

# Erfassung und Bewertung von U- und Stadtbahnen im Rheinland. Ein Projekt im LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland

Philipp F. Huntscha

Die Idee, den innerstädtischen Nahverkehr teilweise in den Untergrund zu verlagern, wurde schon in den späten 1950er Jahren von der Stadt Köln aufgenommen und verfolgt. In fünf weiteren Städten, die in den Tätigkeitsbereich des LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland (LVR-ADR) fallen – Bonn, Düsseldorf, Mülheim an der Ruhr, Essen und Duisburg –, versuchte man, das bestehende Nahverkehrssystem, vorrangig die Straßenbahn, vom starken Autoverkehr in den Innenstädten zu entkoppeln und unter die Erde zu verlegen. Schon hier sei erwähnt, dass in keiner der sechs Städte eine echte U-Bahn entstand, sondern ein Straßen- bzw. Stadtbahnsystem, das samt der Oberleitung teilweise unter die Erde verlegt wurde und an das bestehende oberirdische Netz angeschlossen war.<sup>1</sup> Das formulierte Ziel war es anfangs aber, diese in naher Zukunft zu einer ‚richtigen‘ U-Bahn weiterzuentwickeln, was aus finanziellen und baulichen Gründen wieder verworfen wurde. Im Folgenden werden die Anfänge des U-Bahn- bzw. Stadtbahnbaus im Rheinland skizziert und die Bahnsysteme der Städte Köln und Bonn vorgestellt. An diesen Beispielen kann man die verschiedenen Motivationen und Kontexte des unterirdischen Nahverkehrsausbaus und dessen Entwicklung im Nordrhein-Westfalen der 1960er bis 1980er Jahre beispielhaft ablesen.

## Köln

Die Idee, ein U-Bahnnetz in Köln zu errichten, geht auf den Beginn des 20. Jahrhunderts zurück. Visionäre Planungen, etwa für den Bau einer Verbindung bis nach Dortmund, standen neben Planungen für die Erschließung des Stadtgebietes in Köln. Der Dom bzw. Hauptbahnhof standen jeweils im Mittelpunkt dieser Konzepte, so etwa im Plan des Ingenieurs Hilge von 1927 (Abb. 1). Aus wirtschaftlichen Gründen wurde der Bau einer U-Bahn verworfen und der Ausbau von Straßenbahnen innerstädtisch und der Eisenbahnen zwischen den Städten fokussiert.<sup>2</sup> Im Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg wurde nur ein ausgedünntes Straßenbahnnetz wieder in Betrieb genommen, das am Leitbild der autogerechten Stadt orientiert war (Abb. 2). Nicht nur Köln, auch andere Mittel- und Großstädte setzten in der sogenannten Wirtschaftswunderzeit auf den innerstädtischen Straßenausbau für den motorisierten Individualverkehr, der die (Innen-)Städte in der Folge an den Rand eines Verkehrskollapses brachte. Das Straßenbahnnetz, das sich den (überfüllten) Raum mit dem übrigen Verkehr teilte, verlangsamte sich stark und wurde ineffizient und unattraktiv gegenüber dem Auto.<sup>3</sup>

Nachdem 1956 durch den Generalverkehrsplan in Köln der Grundstein für eine unterirdische Straßenbahn gelegt worden war, die in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung verlaufen sollte, entschied sich 1962 der Rat der Stadt Köln für den Bau einer

Unterpflasterstraßenbahn, kurz U-Strab.<sup>4</sup> Der Plan von 1956 sah vor, die Schienen der Straßenbahn unter die Erde zu verlegen, um damit eine vom Straßenverkehr getrennte und unabhängige Trasse zu schaffen. Die Städte Köln und Essen waren die ersten in Nordrhein-Westfalen, die sich für kostspielige Tunnelbauten unter den Innenstädten entschieden und ohne finanzielle Förderung – etwa durch Landes- oder Bundesmittel – mit dem Ausbau des Netzes begannen.<sup>5</sup> In Essen jedoch wurde aus Kostengründen nur eine unterirdische Station innerhalb des damals ansonsten oberirdischen Netzes eröffnet.<sup>6</sup>

In Köln begann man 1963 mit dem Bau der U-Strab und entschied sich bewusst gegen das komplett vom restlichen Nahverkehr entkoppelte System einer U-Bahn. So sahen die Planenden ein Mischsystem – als ‚Köln System‘ seitdem benannt – vor, in dem die Tunnelstrecken an die oberirdischen, zum Teil schon vorhandenen Straßenbahnstrecken angeschlossen wurden und je nach Bedarf und finanzieller Möglichkeit ausgebaut werden sollten. Die erste unterirdische Strecke war rund 1,4 km lang und umfasste zur Eröffnung 1968 zwei Stationen, Appellhofplatz/Zeughaus und Dom/Hauptbahnhof. Schon kurz darauf, 1969 und 1970, konnten vier weitere unterirdische Haltestellen eröffnet werden: Appellhofplatz/Breite Straße, Neumarkt, Poststraße und Breslauer Platz (Abb. 3).<sup>7</sup>

Die Anforderungen der Planenden an die ersten sechs unterirdischen U-Bahnhöfe waren zum einen die Betriebssicherheit und Wartungsfreundlichkeit, woraus eine weitgehende Normierung der Gestaltungselemente entwickelt wurde, die den

