste U-Bahnhof Rümmlers ist. Er schrieb in einem Artikel zur Eröffnung der U-Bahnstrecke: „Wir zählen das Jahr 1784. Preußen wird noch von Friedrich II. regiert. Schiller bringt ‚Kabale und Liebe‘ heraus. Leo Klenze, der süddeutsche Schinkel, wird geboren, Wilhelm Friedemann Bach stirbt, ... die Dahlien kommen aus Mexiko nach Spanien und Spandau bei Berlin zählt mit Stadt und Vorstädten 4484 Zivilisten und 2206 Mitglieder der Garnison. Da nähert sich mit eiliger Fahrt eine Kutsche dem Wirtshaus ‚Zum Güldenem Stern‘, das an der Straße von Berlin nach Spandau und an einer der letzten Krümmungen liegt, die die Spree vor ihrer Einmündung in die Havel macht. Der Wirt des kleinen Rasthofes, so berichtet die Fama, trägt den Familiennamen Paul. Er wird das Ausspannen und das Wechseln der Pferde überwachen, während die Reisenden eine kurze Verschnaufpause in der reizvollen Luchlandschaft an den Uklei-Wiesen einlegen, und im Inneren des Wirtshauses die dienstbaren Geister Vorbereitungen treffen, um den Gästen zu zeigen, was an Speisen und Getränken das Haus zu bieten hat. Unweit dieser Stelle wird 200 Jahre später, nämlich am 1.10.1984 das vorläufig letzte Teilstück der Berliner U-Bahnlinie 7 eröffnet werden.“¹⁴

Stadt- und architekturhistorisches Zeugnis im Untergrund

Mit wachsendem Engagement widmete sich Rümmler der Aufgabe U-Bahnarchitektur und schuf so ein Werk, das heute exemplarisch für die U-Bahnarchitektur in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts insgesamt steht – für ihren Wandel und für ein Verständnis des U-Bahnhofs als Architektenaufgabe.

Rümmler gestaltete den U-Bahnhof nicht allein aus den technischen und konstruktiven Gegebenheiten heraus, sondern nutzte den leeren Baukörper als eine Art ‚Grey Cube‘ für seine gestalterischen Ideen. Dies war, neben dem nicht nur von ihm genutzten individuellen Gestaltungsprinzip, sein eigenes und eigentliches Prinzip im U-Bahnbau. Er gestaltete stets aus der Überzeugung heraus, dass die U-Bahnarchitektur kommunizieren und den Fahrgästen Orientierung bezüglich Zeit und Raum, über und unter der Erde, geben müsse.

Rümmler entwickelte seine Architektursprache von der Sachlichkeit über die Pop Art zur Postmoderne und zeigte dabei beinahe plakativ die Charakteristika dieser Epochen auf. Entstanden ist ein Kaleidoskop an Farben und Formen, das neben dem architektonischen Wandel eben auch die Umschwünge des West-Berliner Selbstbildes, der städtebaulichen Leitbilder und der städtischen Außendarstellung zeigt. Das Image der Stadt musste sich den politischen Veränderungen anpassen und ihren Weg von der Frontstadt als dem selbsterklärten Ort der Freiheit nach dem Mauerbau in den 1960er Jahren zu einer vitalen und städtebaulich vorbildhaften Großstadt in den 1970ern und dann zum Identifikationsort für eine abwandernde Bevölkerung in den 1980er Jahren unterstreichen. In der U-Bahnarchitektur spiegelt sich dies in den 1960er Jahren in einer Gestaltung, die zurückhaltend und leise den technischen Fortschritt unter Beweis stellt, in den 1970er Jahren in einer fröhlich-avantgardistischen, zukunfts zugewandten und von der bildenden Kunst inspirierten Architektur und in den 1980er Jahren in einer Architektur, die sich wie die Stadt selbst mehr und mehr mit sich und dem lokalen Ort beschäftigte. Die hohe Bedeutung, die die U-Bahn verkehrsplanerisch und symbolpolitisch für West-Berlin hatte, bescherte Rümmler nicht zuletzt seine für einen Verwaltungsbeamten erstaunlich großen künstlerischen Freiheiten. Angesichts der geteilten und eingemauerten Stadt bot die U-Bahnarchitektur Rümmlers einen recht sonnigen Himmel unter West-Berlin.

A Sky under West Berlin. The Underground Stations of Architect Rainer G. Rümmler

The underground in West Berlin is an architectural and urban planning heritage that can be looked at from many different angles. Like in an underground cityscape, 40 years of architectural, urban development and traffic planning history become comprehensible in a unique way. In West Berlin, the public authorities were in charge of the planning of underground lines and of the architecture of the underground stations, so that the architects of the Senate Building Administration, Bruno Grimmek, Werner Düttmann and Rainer Rümmler, were responsible for the design of the underground, with one exception.

