

Zeugnisse einer großen Baustelle. Münchens altgewordene U-Bahnhöfe

Europa Frohwein / Andreas Putz

Münchens historische U-Bahnhöfe befinden sich im Zustand des Umbaus. Gerade die wichtigsten Knotenpunkte, wie die Stationen Karlsplatz (Stachus),¹ Marienplatz,² Münchner Freiheit,³ haben in den vergangenen Jahren wesentliche Veränderungen erfahren. Aktuell – 2019 – wird der U-Bahnhof Sendlinger Tor, eine weitere zentrale Kreuzung am Rande der Altstadt, umfangreich saniert (Abb. 1).⁴ Aber auch die kleineren Haltestellen entlang der älteren Linien zeigen vielfältige Spuren andauernder Veränderungen. Die historischen Deckenverkleidungen der Bahnsteige und Zwischengeschosse sind vielfach abgenommen und lassen den Blick frei auf die rohe Betonkonstruktion, auf Kabeltrassen und Lüftungstechnische Anlagen. Nachträglich erfolgte der Einbau neuer Aufzüge, barrierefreier Zugänge, neuer Möblierungen. Diskutiert werden zur Zeit der Einbau von Bahnsteigsperrren ebenso wie neue Belichtungskonzepte. Dieser permanente Zustand der Baustelle, der besonders entlang der Stationen der ältesten U-Bahnlinie der Stadt, der U6, erfahren werden kann, verweist auf seine Weise auf die große Baustelle der späten 1960er Jahre, als diese moderne Verkehrsinfrastruktur der Stadt eingeschrieben wurde.



Abb. 1: Laufende Umbauarbeiten am U-Bahnhof Sendlinger Tor; München. Foto: Europa Frohwein, Februar 2019

Überlegungen zu einer Untergrundbahn in München gehen auf die vorletzte Jahrhundertwende zurück, konkretisierten sich aber erst in den 1930er Jahren. Zwischen 1938 und 1941 wurde ein erster Teilabschnitt unter der Lindwurmstraße einschließlich des Rohbaus des Bahnhofs Goetheplatz realisiert (Abb. 2). Damals noch als S-Bahntrasse konzipiert, diente der geradlinige, 590m lange Streckenabschnitt vorrangig dazu, die technischen Bedingungen des Baus einer Untergrundbahn entsprechend dem Berliner Vorbild zu erproben. Nach kriegsbedingter Arbeitseinstellung nutzte man den Tunnelabschnitt als Luftschutzkeller, um ihn nach dem Krieg, teils mit Schutt gefüllt, zunächst dem Grundwasser zu überlassen.

Während die Kriegszerstörungen und Schuttberge aus dem Stadtbild verschwanden und entsprechend der Planungen des Stadtbaurats Karl Meitinger die Altstadt ‚wiederauferstand‘, wuchs die Bevölkerung Münchens bis 1957 an die Millionengrenze heran. Die Folge waren zunehmende Wohnungsnot und infrastrukturelle Engpässe, aber auch ein politischer Wandel in der Stadt. Die Wahl des damals erst 34-jährigen Oberbürgermeisters Hans-Jochen Vogel Anfang 1960 markierte einen Generationswechsel an der Spitze der Stadtregierung. Auf die vorangegangene Politik des Wiederaufbaus folgte eine visionäre Neuorientierung zur Gestaltung des Stadtwachstums. Unter Vogel rückte die Modernisierung der Stadtplanung ins Zentrum des politischen Handelns, ausgerichtet auf Verkehrsentwicklung und Infrastrukturausbau. Der Bau eines modernen Gesamtverkehrssystems, in dem der Untergrundbahn eine bedeutende Rolle zukam, war ein zentrales Anliegen des jungen Oberbürgermeisters. Für Vogel bildete „Münchens U-Bahn [...] ein Stück realer Reform, das heißt aber, ein Schritt zur Verbesserung der Lebensbedingungen breiter Schichten“.⁵

Wesentliche Fragen zur technischen Realisierung, Finanzierung und Trassenführung waren allerdings bei Vogels Amtsantritt noch offen. Von Vogel nach München geholt und später erster Chef des U-Bahnreferats, wurde Klaus Zimniok 1960 mit einer Untersuchung zur Entwicklung der Massenverkehrsmittel in der Landeshauptstadt München beauftragt, die er 1963 in sechs Bänden vorlegte.⁶ Seine Konzeption einer Trennung in V-Bahn (der heutigen S-Bahn) und eines sternförmigen U-Bahnnetzes in städtischer Hand besteht bis heute fort. Beide Systeme verkehren im dichter bebauten Stadtgebiet unterirdisch. Die sternförmige Trassenführung der U-Bahn folgt der Konzeption Herbert Jensens, dessen Stadtentwicklungs- und Gesamtverkehrsplan ebenfalls 1963 durch den Stadtrat bewilligt wurde. Für die Bewältigung des Verkehrsaufkommens erschien gemäß Gesamtverkehrsplan die Errichtung eines leistungsstarken öffentlichen Massenverkehrsnetzes in der Kombination radialer Fernbahn- und Vorortbahnstrecken mit einem Schnellbahnsystem und drei U-Bahn-Stammstrecken unabdingbar. Zimnioks

Bericht brachte schließlich auch die Entscheidung zugunsten einer Untergrundbahn nach Hamburger und Berliner Vorbild – an Stelle des lange parallel diskutierten Systems einer unterirdischen Straßenbahn, wie sie etwa in Stuttgart zeitgleich realisiert werden sollte.⁷ Im Streit mit der Deutschen Bundesbahn einigte man sich zu Beginn der 1960er Jahre schließlich darauf, dass die lukrativ erscheinende Trasse in Ost-West-Richtung zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof von der Bahn erstellt und betrieben wird, während die Stadt zunächst den Ausbau in Nord-Süd-Richtung übernahm. Beide Tunnelstränge haben ihren Kreuzungspunkt symbolträchtig unter dem Marienplatz am Rathaus in der Stadtmitte.