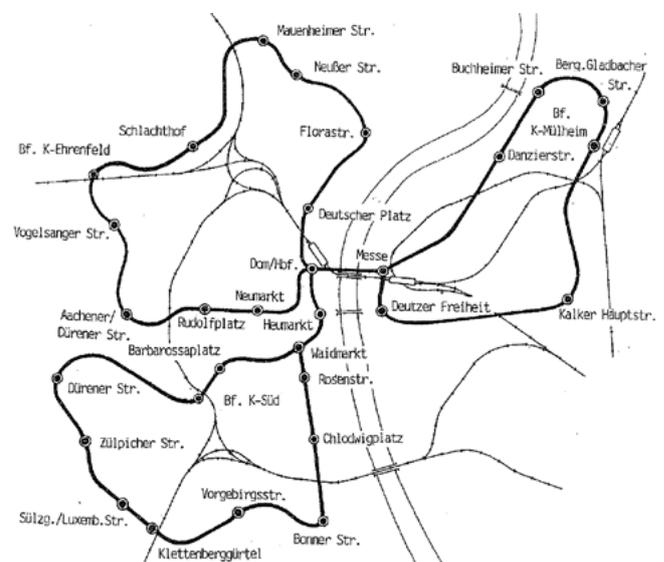


Abb. 1: U-Bahnplanung nach Ingenieur Hilge, Köln, Planungsstand 1927. Grafik 1988

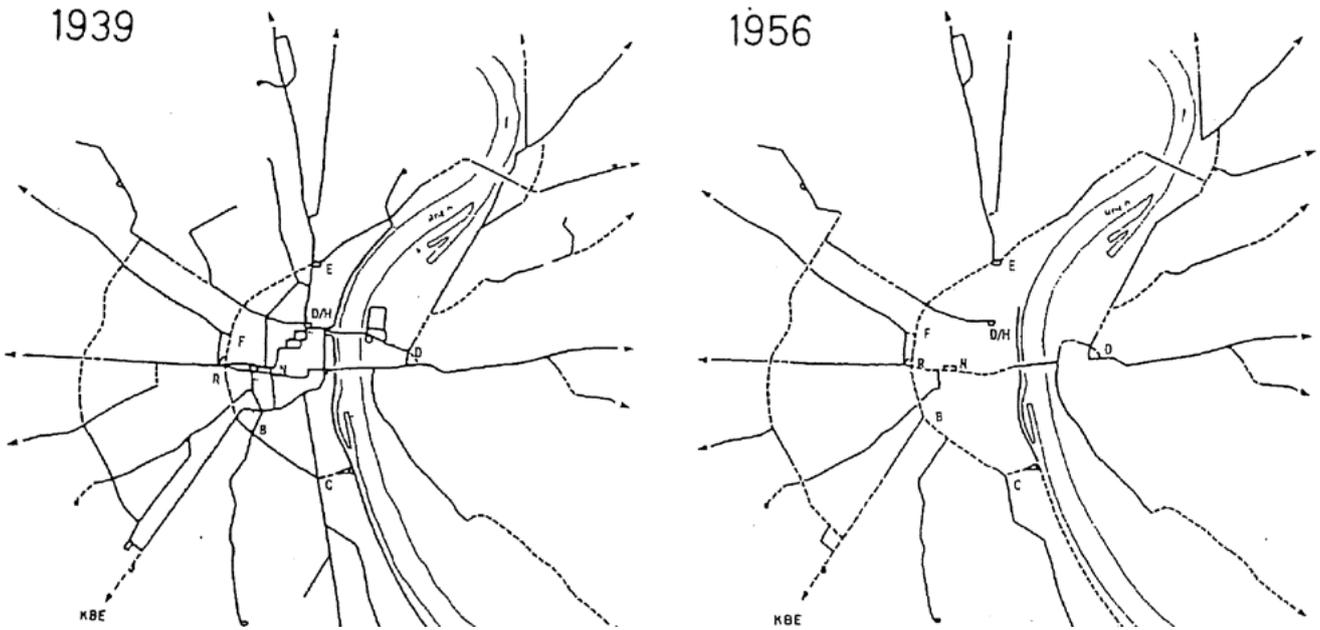


Abb. 2: Gegenüberstellung des Straßenbahnnetzes, Köln, 1939/1956. Grafik 1988

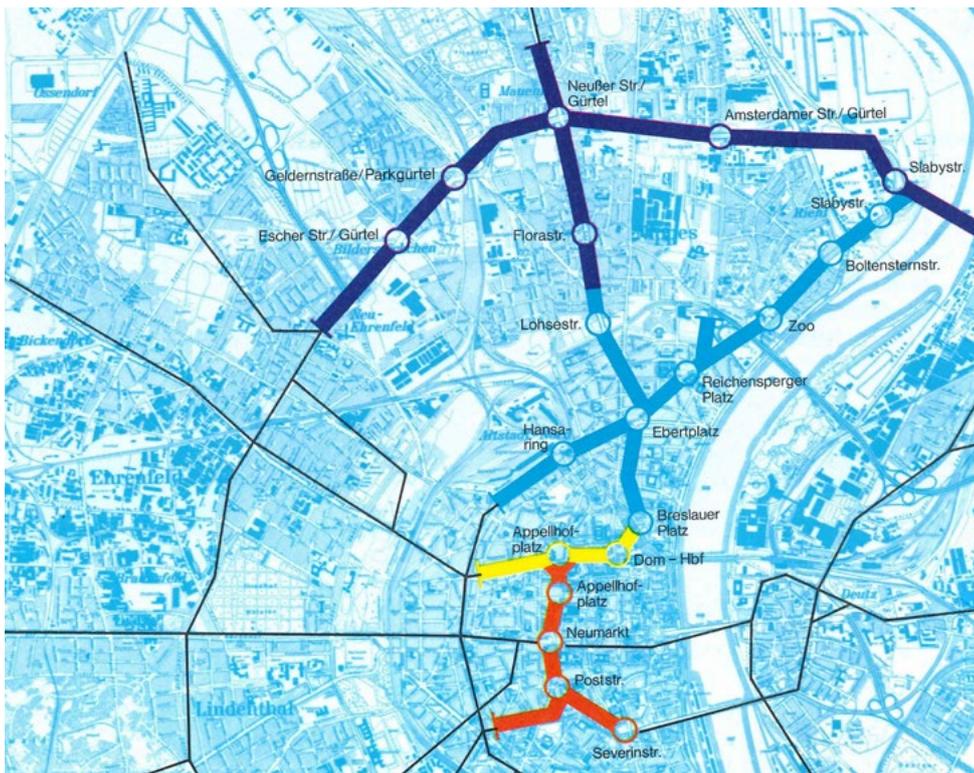


Abb. 3: Ausbauphasen des Kölner Straßenbahnnetzes (Ausschnitt). Grafik 1974

Einsatz von Wandkeramik für die Wände, Betonwerksteinen für die Böden sowie Aluminiumpaneele oder Putz für die Decken der Haltestellen umfasste. Zum anderen wurde der gestalterische Anspruch durch die Vergabe des Innenausbau bzw. der Gestaltung der einzelnen Stationen an verschiedene Kölner Architektenbüros unterstrichen.<sup>8</sup> Die Stationen befinden sich dementsprechend im Spannungsfeld zwischen der künstlerischen Gestaltung und den technischen und finanziellen Anforderungen sowie den Möglichkeiten der Zeit. Charakteristisch für die Kölner U-Bahnhöfe sind die gefliesten Wände der Seitenbahn-