Rümmler (1929–2004) designed 58 of the 72 newly built underground stations in West Berlin, thus shaping the appearance of the network. At every opening of a new section, he surprised with a new architecture, sometimes avant-garde, sometimes one of the first to pick up on a new fashion. In any case, he always had his finger on the pulse of the times and changed his formal language by closely observing contemporary trends. Therefore, a journey through the underground stations of Rümmler, which were put into operation between 1966 and 1994, enables today an architectural journey through time from objectivity to Pop Art to postmodern fantasies of places.

The transformation of architectural concepts is closely interwoven with the transformation of West Berlin's urban planning models and its time. The underground stations become, as it were, a metaphor for the technical, social, urban planning and architectural turnaround between the 1960s and 1980s in general and a reflection of the urban development history of West Berlin in particular. The article highlights this architectural change and presents the interpretations and meanings of the underground stations as testimony to the architectural and urban history of West Berlin and beyond.

Literatur und Quellen

Wolfgang CIESLA, Als der Osten durch den Westen fuhr. Die Geschichte der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin, in: ZENTRUM FÜR ZEITHISTORISCHE FORSCHUNG ZZf (Hrsg.), Zeithistorische Studien, Bd. 34, Köln / Weimar / Wien 2006.

LANDESARCHIV BERLIN, B Rep. 009, Nr. 4815: Abteilung VII Ds 1/VII D a 5, Neue Bauplanungsunterlagen, 15.2.1967.

Olav MÜNZBERG, Untergrundbahnen. Zur Ästhetik eines modernen Massenverkehrsmittels, Kunst im öffentlichen Raum,

Auraverlust und Zeichenästhetik, in: Margareth DORIGATTI / Joachim SZYMCAK: Farbe bekennen, Berlin 1984, S. 111-120. Dirk ROTENBERG, Berliner Demokratie zwischen Existenzsicherung und Machtwechsel. Die Transformation der Berlin-Problematik 1971-1981, Berlin 1995.

Verena PFEIFFER-KLOSS, Der Himmel unter West-Berlin. Die post-sachlichen U-Bahnhöfe des Baudirektors Rainer G. Rümmler, Berlin 2019.

Rainer GERHARD RÜMMLER, Gestaltung von U-Bahnhöfen, in: Berliner Bauwirtschaft, Sonderheft Berliner Bauwochen, 1980, S. 380-383.

Rainer GERHARD RÜMMLER, Gestaltung von 5 U-Bahnhöfen der Linie 7, Anreize zur Erarbeitung einer Gestaltung des unverwechselbaren „Ortes U-Bahnhof“, in: Berliner Bauwirtschaft, 1984, Heft 18, S. 431-434.

Rainer GERHARD RÜMMLER, Gestaltung von Bahnhöfen der U-Bahnlinie 8, in: Berliner Bauwirtschaft, 1994, Heft 18, S. 386-388.

Rainer GERHARD RÜMMLER, 5 neue U-Bahnhöfe in Berlin, in: Bauwelt, 1978, Heft 33, S. 1206-1208.

Barbara SCHMUCKI, Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich, Frankfurt/Main 2001.

Stefanie WARNKE, Baustellen-Tourismus im Kalten Krieg, in: Thomas BISKUP / Marc SCHALENBERG (Hrsg.), Selling Berlin, Imagebildung und Stadtmarketing von der preußischen Residenz bis zur Bundeshauptstadt, Stuttgart 2008.

Bildnachweise

1, 3–7, 9–12: Verena Pfeiffer-Kloss, 2 Landesarchiv Berlin, E Rep. 300–70 (Karten), Nr. 1 / 4, 8 Landesdenkmalamt Berlin, Wolfgang Bittner

¹ Die einzige im Ostteil Berlins während der Nachkriegszeit realisierte U-Bahnstrecke ist die Erweiterung der Linie E (heute U5) zwischen den Stationen Tierpark und Hönow.

² Der Artikel basiert auf der Dissertationsschrift: PFEIFFER-KLOSS, Himmel unter West-Berlin, 2019.

³ Einen ersten Überblick zu den Hochbauten Rümmlers gibt PFEIFFER-KLOSS, Himmel unter West-Berlin, 2019.

⁴ RÜMMLER, Gestaltung, 1980, S. 381.

⁵ WARNKE, Baustellen-Tourismus, 2008, S. 215.

⁶ Vgl. SCHMUCKI, Verkehrsfluss, 2001.

⁷ Vgl. CIESLA, Als der Osten, 2006.

⁸ LANDESARCHIV BERLIN, Neue Bauplanungsunterlagen, 1967.

⁹ Vgl. ROTENBERG, Demokratie, 1995, S. 9–11.

¹⁰ Vgl. ausführlich dazu: PFEIFFER-KLOSS, Himmel unter West-Berlin, 2019, S. 232–241.

¹¹ Vgl. MÜNZBERG, Untergrundbahnen, 1984, S. 111–120.

¹² Rümmler publizierte diese Formulierung zum ersten Mal hier: RÜMMLER, 5 neue U-Bahnhöfe, 1978, S. 1206.

¹³ RÜMMLER, U-Bahnlinie 8, 1994, S. 386.

¹⁴ RÜMMLER, Gestaltung der Linie 7, 1984, S. 431.