1964 – mittlerweile hatte man die Bewerbung um die Olympischen Sommerspiele 1972 ernsthaft ins Auge gefasst – erfolgte bereits die Beauftragung für die erste U-Bahnstrecke, der heutigen U6. Die Finanzierung teilten sich die Bundesrepublik, der Freistaat Bayern, die Deutsche Bundesbahn und die Landeshauptstadt München. Im gleichen Jahr erfolgte die Gründung des städtischen U-Bahnamtes, welches 1966 in ein eigenständiges U-Bahnreferat umgewandelt wurde und dem die verwaltungsmäßige und technische Gesamtbauleitung unterlag. Das interdisziplinär zusammengestellte Team vereinigte juristische, verwaltungstechnische, geologische, ingenieurtechnische und architektonische Kompetenzen und agierte weniger administrativ, sondern ähnlich einer Baubetreuungsgesellschaft.⁸ Dem Referat wurde ein großer Spielraum in der Lösungsentwicklung und Planung zugestanden. Der Streckenabschnitt der Nord-Süd-Bahn von Freimann bis Goetheplatz (Abb. 3), für den ursprünglich eine Bauzeit von 12 bis 14 Jahren angesetzt war, wurde schließlich bis 1971 in nur sechseinhalb Jahren und im geplanten Kostenrahmen fertiggestellt. Die Baubeschleunigung war nicht zuletzt Folge der 1966 erfolgten Zusage für die Sommer Spiele von 1972, die zusätzlich die Erweiterung um die Olympialinie, der heutigen U3 zum Oberwiesefeld, mit sich brachte.

Nur wenige Jahre nachdem der Wiederaufbau Münchens weitgehend abgeschlossen war, befanden sich der zentrale Bereich, sowie wesentliche Straßenzüge und Plätze der Stadt erneut im Zustand einer Baustelle. Der Bau der Strecke mit zwölf Stationen erfolgte in 26 Bauweisen unter teilweise schwierigen hydrogeologischen Begebenheiten. Mehrere ausgebildete Grundwasserstockwerke und Grundwasserrinnen machten starke Grundwasserabsenkungen mit Hilfe von Schwerkraftbrunnen und Vakuumgroßfiltern erforderlich. Wie schon im bestehenden Abschnitt unter der Lindwurmstraße, der in die neue Strecke integriert wurde, folgte man in wesentlichen Streckenabschnitten dem Verlauf der existierenden Straßenzüge Ludwig-, Leopold- und Ungererstraße, was eine offene Bauweise ermöglichte. Dabei wurden jedoch auch aus Rücksicht auf die teils eng angrenzende Bebauung die senkrechten Stahlprofilträger nicht gerammt, sondern in vorgebohrte Löcher versetzt, was auch die anschließende Wiederverwendung der Träger ermöglichte. Während des Baus der Streckenabschnitte wurde der Straßenverkehr auf der auch damals stark belasteten Ausfallachse einspurig über der Baugrube geführt.

Lediglich unterhalb der wiederaufgebauten Altstadt, zwischen Odeonsplatz und Sendlinger Tor, erfolgte der Bau der hier in zwei Röhren getrennten Trasse bergmännisch mittels vollmechanischem Schildvortrieb. Eine besondere technische Leistung stellt der Kreuzungsbahnhof Marienplatz dar, für den Gewölbetunnel unterhalb des monumentalen Rathauses

getrieben wurden.⁹ Wie eine Narbe durchzog der Bau der U-Bahn die Stadt von Nord nach Süd. Die offensichtliche Modernisierung trug dazu bei, die eigentlichen Wunden der Zerstörung und die städtebaulichen Transformationen des Wiederaufbaus zu verdrängen (Abb. 4).

Abgesehen von der besonderen Lösung der Station Marienplatz und der bereits bestehenden Station Goetheplatz wurden die Bahnhöfe nach einem einheitlichen Konzept in offener Bauweise errichtet, mit einer einheitlichen Bahnsteiglänge von 120 Metern und Zwischengeschossen zur oberirdischen Anbindung an den beiden Enden. In den zügig ausgearbeiteten Planungen spielt die architektonische Gestaltung der Stationen gegenüber dem Ingenieurbau jedoch keine wesentliche Rolle, sie hatte sich vielmehr nach den Gegebenheiten des Rohbauwerks zu richten. Für Zimniok stellte sich die Aufgabe der Architektur vordringlich in der Ermöglichung eines sicheren Fahrbetriebs. Dem untergeordnet lag „die zweite und für alle augenfälligste Aufgabe [...] dann darin, durch Platzierung und Gestaltung der Einbauten, durch Farbe, Material und Art der Decken-, Wand- und Bodenverkleidungen sowie durch Stärke und Farbton der Beleuchtung [...] die nach den Gegebenheiten bestmögliche Raumwirkung zu erzielen“.¹⁰ Pragmatismus und technische Sachdienlichkeit galten dem U-Bahnreferat von seiner eigenen Organisationsstruktur bis in gestaltende Entscheidungen als oberstes Paradigma.