steige. Der dazwischenliegende, den Gleisbereich mit umfassende Raum wird mittig von eckigen Stützen getragen oder ist im Einzelfall stützenlos. Die Decken sind abgehängt mit Aluminiumpaneelen oder Rabitzplatten. In anderen Fällen ist die Betonkonstruktion weiß verputzt (Abb. 4). Die Farbgestaltung der Stationen bewegt sich von weiß über blaugrau bis orange.

Mit dem in der Folge weiter erfolgten Netzausbau, der in den 1970er und 1980er Jahren auch oberirdisch – teilweise auch als Hochbau – erfolgte, wurde das Netz in Richtung Norden sowie bis auf die andere Rheinseite erweitert. Es erstreckte sich damit

über weite Teile des Stadtgebietes. Im Zuge dieser Entwicklung tauchte der Begriff ‚U-Bahn‘ wieder prominent in Planungen, aber auch öffentlichen Bekanntmachungen auf. Das ‚U‘ deutet dabei an, dass es sich um ein unabhängiges Straßenbahnnetz handelt, das kreuzungsfrei und mit eigens dafür entwickelten Wagen betrieben werden sollte.<sup>9</sup>

## Entwicklung im Land Nordrhein-Westfalen

Während des U-Bahnbaus in Köln und Essen erkannten auch die Planungsbehörden auf Landesebene in Nordrhein-Westfalen die Wichtigkeit der stärkeren Regulierung des Verkehrs und konzipierten eine Rahmenplanung für den Nahverkehr, die nicht nur die innerstädtische Erschließung, sondern auch die Verbindung zwischen den Städten vorsah. Bis dahin waren die Städte für die Planung ihres Nahverkehrs größtenteils selbst verantwortlich. Neben dem Ausbau der S-Bahn sollte die Straßen- bzw. U-Bahn ausgebaut werden. In den Konzepten der 1970er Jahre des Landes taucht der Begriff Stadtbahn auf, der den stadtverbindenden Charakter hervorheben und für ein kombiniertes System von Straßenbahn und U-Bahn stehen sollte.

Ziel der Rahmenplanungen und des Nordrhein-Westfalenprogramms war es, in drei Ballungszentren (Köln/Bonn, Rhein-Ruhr und Bielefeld, Abb. 5) eine Stadtbahn finanziell zu fördern und zu entwickeln, die je innerhalb dieser Ballungszentren städteübergreifend, kreuzungsfrei und normiert sein sollte, sodass ein umfassendes Netz geschaffen würde, welches dann von einem bestimmten Stadtbahnwagentyp befahren werden könnte. Hierfür wurden jeweils Verkehrsgesellschaften gegründet, deren Aufgabe die Organisation und Durchführung des Ausbaus war.<sup>10</sup> Durch diesen Beschluss und die stärkere Förderung intensivierte sich der U- bzw. Stadtbahnbau in Nordrhein-Westfalen. In der Folge wurden zahlreiche Strecken realisiert und die Gestaltung der Bahnhöfe rückte verstärkt in den Fokus, was in zahlreichen Broschüren zum U-Bahnbau erkennbar ist.

## Bonn

Bevor das Land Nordrhein-Westfalen mit den eben beschriebenen Auflagen und größeren Fördersummen den Stadtbahnbau unterstützte, wurde in Bonn, zu dieser Zeit eine Stadt mit nur rund 130.000 Einwohnern, bereits mit der Planung und dem Bau einer unterirdischen Stadtbahn begonnen.<sup>11</sup> Durch die Funktion Bonns als Bundeshauptstadt während der deutschen Teilung, die umfangreiche Baumaßnahmen des Bundes, aber auch der Stadt mit sich brachte, sahen die Planenden eine große Chance im U-Strabbau, die eingemeindeten Städte Beuel und Bad Godesberg sowie das Regierungsviertel mit der Innenstadt und somit auch mit dem Fernverkehr zu verbinden.<sup>12</sup> Die Finanzierung des Projektes wurde, anders als in Köln oder Essen, schon vor Baubeginn durch Zusage von Bundesmitteln gesichert.<sup>13</sup>

Die Gestaltung sowie das Leitsystem von fünf der ersten sechs U-Bahnhöfe (Universität/Markt, Juridicum, Auswärtiges Amt, Museum König und Heussallee), die repräsentativ für das Selbstverständnis der noch jungen Bundesrepublik sein würden – bundesweit wie international –, wurden 1973 durch einen Ideenwettbewerb unter Vorsitz des Schweizer Künstlers und Architekten Max Bill ausgewählt<sup>14</sup>: Den ersten Platz sicherte

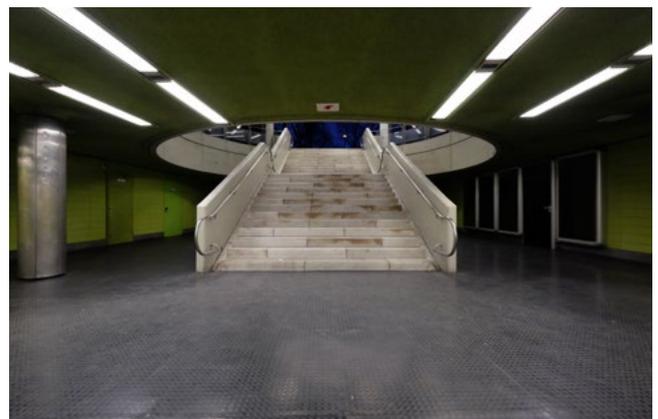
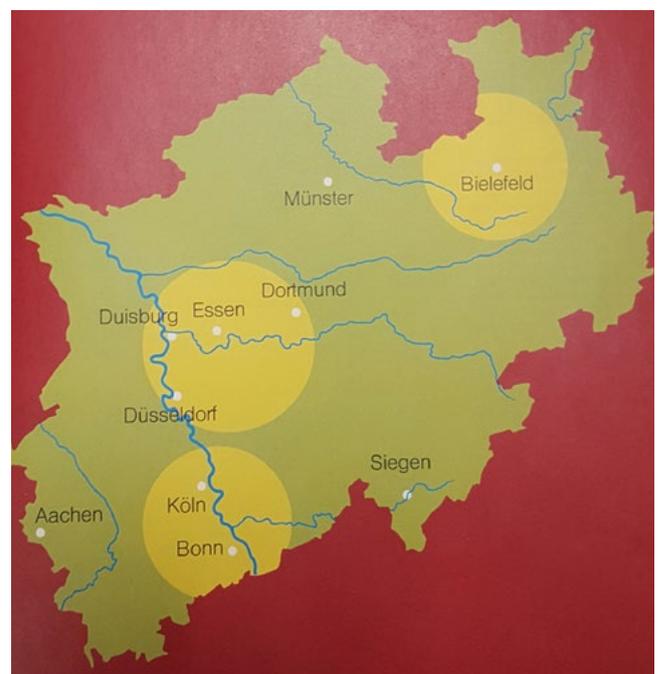


Abb. 4: U-Bahnhof Breslauer Platz, Köln, 1970 eröffnet (2006 abgebrochen und neu errichtet). Foto 1970er Jahre

Abb. 5: Die drei Ballungszentren in Nordrhein-Westfalen. Grafik 1978

Abb. 6: Zugang zum U-Bahnhof Universität-Markt, Bonn, 1975 eröffnet. Foto 2019

sich die Kölner Architektengruppe Dreistädter (Hardy Fischer, Harald Hullmann und Hanno Schimmel). Ihr Konzept „widersprach [...] herkömmlichen abstrakten Leitsystemen [...] und bezog sich auf oberirdische Situationen“, sodass z.B. die Station Auswärtiges Amt mit großdimensionierten Bildschirmen ausgestattet sein sollte, über die Liveübertragungen von Bundestagsitzungen oder Pressekonferenzen stattfinden sollten.<sup>15</sup> Letztendlich entschied man sich gegen das experimentelle Konzept und beauftragte Alexander Freiherr von Branca aus München, der in München U-Bahnhöfe realisierte hatte, Peter Busmann und Gottfried Haberer aus Köln und die Wiener Architektengruppe U-Bahn (Wilhelm Holzbauer, Heinz

Marschalek, Georg Landstätter und Bert Gantar), die zeitgleich in Wien mit der Planung der U-Bahn betraut waren, mit der Gestaltung der U-Bahnhöfe.<sup>16</sup> Die weiteren Haltestellen (z.B. Bonn Hauptbahnhof) wurden größtenteils von den Mitarbeiter\*innen des Tiefbauamts der Stadt Bonn entworfen.<sup>17</sup>

Von Branca wurde die Aufgabe übertragen, die vier innerstädtischen Haltestellen zu entwerfen, während Busmann und Haberer die Stationen im Regierungsviertel gestalten sollten. Nachdem 1967 der erste Rammschlag der Strecke erfolgt war, wurde der Abschnitt Universität – Heussallee 1975 eröffnet. Zur Eröffnung waren prominente Vertreter\*innen von Bund und Land anwesend.<sup>18</sup> Die Stadt Bonn veranstaltete ein Volksfest zur Eröffnung, auf dem sich sieben Städte der Bundesrepublik mit einem U-Bahn- oder U-Strabsystem mit regionaltypischen Kostbarkeiten, wie Nürnberger Bratwürsten, Münchner Weißbier oder wie Köln mit einer Karnevalsgruppe präsentieren konnten.<sup>19</sup>

Die Gestaltung der Stationen fußt auf der Grundform bzw. auf dem Modulsystem der Wiener U-Bahn, die von der dortigen Architektengruppe U-Bahn zeitgleich entwickelt wurde (vgl. Beitrag von Ralf Liptau in diesem Band).<sup>20</sup> Im Gegensatz zu Wien werden nicht die Bahnhöfe jeder Linie mit einer gemeinsamen, der Orientierung im Netz dienenden Kennfarbe gestaltet, sondern die Stationen individuell farblich gestaltet: Grün, Blau, Braun, Orange und Gelb stehen in Bonn für eine bestimmte Haltestelle innerhalb einer Linie und sind gleichzeitig Teil des stationsübergreifenden Leitsystems, das jeder Station einer Farbe zuordnet.

Die Stationen von Brancas' bestehen aus Seitenbahnsteigen mit darüber liegenden Verteilerebenen und, nur an der Station Universität/Markt, mit oberirdischen Bauten, die mit dem Kurfürstlichen Schloss in Korrespondenz treten. Weißer Marmor ist für die Treppenstufen und Bahnsteigkanten ausgewählt worden, die Handläufe sind aus gebogenem Metall (Abb. 6). Auf Bahnsteigebene werden die leicht schrägen Wände, die mit sogenannter KerAion-Keramik – einer in den 1960er Jahren entwickelten und großflächigen, nur wenige Millimeter dünnen Keramik – in Spezialfarben verkleidet sind, durch ein durchgehendes, grau eloxiertes Band, welches das Leitsystem aufnimmt, von der farbigen Aluminiumdecke getrennt. Vitrinen wirken wie in dieses Band eingehängt und Sitzbänke aus farbigem Glasfaserkunststoff scheinen über dem dunklen Noppengummiboden zu schweben. Der Fahrgastbereich ist durch die heruntergebogene Decke vom rein ingenieurmäßig gestalteten, dunklen und schwarzen Bahnbereich klar abgegrenzt, sodass die Technik, wie die Oberleitungen, aus Perspektive der Fahrgäste zu verschwinden scheint (Abb. 7).