Der Architekt und Designer Paolo Nestler, ab 1959 Professor für Innenarchitektur an der Akademie der Bildenden Künste in München, konnte 1965 einen ausgeschriebenen Wettbewerb für den U-Bahnhof Nordfriedhof für sich entscheiden, der nur auf geringes Interesse gestoßen war. In der Folge sollte Nestler auch für die anderen Regelbahnhöfe der U6 verantwortlich zeichnen, für die er den Entwurf des U-Bahnhofs Nordfriedhof zu einem



Abb. 2: Bahnsteig U-Bahnhof Goetheplatz (Rohbau 1941, eröffnet 1971), München. Foto: Yinghze Zhang, 2019

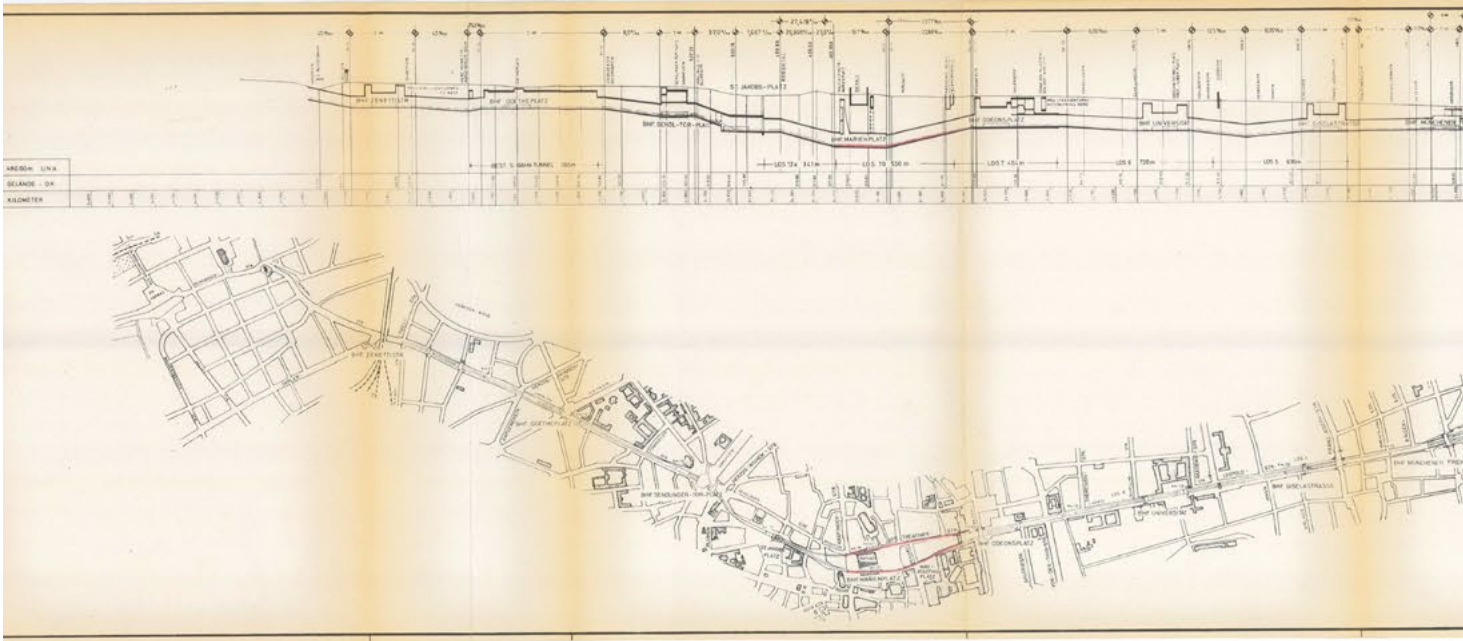


Abb. 3: Streckenübersichtsplan Nord-Süd-U-Bahnlinie U6, München, Stand 1967. Planarchiv Stadtwerke München

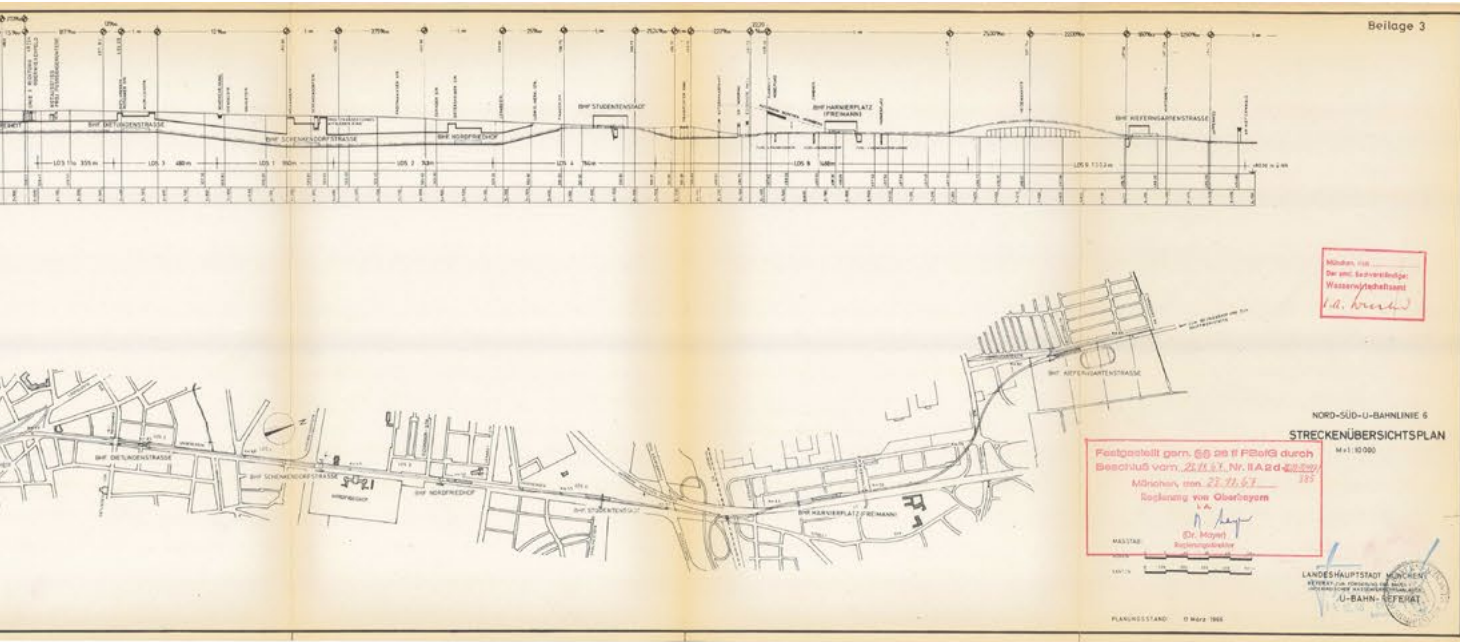
weitgehend seriellen Gestaltungsprinzip variierte. Auch in der Gestaltung bildet der Kreuzungsbahnhof Marienplatz, für den Alexander Freiherr von Branca eine bis heute räumlich wie farblich beeindruckende Gestaltung lieferte, die einzige Ausnahme.