Die Station Heussallee liegt am nördlichen Rand des Regierungsviertels und wurde von den Architekten Busmann und Haberer entworfen (Abb. 8). Der Bahnhof ähnelt den Wiener sowie den durch von Branca gestalteten Bonner Stationen, setzt sich aber im Detail von diesen ab. Boden, Decke und Wand stehen orthogonal zueinander, das Fliesenformat ist quadratisch, in Bahnen gegliedert, die Decke gelocht und nicht zum Bahnsteig heruntergezogen, sondern durch ein separates, senkrecht abgetrennt. Die Bodenfarbe ist braun, das Mobiliar unterscheidet sich leicht von dem der übrigen Stationen. Auffällig an den Stationen ist die weit ausgreifende Verteilerebene mit elf Zugängen, deren Decken teilweise mit dem Wandmaterial verkleidet sind.<sup>21</sup>

Die Stadtbahn wurde in den folgenden Jahren nach Süden und Norden erweitert und ausgebaut, sodass zur Bundes-

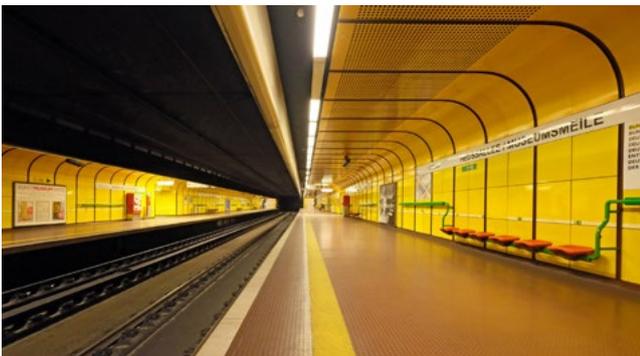


Abb. 7: U-Bahnhof Juridicum, Bonn, 1975 eröffnet. Foto 2019

Abb. 8: U-Bahnhof Heussallee/Museumsmeile, Bonn, 1975 eröffnet. Foto 2019

Abb. 9: U-Bahnhof Robert-Schuman-Platz, Bonn, 1981 eröffnet. Foto 2019

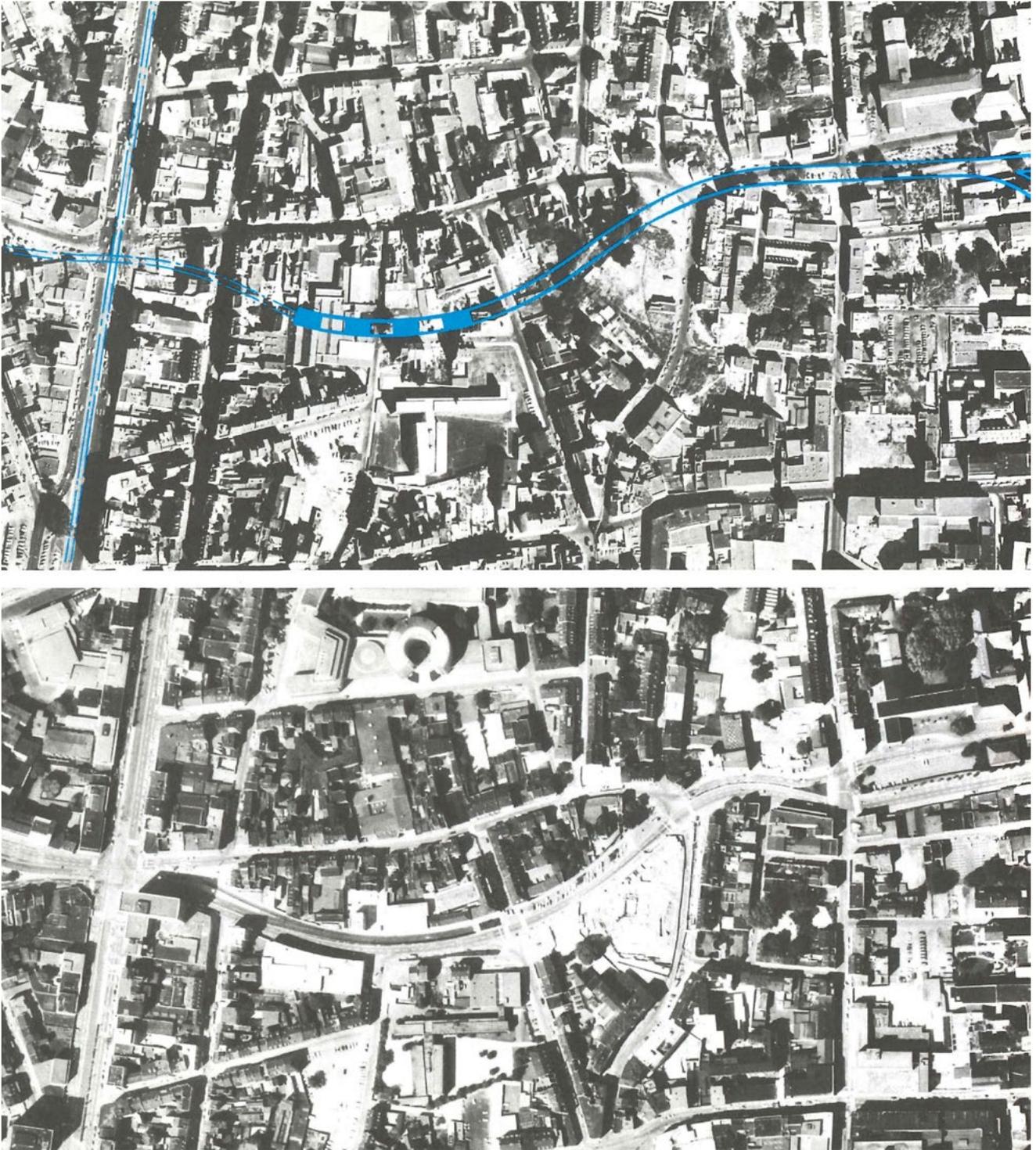


Abb. 10: Straßendurchbruch im Friesenviertel im Zuge des U-Bahnbaus, Köln. Luftbilder 1957/1987