Das Gestaltungskonzept Nestlers sah abgehängte Decken aus 15cm breiten, weiß einbrennlackierten Aluminiumlamellen vor, quer zur Bahnsteigausrichtung zusammengesetzt. Die Decken wurden durch 50cm tief heruntergezogene Schürzen gegliedert, die jeweils beidseits der mittigen Stützen angeordnet sind. In den Decken eingebaut fanden sich die ursprünglichen Beleuchtungskörper. Die Bahnsteigwände wurden mit 28cm breiten Faserzementplatten in verschiedener Färbung verkleidet,¹¹ die ebenfalls im Abstand der mittig angeordneten Säulen durch senkrechte Fugen gegliedert sind. Die übrigen Wände der Sperrgeschosse und Treppen wurden mit einem dem Nagelfluh ähnlichen Naturstein, Ceppo di Gre aus Norditalien, verkleidet. Die Böden wurden mit schwarzen Kunststeinplatten belegt, die zu den Bahnsteigkanten mit weißen Kunststeinstreifen gefasst sind. Ursprünglich waren die Brüstungen der Rolltreppen ebenso wie die in einem Metallbausystem errichteten Einbauten der Kioske und Schalter wie auch der Leitstreifen an den Bahnsteigwänden im gleichen Blauton wie die Münchner Straßenbahnwagen gehalten. Individuelles Charakteristikum der einzelnen Bahnhöfe der U6 stellen einzig die keramischen Stützenverkleidungen der Pfeiler der Bahnsteige dar (Abb. 5-7).¹² Die farbig glasierten Keramikplatten wurden von dem mit Nestler befreundeten und an der Kunstakademie lehrenden Baukeramiker Franz Eska entwickelt. Im privaten Schriftverkehr Eskas finden sich ausgiebige Diskussionen zur Herstellung der Platten und der Farbauswahl der Glasuren. Die halbindustrielle Fertigung baute auf runden Rohlingen auf, die von Ziegelwerken als stranggepresste Profilröhren geliefert wurden. In der Weiterverarbeitung wurden diese auf das gewünschte Maß zugeschnitten, getrocknet und geschrüht, bevor abschliessend der Glasurebrand erfolgte.¹³ Im Gegensatz zu anderen Steinwaren bedingt dieser Herstellungsprozess haptisch deutlich wahrnehmbare Un-

ebenheiten der Oberfläche (Abb. 8). Selbst in halbindustriellen Produktionsverfahren sind diese durch ständige Handhabung, Umwuchtung und starken Volumenschwund im Brand unvorhersehbar, und große Abmessungen wie im Fall der Stützenverkleidungen der U6 bedingen große Maßtoleranzen. Zu den sonst zurückhaltenden, glatten, aus seriellen Elementen zusammengesetzten Oberflächen aus beschichteten Eternitplatten und Aluminiumlamellen an Decken und Wänden bilden die großformatigen, auffällig farbigen Keramikplatten an den Stützen, wie auch die stark porösen Natursteinverkleidungen der nach oben führenden Wände, einen deutlichen Kontrast.



Abb. 4: Blick vom Odeonsplatz in die offene Baustelle der Nord-Süd-U-Bahnlinie U6 entlang der Ludwigstrasse, München. Foto: Alfred Haase, 1966



Das ursprüngliche Gestaltungskonzept Nestlers kann in den Regelbahnhöfen der U6 noch nachvollzogen werden, ist aber heute in keiner Station mehr vollständig in seiner ursprünglichen Form erhalten (Abb. 9). Der nachträglich erfolgte Ausbau der Station Odeonsplatz als Kreuzungsbahnhof der U4 und U5 führte zu einigen baulichen Veränderungen. Am Bahnhof Universität wurde 1996 die Erschließung des südlichen Ausgangs verändert, ein Aufzug nachgerüstet sowie eine neue Freitreppe ins Sperrgeschoss installiert. Auch in den Bahnhöfen Dietlindestraße, Nordfriedhof, Alte Heide und Studentenstadt wurden Aufzüge nachgerüstet. Am Bahnhof Alte Heide wurde 2002–2003 ein gänzlich neuer Aufgang zur Ungererstraße gebaut. Auch der Bahnhof Freimann erhielt erst 2009 einen Südzugang.

Vielfach verändert und teilweise ersetzt wurden die Wandverkleidungen aus Eternitplatten. Die Waschbetonplatten der Wandverkleidungen des Bahnhof Nordfriedhof waren bauteillich grau und erhielten in den 1990er Jahren einen orange-farbenen Anstrich, bevor sie 2016 hellgrau gestrichen wurden. Aktuell stehen in allen Bahnhöfen die Aluminiumlamellen der Deckenverkleidungen zur Diskussion, da sie keine Revisions-barkeit zulassen.

Wesentliche Baumaßnahmen erfolgten am zentralen Bahnhof Marienplatz. Bereits 1979 wurde die ursprüngliche Deckenverkleidung ersetzt, sowie erneut während der Neugestaltung 2003–2006. Diese ging zurück auf die Entscheidung zum Neubau eines Fußballstadions im Norden der Stadt, der Allianz-Arena. Das dadurch erhöhte Passagieraufkommen wird seither durch zusätzliche, 100m lange Fußgängertunnel aufgenommen, die in bergmännischem Vortrieb neben die bestehenden Bahnsteige gegraben wurden und durch elf Mauerdurchbrüche mit diesen verbunden sind. Gestalterisch hielt man sich bei diesem Umbau eng an den Entwurf von Brancas, so dass diese räumliche Ergänzung heute kaum als späterer Eingriff auffällt. Anders verhält es sich mit der Sanierung des Sperrgeschosses zwischen 2012 und 2015 durch Allmann Sattler Wappner in Zusammenarbeit mit Ingo Maurer. Die neue, rote Lichtdecke und die Verschiebung der Ladenlokale an den Rand hat einen einheitlichen, übersichtlichen und nicht unattraktiven Raum geschaffen, der jedoch von

der alten Konzeption abweicht. Der Bahnhof Münchner Freiheit wurde 2008 bis 2009 grundsaniert, dabei wurden die Bahnsteige inklusive Decken- und Wandverkleidung sowie Bodenbelag komplett erneuert. Auch hier wurde das Sperrgeschoss umgestaltet und mit neuen Verkaufsflächen ausgestattet. Das heutige, hellere Erscheinungsbild wird ebenfalls geprägt durch das Lichtdesign Ingo Maurers. Die Keramikfliesen der Stützen werden seither farbig angestrahlt. Während der laufenden Arbeiten an der Station Sendlinger Tor sind die Keramikverkleidungen der Stützen Anfang 2019 entfernt worden. Auch die Decken- und Wandgestaltung wird sich nach dem Umbau deutlich von der ursprünglichen Gestaltung unterscheiden.

Eine nicht unwesentliche zukünftige Herausforderung bildet in allen Regelbahnhöfen der Umgang mit den Fahrkartenschaltern und Kiosken, die heute kaum mehr besetzt bzw. vermietet sind. Diese nach einem einheitlichen Baukastensystem errichteten Einbauten in den Sperrgeschossen stehen heute größtenteils leer oder werden als Abstellräume genutzt (Abb. 10 und 11). Während sich hier nur schwer angemessene Nutzungen finden lassen, sind die Wandflächen der Zwischengeschosse und Bahnsteige für Werbeflächen (Plakatwände, Bildschirme) begehrt. Wesentliche Veränderungen der Gestaltung betreffen schließlich die Möblierung, Leitsysteme und technischen Anlagen, wie Notrufsäulen.

Die meisten der Veränderungen gehen denn, neben Maßnahmen der Reparatur und regelmäßigen Erneuerung von Verschleiß, auf gestiegene Fahrgastaufkommen und Sicherheitsbestimmungen zurück. Die Diskussion dieser baulichen und gestalterischen Veränderungen im Untergrund der Stadt hat zu beachten, dass die maßgebliche Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab), im Gegensatz zum Baugesetzbuch (BauGB) und der bayerischen Bauordnung (BayBO) keine Aussagen zum Bestandsschutz enthält. Lediglich die Paragraphen §6 Ausnahmen und §64 Übergangsvorschrift (BOStrab) deuten einen minimalen Spielraum an. Dieser obliegt jedoch gänzlich dem Ermessen der zuständigen Technischen Aufsichtsbehörde.¹⁴ Derzeit ist auch bei geringfügigen Änderungen, etwa dem Einbau neuer Bildschirme oder Änderungen

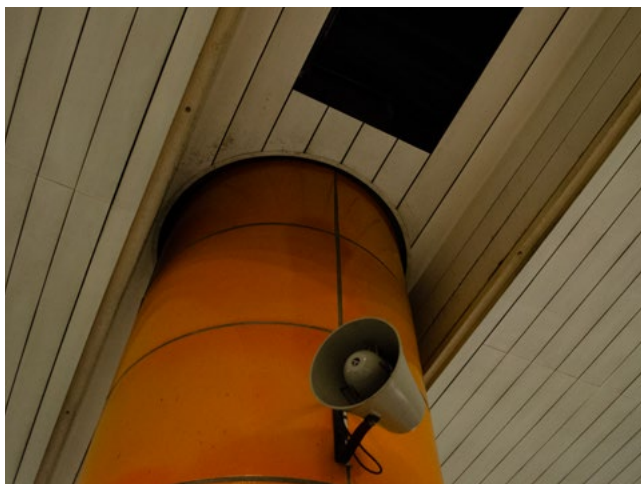
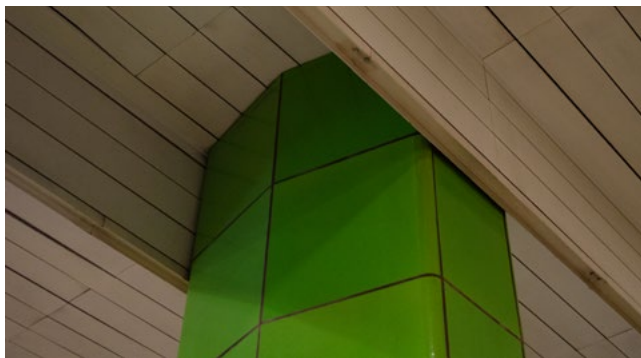


Abb. 5: U-Bahnhof Dietlindenstraße (eröffnet 1971), München. Übergang Stütze zu Abhangdecke. Foto: Yinghze Zhang, 2019

Abb. 6: U-Bahnhof Giselastraße (eröffnet 1971), München. Übergang Stütze zu Abhangdecke. Foto: Yinghze Zhang, 2019

Abb. 7: U-Bahnhof Universität (eröffnet 1971), München. Übergang Stütze zu Abhangdecke. Foto: Yinghze Zhang, 2019

der Decke, eine Gefährdungsbeurteilung im Einzelfall üblich und fällt in Bayern tendenziell streng aus.