gartenschau 1979, die im südlichen Stadtgebiet ihren Platz fand, weitere Stationen, unter- wie oberirdisch, hinzukamen. So wurden grundlegende Gestaltungsmerkmale der früheren U-Bahnhöfe aufgegriffen und stellenweise ergänzt, z.B. durch Pildächer bei den oberirdischen Stationen. Die Erweiterungen wurden teils unterirdisch geführt, etwa an den Streckendenen in Ramersdorf und Bad Godesberg (Abb. 9).

Anhand der beschriebenen Stationen lässt sich ein hoher Anspruch an Qualität von Material und Gestaltung, und damit auch an Repräsentation der Stadt, aber vor allem der jungen

Bundesrepublik ableiten. Von Branca, dessen Münchener U-Bahn-Station Marienplatz einige Jahre früher eröffnet worden war, passte sein Konzept der Bahnhofsgestaltung in Bonn nach dem Wiener und Kölner System an, sodass die Fahrgastbereiche vom Gleisbereich gestalterisch und funktional getrennt sind und die Ausstattung nicht komplett in das Modulsystem integriert wurde. Auch die Stationen von Busmann und Haberer sind an dieser Grundform orientiert und variieren den jeweiligen Bahnhof so weit im Detail, dass ein Übergang in der Gestaltung zwischen Stadt und Regierungsbereich erkennbar ist.



Abb. 11: Ecke Riehler Straße/Theodor-Heuss-Ring vor und nach dem Bau des U-Bahnhofs Ebertplatz, Köln. Fotos um 1967 (links) und 1973 (rechts)

## Erfassung und Bewertung

U-Bahnhöfe und der Bau der Strecken sind grundsätzlich aus zwei Blickwinkeln für die Denkmalpflege von hohem Interesse: Durch den Bau wurde die jeweilige städtebauliche Entwicklung maßgeblich geprägt. Geplante oder erst durch den U-Bahnbau ermöglichte Verbindungen und Straßendurchbrüche, besonders durch die offene Bauweise, veränderten den Stadtgrundriss und initiierten neue Entwicklungen, wie in Köln oder auch in Bonn: Historische bzw. historistische Bausubstanz, wie das Friesenviertel in Köln oder die Wohnbebauung vor dem Bahnhof in Bonn, in jener Zeit noch nicht zu ihrer heutigen Wertschätzung gelangt, verschwand und wich modernen Formen und machte die Weiterentwicklung und Modernisierung der Städte möglich (Abb. 10 und 11). Aber auch die Zu- und Abgänge der U-Bahnhöfe mussten sich in die umliegende historische Bebauung einfügen und für das Neue in der Stadt stehen, wie es in Bonn vor dem Hauptgebäude der Universität geschah.

Die U-Bahnhöfe als unterirdische, aus dem Straßenraum nicht einsehbare Architekturen jedoch sind in diesem Zusammenhang von besonderem Interesse. Sie sind Zeugnisse der Entwicklung und der Geschichte von Städten und der Gesellschaft, die in ihnen lebt und somit ein Spiegel der Zeit in technischer und gestalterischer Hinsicht. Schon früh sind sie nicht nur reine Funktions- und Alltagsbauten, sondern explizit künstlerisch ausgestaltet, in der frühen Nachkriegszeit eher schlicht-funktionalistisch, später mit aufwändigerer gestalterischer Instrumentierung.

Hier wird die Wichtigkeit der Bauaufgabe U- bzw. Stadtbahn erkennbar, sodass beim LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland schon 2016, zusammen mit der Werkstatt Baukultur, einer studentischen Initiative am Kunsthistorischen Institut der Universität Bonn, die Erforschung der Bonner Stadtbahn begann.

Um jedoch eine abschließende Bewertung vornehmen zu können, braucht es eine flächendeckende Grundlagenforschung zu den Stadtbahnssystemen und ihren Bahnhöfen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Wie anfangs erwähnt, befinden sich in sechs Städten im Tätigkeitbereich des Amtes unterirdische Bahnhöfe, die in der Mehrzahl seit den 1970er Jahren errichtet wurden.

Ziel des nun laufenden denkmalfachlichen Erfassungsprojektes ist es, zum einen den historischen Kontext der Stadtbahnplanungen dieser Zeit aufzuarbeiten, um verschiedene Entwicklungen im Rheinland zu verstehen und zu vergleichen. Gleichzeitig soll auch der Einfluss des U-Bahnbaus auf die Stadt nachvollzogen werden. Die Gestaltung der unterirdischen Haltestellen nimmt in dieser Arbeit einen besonderen Stellenwert ein, da sie Ausdruck der Architektur-, Kunst- sowie der Stadtgeschichte und Zeugnis der Zeit ist.

So fußt die Arbeit der Erfassung auf Archivrecherchen bei Städten und Betreibergesellschaften; Quellen und Sekundärliteratur werden ausgewertet, zugleich wird der Erhaltungszustand durch Begehungen der einzelnen Stationen sowie Bildvergleiche zwischen dem heutigen und dem bauzeitlichen Zustand eingeschätzt.

Grundlage für die Bewertung von baulichen Anlagen oder Teilen davon, in diesem Fall von U-Bahnhöfen, ist das Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG NRW). Dieses fordert ein öffentliches Interesse, das besteht, wenn die Sache bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse ist. Weiter müssen für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen. Hierbei muss nicht jedes Kriterium, sondern mindestens eine Bedeutung sowie ein Grund erfüllt sein.<sup>22</sup>

Ziel ist, dass erhaltenswerte Stationen, nach dem Vorbild der Unterschutzstellung von U-Bahnhöfen der Nachkriegszeit in



Abb. 12: U-Bahnhof Heißen Kirche, Mülheim/Ruhr, 1977 eröffnet. Foto 2018

Berlin, auch im Rheinland unter Denkmalschutz gestellt werden. Ein grundlegendes Problem dabei ist der starke Veränderungsdruck sowie teils berechtigte Forderungen nach Modernisierungen und Erweiterungen, die den Charakter der Stationen verändern und in unterschiedlichem Maße beeinflussen. Es beginnt bei kleineren Eingriffen, wie die Veränderung, Wegnahme und das Hinzufügen von Ausstattungsgegenständen wie Sperreanlagen, Kiosken und Werbeanlagen. Aber auch Leitsysteme werden ausgetauscht und somit verändert sich der ursprüngliche Ausdruck und Charakter der Stationen (Abb. 7). Massivere Eingriffe sind Anpassungen im Hinblick auf Barrierefreiheit, Sicherheit, Brandschutz und Komfort: Es kommt zu Einteilungen in Abschnitte und zu Hinzufügungen von gläsernen Rauchbarrieren, neuen Dächern über den Zugängen und zur Herausnahme von Deckenverkleidungen. Aber auch notwendige Veränderungen müssen so sensibel wie möglich und in Abhängigkeit von den bestehenden gestalterischen Konzeptionen und Qualitäten erfolgen. Mit größeren und umfassenderen Eingriffen wie dem Komplettumbau oder der gestalterischen Modernisierung ist hingegen der Zeugniswert jedes historischen Artefakts bedroht.

## Fazit

U-Bahnhöfe können aktuellen Kriterien zur Bewertung von Denkmälern entsprechen und stellen auf zahlreichen Ebenen potenziell einen Denkmalwert dar, auch wenn sie für viele noch alltägliche Räume und Gebilde sind, die unter einem ständigen Veränderungsdruck stehen. Die Stationen prägen den Alltag und werden zu Identifikations- und Verbindungspunkten. Sie sind eine Symbiose von Technik und Kunst aus verschiedenen Zeiten und mit unterschiedlichen Ansprüchen, die für alle zugänglich sind und zudem noch benutzt werden.

Die U-Bahnhöfe im Zuständigkeitsgebiet des LVR-ADR sind in einer ersten Phase vom Funktionalismus der 1960er Jahre geprägt, wie in Köln oder Essen, entwickeln sich durch stärkere finanzielle Möglichkeiten, aber auch durch ein verändertes Gestaltungs- und Gesellschaftsbewusstsein seit den 1970er Jahren in ihrem gestalterischen Ausdruck weiter. Beispielsweise seien hier, als kleiner Ausblick, Stationen wie Heißen

Kirche in Mülheim/Ruhr, Äußere Kanalstraße in Köln oder die Station König-Heinrich-Platz in Duisburg erwähnt, die maßgeblich vom Künstler Gerhard Richter gestaltet wurde.

## *Inventorisation and Evaluation of Undergrounds in the Rhineland. A Project of the Monument Service of the Rhineland*

*Beginning in the post-war period, six cities (Bonn, Cologne, Düsseldorf, Essen, Mülheim/Ruhr and Duisburg) decided to move their trams into the underground. These six systems today are located within the scope of the Landschaftsverband Rheinland, the regional monument authorities. The guiding principle of the 1950s and 1960s, the car-friendly city, caused the inner cities to run up against their capacities and local traffic became inefficient and unattractive due to congestion. Cologne and Essen began building expensive tunnels in the early 1960s, and further developed the existing local transport systems. With the financial support of the state of North Rhine-Westphalia and the Federal Republic of Germany and the colourful and expressive time of the 1970s and 80s did the stations gain a stronger creative expression. But also for the cities the subway construction was of immense importance. New street connections, quarters and squares were created and were the starting points for a new urban planning. As a result, subway stations are of high interest not only because of their design, but also because of their urban planning function. They are daily used architectures with identification requirements, which are exposed to a high pressure to change. This makes an awareness of the qualities and testimonial values and a sensitive approach to them indispensable.*

## Literatur

Volker ALBUS / Christian BORNGRÄBER, DesignBilanz. Neues deutsches Design der 80er Jahre in Objekten, Bildern, Daten und Texten, Köln 1992.

Martin BREDENBECK, Ein Denkmal auf ganzer Linie? Baukulturelles Engagement für die Bonner U-Bahn-Stationen, in:

Andrea PUFKE (Hrsg.): Schall und Rauch. Industriedenkmäler bewahren (Arbeitsheft der rheinischen Denkmalpflege 84), Petersberg 2017, S. 207-213.

INFORMATIONSDIENST DER STADT BONN (Hrsg.), Nr. VII, 16 (Pressemeldung); 17.3.1975 (Stadtarchiv Bonn, Ic 290).

INFORMATIONSDIENST DER STADT BONN (Hrsg.), Nr. VII, 17 (Pressemeldung); 20.3.1975 (Stadtarchiv Bonn, Ic 290).

LANDESREGIERUNG NORDRHEIN-WESTFALEN, Nordrhein-Westfalen-Programm 1975, Düsseldorf 1970.

Hans LINDEN, Architektur und Schienennahverkehr, in: Der Stadtverkehr, 1974, Heft 11/12 (Sonderheft Stadtbahn Rhein-Sieg im Raum Bonn. Eröffnung am 22. März 1975).

Ralf LIPTAU / Verena PFEIFFER-KLOSS, Von Stecknadeln und Fäden. U-Bahnhöfe der Nachkriegsmoderne unter Wien und Berlin, 2017, in: kunsttexte.de, E-Journal für Kunst- und Bildgeschichte, Berlin 2017 (<https://edoc.hu-berlin.de/handle/18452/19347>; 2.12.2019).