Auch denkmalrechtlich ist es nicht unerheblich, dass die Anlagen der U-Bahn der BOStrab unterliegen. Denn der Begriff der „Baulichen Anlage“ im Bayerischen Denkmalschutzgesetz von 1973 ist der Bayerischen Bauordnung nachgebildet. Die BOStrab hingegen kennt nur den Begriff der Betriebsanlagen, die, für den hier besprochenen Bereich, nach §1 (7) BOStrab als „die bau-, maschinen- und elektrotechnischen Anlagen für den Fahrbetrieb, einschließlich der Hilfsbauwerke“ sowie „die für den Aufenthalt und die Abfertigung der Fahrgäste bestimmten Anlagen“ definiert sind. Die BayBO hingegen bestimmt in Art. 1 Verkehrsanlagen, Anlagen des Bergbaues unter Tage und Leitungen aller Art – kurz bauliche Infrastrukturen – explizit aus. Das Denkmalschutzgesetz umfasst sie nichtsdestotrotz, so bereits der maßgebliche Kommentar Tillmann Breuers 1976. „Alle Arten baulicher Anlagen können somit Teil eines Ensembles sein“,¹⁵ auch Verkehrsbauten und Bauten unter Tage, die nicht bauliche Anlagen im Sinne der Bauordnung sind. Dabei kann es sich bei den starken Differenzen zwischen den Bauten der U6 (wie auch bei der Olympialinie U3) nicht um eine einheitliche bauliche Anlage handeln, allenfalls um einen Zusammenschluss von Mehrheiten, deren Beziehung zueinander nicht nur funktionell gegeben ist, sondern auch „auf eine differenzierbare Kernaussage von geschichtlicher Bedeutung vermittelt werden kann“.¹⁶ Können aber die Stationen einer U-Bahnlinie als Ensemble im Sinne des Denkmalschutzgesetzes aufgefasst werden, wo dieses doch explizit auf Orts-, Platz- und Straßensbilder verweist? Unterirdische, seriell erfahrbare Mehrheiten baulicher Anlagen, die geradezu cineastisch als anschauliche Einheit (sprichwörtlich) erfahren werden, sah das Gesetz, das zwei Jahre nach Inbetriebnahme der ersten bayerischen U-Bahn in Kraft trat, nicht vor. Unabhängig davon, dass etwa der Odeonsplatz oder der Marienplatz oberirdisch heute gänzlich anders aussähen, würden die U-Bahnen nicht einen wesentlichen Teil des Verkehrsaufkommens aufnehmen – das schüt-



Abb. 8: Geborgene Teile der Keramikverkleidung der Stützen des U-Bahnhofs Sendlinger Tor (eröffnet 1971), München. Foto, Januar 2019

zenswerte Platzbild also tatsächlich erst durch die Verdrängung und Unsichtbarmachung wesentlicher Platzfunktionen unter die Erde möglich ist – stellt sich die Frage der räumlichen Abgrenzung des Ensembles. Wozu zählen wir die oberirdischen Eingänge zu den Bahnhöfen, die Straßenunterführungen unter der Ludwigstrasse, die zwar funktional nicht Teil des U-Bahn-systems sind, aber baulich und auch gestalterisch in einem Zug mit diesem errichtet wurden? Wozu zählen die Tunnel zwischen den Stationen? Wozu angeschlossene technische Räume, Was-server- und entsorgung, Stromtrassen und sonstige Leitungs-stränge, die um und mit den U-Bahntunnel geführt wurden? Die gemeinsame „Mitte“ des Ensembles, von der Breuer spricht, zeigt sich eindeutig im zwecksetzenden, gemeinsamen und ein-igenden Willen zur Modernisierung und Neugestaltung der Stadt in der Phase des Nachkriegsbooms bis 1973.

Diese Fragen verweisen auf eine grundsätzliche Herausforderung, jene Phänomene zu erhalten oder gar denkmalpflerisch zu behandeln, die Lewis Mumford als „underground city“ und „invisible city“ bezeichnet hat.¹⁷ Anstelle baulicher Anlagen, die als quasi autonome, architektonische Objekte sowohl räumlich wie auch historisch klar umrissen werden können, treten in der Auseinandersetzung mit dem baulichen Erbe des vergangenen Jahrhunderts zunehmend vernetzte, komplexe technische Systeme, die als Infrastrukturen zu fassen sind.

Seit einigen Jahren sind die räumlichen Implikationen von Infrastrukturen Gegenstand der kultur- wie architekturhistorischen Forschung geworden, ohne dass dies bisher größeren denkmalkundlichen Niederschlag gefunden hat. Dabei geht es nicht nur um großtechnische Systeme allein (die als Industriedenkmale durchaus dem üblichen Kanon zugeführt werden könnten), oder um vereinzelte schöpferische Gestaltungen (im Sinne „Kunst am Bau“). Der Begriff der Infrastruktur im 20. Jahrhundert umfasst vielmehr einen Großteil gesellschaftlicher und kultureller Phänomene. Mit ihm verbindet sich die Konnotation sozialer Sicherheit, staatlicher Verantwortung und wirtschaftlicher Prosperität. Besonders die Nachkriegsjahrzehnte der europäischen Wohlfahrtsstaaten – in München etwa die Ära eines Hans-Jochen Vogel – waren von einem modernen, infrastrukturellen Ideal bestimmt, welches beinhaltete, möglichst breiten Bevölkerungsschichten die gleiche Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Der Begriff der Infrastruktur, obwohl älter, hat denn auch erst in der Nachkriegszeit seine heutige Bedeutung gewonnen.¹⁸ Der Containerbegriff umfasst nicht nur Verkehrsanlagen, sondern auch Bildungs- und Kultureinrichtungen, Einrichtungen der medizinischen Versorgung, der öffentlichen Sicherheit, Medien und Kommunikationsmittel. Als Einrichtungen der staatlichen Daseinsfürsorge sind Infrastrukturen immer auch Mittel der Synchronisierung, Kontrolle und Regulierung von Strömen von Menschen, Gütern, Ressourcen, Ideen. Selbst räumlich stabil, ermöglicht Infrastruktur Mobilität und dient auf ganz andere Weise als Eingrenzungen, Mauern oder Baukörper der Beherrschung von Raum.