PRESEAMT DER STADT BONN (Hrsg.), Bonn hat Mut bewiesen, Bonn 1975 (Stadtarchiv Bonn, Ic 290).

Hans SCHMITT, Erste Betriebsstufe der Stadtbahn in Bonn, 1974, in: Der Stadtverkehr, 1974, Heft 11/12 (Sonderheft Stadtbahn Rhein-Sieg im Raum Bonn. Eröffnung am 22. März 1975), S. 3-6. STADT BONN (Hrsg.), Unsere Stadtbahn, Bonn 1975.

STADT BONN (Tiefbauamt / Presseamt) (Hrsg.), Stadtbahnknotenpunkt am Bahnhofsvorplatz, Bonn 1979.

STADT KÖLN / AMT FÜR BRÜCKEN- UND U-BAHNBAU (Hrsg.), Bauen im historischen Boden. 25 Jahre U-Bahn in Köln, Düsseldorf 1988.

STADT KÖLN / KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG (Hrsg.), Die Kölner U-Bahn: 50 Jahre Mobilitätsgeschichte, Köln 2018.

STADT KÖLN / KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG (Hrsg.), U-Bahn Köln 1974, Köln 1974.

STRASSENBAHN- UND U-BAHNFREUNDE KÖLN e.V. (Hrsg.), 20 Jahre U-Bahn Köln, Köln 1988.

## Bildnachweise

1: Straßenbahn- und U-Bahnfreunde Köln e.V. (Hrsg.), 20 Jahre U-Bahn Köln, Köln 1988, S. 4, 2: Straßenbahn- und U-Bahnfreunde Köln e.V. (Hrsg.), 20 Jahre U-Bahn Köln, Köln 1988, S. 6, 3: Stadt Köln, Kölner Verkehrs-Betriebe AG (Hrsg.), U-Bahn Köln 1974, Köln 1974, S. 22, 4: Stadt Köln, Archiv Kölner Verkehrs-Betriebe AG, 5: Kölner Verkehrs-Betriebe AG, Köln-Bonner Eisenbahnen AG, Stadwerke Bonn (Hrsg.), Stadtbahn Rhein-Sieg: Vorlaufbetrieb Köln-Bonn 1978, Köln 1978, S. 24, 6-9, 12: Rasmus Radach, 10: Stadt Köln – Amt für Brücken- und U-Bahnbaubau (Hrsg.), Bauen im historischen Boden. 25 Jahre U-Bahn in Köln, Düsseldorf 1988, S. 80, 11: Stadt Köln, Kölner Verkehrs-Betriebe AG (Hrsg.), U-Bahn Köln 1974, Köln 1974, S. 20

<sup>1</sup> Der Begriff der U-Bahn war und ist auch heute noch gebräuchlich, sodass im folgenden Text einfachheitshalber der Begriff ‚U-Bahnhöfe‘ Verwendung findet, obwohl es sich streng genommen um eine unterirdisch geführte Straßenbahn handelt, nicht aber um ein U-Bahnnetz im Sinne eines vom Straßennetz unabhängigen Verkehrssystem.

<sup>2</sup> Vgl. STRASSENBAHN- UND U-BAHNFREUNDE KÖLN, 20 Jahre U-Bahn Köln, 1988, S. 4f.

<sup>3</sup> Vgl. STADT KÖLN / KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG, 50 Jahre Kölner U-Bahn, 2018, S. 13.

<sup>4</sup> Vgl. ebd.

<sup>5</sup> Vgl. STADT KÖLN, Bauen im historischen Boden, 1988, S. 17. Erst nach Beginn des Baus förderte das Land NRW das Projekt ab 1964, der Bund ab 1967, sodass die Stadt 20 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten selbst übernehmen musste.

<sup>6</sup> Die Station Saalbau (heute Philharmonie) wurde 1967 eröffnet.

<sup>7</sup> Vgl. STADT KÖLN / KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG, 50 Jahre Kölner U-Bahn, 2018, S. 14.

<sup>8</sup> Vgl. STADT KÖLN / KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG, U-Bahn Köln, 1974, S. 32f.

<sup>9</sup> Vgl. STADT KÖLN, Bauen im historischen Boden, 1988, S. 14f.

<sup>10</sup> Vgl. LANDESREGIERUNG NORDRHEIN-WESTFALEN, Nordrhein-Westfalen-Programm 1975, 1970, S. 98-103

<sup>11</sup> Vgl. LINDEN, Architektur und Schienennahverkehr, 1974, S. 6-9.

<sup>12</sup> Vgl. SCHMITT, Erste Betriebsstufe der Stadtbahn in Bonn, 1974, S. 3f.

<sup>13</sup> Vgl. PRESEAMT BONN, Bonn hat Mut bewiesen, 1975, S. 1-4.

<sup>14</sup> Max Bill (1908-1994), u.a. Studium am Bauhaus in Dessau, Architekt, Mitbegründer der Hochschule für Gestaltung Ulm (HfG). Zur Zeit des Wettbewerbes in Bonn Lehrstuhlinhaber für Umweltgestaltung an der Staatlichen Hochschule für Bildende Künste in Hamburg (1967-1974).

<sup>15</sup> ALBUS / BORNGRÄBER, Design Bilanz, 1992, S. 11f.

<sup>16</sup> Vgl. LINDEN, Architektur und Schienennahverkehr, 1974, S. 7

<sup>17</sup> Vgl. STADT BONN Stadtbahnknotenpunkt, 1979.

<sup>18</sup> Vgl. INFORMATIONSDIENST STADT BONN, Nr. VII/16, 1975, S. 1-4.

<sup>19</sup> Vgl. INFORMATIONSDIENST STADT BONN, Nr. VII/17, 1975, S. 4.

<sup>20</sup> Vgl. LIPTAU / PFEIFFER-KLOSS, Von Stecknadeln und Fäden, 2017, S. 2-4, 9f.

<sup>21</sup> Vgl. LINDEN, Architektur und Schienennahverkehr, 1974, S. 6-9.

<sup>22</sup> Vgl. Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz – DSchG), Stand vom 06.08.2019