Die alltägliche Benutzung von Infrastrukturen ist selbstverständlich und erfolgt zumeist unbewusst. Solch infrastrukturegerechtes Verhalten ist jedoch etwas, das erst erlernt werden musste. Im Fall der ersten U-Bahnlinien Münchens dienten die vielfältigen Broschüren und Publikationen des U-Bahnreferats unter dem Titel *U-Bahn für München*, in denen über alle bau- und verkehrstechnischen Aspekte aufgeklärt wurde, insbesondere dem Zweck der Verkehrserziehung (Abb. 12). Die moderne techni-

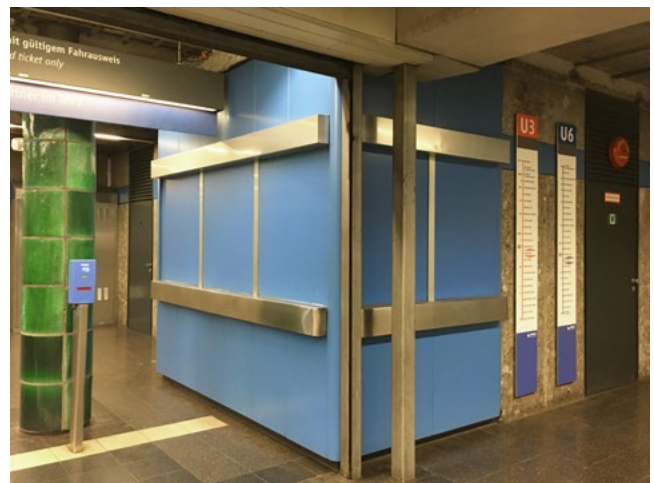


Abb. 9: U-Bahnhof Nordfriedhof (eröffnet 1971), München, mit nachträglich eingebautem Übergang, behindertengerechtem Aufzug und ausgetauschten Wandpaneelen. Foto: Yinghze Zhang, 2019

Abb. 10: Kiosk am U-Bahnhof Goetheplatz (eröffnet 1971), München, heutiger Zustand. Foto: Europa Frohwein, 2019

Abb. 11: Fahrkartenschalter am U-Bahnhof Goetheplatz (eröffnet 1971), München, heutiger Zustand. Foto: Europa Frohwein, 2019

sche Welt unter Tage erschien weniger fremd oder bedrohlich, wenn die laufenden Bauarbeiten mitverfolgt und durch technische Experten erklärt werden konnte. Diese Form der Erziehung hat auch dazu geführt, dass wir weltweit Netzpläne lesen können, in denen die jeweilige Stadt als ein System von Knoten und farblich markierten Verbindungen symbolisiert wird, die wenig mit der tatsächlichen räumlichen Topographie zu tun haben.

Wenn aber Infrastrukturen, wie Dirk van Laak festhielt, Elemente der Zukunftsorientierung sind, warum, um seine Frage zu paraphrasieren,¹⁹ sollte man sich denkmalpflegerisch mit ihnen befassen? Charakteristisch für Infrastrukturen ist, und dies wurde insbesondere in der soziologischen und historischen Forschung herausgearbeitet, dass wir sie erst bemerken, wenn sie nicht funktionieren. Stromausfälle, Streckensperrungen, Streiks der Müllabfuhr, der Ausfall des WLANs stellen für moderne Stadtbewohner*innen existenzielle Bedrohungen dar. In diesem Zustand der Unterbrechung der eingeübten Bewegungen erst wird uns die Substanz und Körperlichkeit infrastruktureller Anlagen bewusst. Der Zustand der Baustelle in den Münchner U-Bahnen ist solch eine latente Zäsur. Anlass, über diese Verkehrsanlagen als Bauwerke und materielle Zeugnisse einer Epoche nachzudenken, die abgeschlossen ist. Das ‚Denkmal‘ wird hier nicht notwendigerweise von außen als solches erkannt, das materielle Objekt selbst gibt den Denkanstoß, über den materiellen Umgang mit einem System nachzudenken, auf dessen nachhaltiges (und nicht nur technisches) Funktionieren wir angewiesen sind. Das wir erhalten sollten.



Abb. 12: Publikationen der Reihe *U-Bahn für München*, hg. v. *U-Bahn-Referat der Landeshauptstadt München*, erste fünf Hefte 1966–1970

Testimonies of a Large Construction Site. Munich's Aging Underground Stations

In retrospect, the construction of the Munich subway from 1964 onwards is associated with the joyful anticipation of the 1972 Olympics. Today, not much has remained of the spirit of optimism of this era. The further expansion of the lines went hand in hand with the continuous rebuilding and repair of the aged railway stations, none of which were to be preserved completely in their original design. After all, functional efficiency is more important. Significantly higher numbers of passengers and increased safety requirements had to be met, and new and larger areas and advertising panels to be integrated at the same time. Also, Paolo Nestler's rather sparse design pattern for the mainline stations of the U6 from Freimann to Goetheplatz, Munich's first subway line, may at first give little reason for its preservation. But it is the permanent state of the construction site that prompts us to reflect on the historical significance of the materiality of this infrastructure, which has long since inscribed itself in the unconscious of the city.

Literatur und Quellen

Tilmann BREUER, Ensemble – Konzeption und Problematik eines Begriffes des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes, in: Wilfried Lipp (Hrsg.), *Denkmal – Werte – Gesellschaft*. Zur Pluralität des Denkmalbegriffs, Frankfurt/Main / New York 1993, S. 170–202 [Erstpublikation in: *Deutsche Kunst und Denkmalpflege*, 34. Jg., 1976, Heft 1/2, S. 21–38].

Lewis MUMFORD, *The City in history: its origins, its transformations and its prospects*, London 1961.

Landeshauptstadt München, *U-BAHN-REFERAT* (Hrsg.), *U-Bahn für München*, München 1971.

Dirk VAN LAAK, Der Begriff „Infrastruktur“ und was er vor seiner Erfindung besagte, in: Gunter SCHOLTZ (Hrsg.), *Archiv für Begriffsgeschichte*, Band XLI, Bonn 1999, S. 280–299.

Dirk VAN LAAK, *Infra-Strukturgeschichte*, in: *Geschichte und Gesellschaft*, 27. Jg., 2001, Heft 3, S. 367–393.

Klaus ZIMNIOK, *Untersuchungen zur Entwicklung der Massenverkehrsmittel in der Landeshauptstadt München*, 6 Teile, 1963 (Stadtarchiv München, B+R 3746).

Klaus ZIMNIOK, *U-Bahn und S-Bahn in München – Planung und Gestaltung eines modernen Verkehrsmittels*, München 1967.

Klaus ZIMNIOK, *Eine Stadt geht in den Untergrund*, München 1981.

Bildnachweise

1, 10, 11: Europa Frohwein, 3: Planarchiv Stadtwerke München, Plan SWM 05_PA10, 4: Alfred Haase, Archiv U-Bahn Referat, Landeshauptstadt München, 2, 5, 6, 7, 9: Yinghze Zhang, 8, 12: Andreas Putz

- ¹ Neugestaltung der Stachus Passage 2011 durch Allmann Sattler Wappner München.
- ² Zuletzt 2015 Neugestaltung des Sperrgeschosses durch Allmann Sattler Wappner München. Neue Farb- und Lichtgestaltung gemeinsam mit Ingo Maurer.
- ³ Grundsanierung und Umgestaltung 2008–2009, neue Farb- und Lichtgestaltung durch Ingo Maurer.
- ⁴ Komplettisanierung aller drei Ebenen 2017–2022, insbesondere Neugestaltung des Durchgangs auf Bahnsteigebene durch Rückbau von Betriebsräumen, Drehung und Ergänzung vorhandener Treppenanlagen, sowie durch zwei Erweiterungsbauprojekte. Siehe <https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/modernisierung-sendlinger-tor.html> (17.11.2019).
- ⁵ Vorwort in U-BAHN-REFERAT, U-Bahn, 1971, S. 9.
- ⁶ Vgl. ZIMNIOK, Massenverkehrsmittel, 1963.
- ⁷ Vgl. den Beitrag von Kerstin Renz in diesem Band.
- ⁸ Vgl.: R. SCHIRMER, Die Juristerei – eine Säule des U-Bahn-Baues, in: U-BAHN-REFERAT, U-Bahn, 1971, S. 39–45; sowie ZIMNIOK, Stadt, 1981.
- ⁹ Vgl.: ZEDELMAIER, Der Wettbewerb der Firmen, in: U-BAHN-REFERAT, U-Bahn, 1971, S. 35–38; sowie BEIER, Der Weg der U-Bahn unter der Stadt, in: ebd., S. 53–56.
- ¹⁰ ZIMNIOK, U-Bahn, 1967, S. 27.
- ¹¹ Beim zunächst ausgeführten Bahnhof Nordfriedhof noch Waschbetonplatten, bei den übrigen Bahnhöfen dann Eternitplatten.
- ¹² Vgl. Garabede CHABASIAN, Architektur im Untergrund, in: U-BAHN-REFERAT, U-Bahn, 1971, S. 103–106.
- ¹³ Die Keramikverkleidung der Station Sendlinger Tor, die in Teilen von der Professur Neuere Baudenkmalpflege geborgen werden konnte, besteht aus eisenhaltigem Ziegelton. Er ist niedrig gebrannt auf ca. 1050°C mit einem Schamottanteil von 40% und doppelter, farbiger Glasur. Vermutlich wurde die türkisfarbene Oberfläche im ersten Glasurbrand mit weißer Engobe, also eingefärbtem Ton behautet und im zweiten Glasurbrand mit farbiger, verglasender Glasur fertiggestellt. Die Farbglassur ist dabei im Grundmaterial opak weiß und wird mit Farbkörpern aus Kobalt angereichert. Anhand der Glasurverteilung auf der Plattenkante zu urteilen, wurden beide Glasurschichten im Spritzverfahren aufgebracht. Angaben zu Material, Herstellungsverfahren und Verarbeitung von Eva Frohwein, die Schülerin Franz Eskas war und seine Werkstatt in den 1980er Jahren übernommen hat.
- ¹⁴ In Bayern ist das Sachgebiet 31.2 Schienen und Seilbahnen der Regierung von Oberbayern die zuständige Technische Aufsichtsbehörde.
- ¹⁵ BREUER, Ensemble, 1993 [1976], S. 185.
- ¹⁶ Ebd., S. 186.
- ¹⁷ MUMFORD, City, 1961, S. 45.
- ¹⁸ Vgl. grundlegend VAN LAAK, Infrastruktur, 1999.
- ¹⁹ VAN LAAK, Infra-Strukturgeschichte, 2001, S. 367.