

Ralf Liptau und Verena Pfeiffer-Kloss

## Von Stecknadeln und Fäden

### U-Bahnhöfe der Nachkriegsmoderne unter Wien und Berlin

Das Rückgrat der modernen Stadt im 20. Jahrhundert liegt unter der Erde. Ende des 19. Jahrhunderts wurde in den ersten Industriemetropolen Europas damit begonnen, innerstädtischen Verkehrsbedürfnissen durch die Einrichtung von Schnell-, Stadt- und U-Bahnnetzen zu entsprechen. So wurde es einerseits möglich, die Bewegungsfreiheit in den flächenmäßig immer größer werdenden Städten weiter zu gewährleisten, indem neue oder neu eingemeindete Vorstädte an die Zentren angegliedert wurden. Andererseits konnte durch den unterirdischen Bahnverkehr gerade in diesen Zentren das steigende Verkehrsaufkommen über der Erde ausgedünnt werden. Dass vor allem die unterirdischen Stationen aus dieser ersten Welle des U- und Stadtbahnbaus in den europäischen Hauptstädten auch gestalterisch hohen Ansprüchen zu genügen hatten, ist hinlänglich anerkannt. Bis heute werden Eingangspavillons, Bahnsteigbereiche und Hochbahnviadukte aus der Zeit um die Jahrhundertwende und bis in die 1930er Jahre bewundert, beforscht und aufwendig saniert. Man denke an die Zugangsbauten der Pariser Metro von Hector Guimard um 1900, die zeitgleich entstandenen Stadtbahnanlagen Otto Wagners in Wien oder die zwischen 1902 und 1931 errichteten U- und Hochbahnhöfe in Berlin, unter anderem nach Entwürfen von Alfred Grenander.

Was bisher unter stadt- und architekturhistorischer Perspektive noch fast vollständig übersehen wurde, ist, dass es sich bei den angesprochenen ‚historischen‘ Stationen und Netzen lediglich um die Vorgeschichte des U-Bahnbaus handelt, der unsere großen (und inzwischen auch mittelgroßen) Städte heute prägt. Denn auch in Europa wurde die Bauaufgabe U-Bahn erst seit den 1950er Jahren auf richtig breiter Ebene virulent: Nicht nur, dass bestehende Netze in den Metropolen in großem Stil weiter ausgebaut wurden; zahlreiche im Vergleich kleinere Städte fingen nach dem Zweiten Weltkrieg überhaupt erst damit an, U-Bahn-

netze zu begründen – in Deutschland beispielsweise Köln, Bonn, Stuttgart oder München.

Der U-Bahnbau, so unsere Ausgangsthese, liegt der Nachkriegszeit und der Entwicklung ihrer Städte sprichwörtlich zugrunde. Er bildet die Basis, auf der moderne Städte mit ihren Trabantensiedlungen und dem steigenden Individualverkehr überhaupt nur entstehen konnten und gehört damit zu den ganz wesentlichen Bauaufgaben der Nachkriegsjahrzehnte. Die Stadtgeschichtsschreibung hat diese wichtige Rolle der U-Bahn für die Entwicklung der Städte bisher als allzu selbstverständlich hingenommen – und die Architekturgeschichtsschreibung hat sich für die gestalterische Lösung der Bauaufgabe U-Bahnhof in der zweiten Jahrhunderthälfte nur sehr punktuell interessiert.<sup>1</sup>

In einem Vergleich der beiden Ausbauphasen des U- und Stadtbahnnetzes in West-Berlin und Wien seit den 1960er Jahren wollen wir in diesem Beitrag eine Standortbestimmung versuchen. Uns interessiert dabei vor allem, wie sich gestalterische Prinzipien der Bahnhöfe in beiden Netzen beschreiben und im direkten Vergleich eingehender analysieren lassen. Damit ist die ganz grundsätzliche Frage verbunden, was ein U-Bahnhof als ernst genommenes architektonisches Bauwerk in der modernen Stadt der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts überhaupt sein kann und muss. Wie lässt sich die U-Bahn-Architektur in die Typologie moderner Bauaufgaben einordnen?

#### Berlin/Wien – Blick unter zwei Hauptstädte

Der Vergleich der U-Bahnnetze von West-Berlin und Wien bietet sich aus mehreren Gründen an. Beide heutigen Anlagen gehen auf ein historisches Ursprungsnetz aus der Zeit des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts zurück. Im heutigen Stadtgebiet von

Berlin waren gleich mehrere zunächst unabhängige Netze des damaligen Berlins sowie der umliegenden, damals selbstständigen Gemeinden wie Charlottenburg und Schöneberg entstanden. Die dortigen Linien sind bereits in der Vorkriegszeit zusammengefasst und schließlich als ein gemeinsames Netz weiterentwickelt worden. In Wien war als wichtigster Vorläufer für die heutige U-Bahn seit 1898 die Stadtbahn entlang des Wienflusses entstanden, die als solche noch bis zu ihrem Umbau zur U-Bahn in den frühen 1970er Jahren verkehrte.<sup>2</sup>

Anders als etwa in Paris oder London, wo die U-Bahnnetze weitgehend kontinuierlich ausgebaut worden sind, eint die beiden Beispiele von Berlin und Wien der gestalterische Bruch: In West-Berlin wurde nach dem zweiten Weltkrieg vergleichsweise schnell mit dem Ausbau bestehender sowie völlig neuer Linien begonnen. An die Architektursprache des bestehenden Netzes schlossen die Gestalter\_innen dennoch kaum an. Zwar dominieren auch in den neuen Stationen Keramikfliesen das Erscheinungsbild und es wird somit eine gewisse materialästhetische Konstante mit den alten Bahnhöfen gebildet. Die durch den Krieg verursachte Zäsur im Berliner Stadtbild wirkte sich dennoch deutlich auf die Entwürfe neuer Stationen aus – sie sind bis heute allesamt und eindeutig als ‚neu‘, als nur entfernt wesensverwandt mit den historischen Bahnhöfen zu erkennen. In West-Berlin wurde das U-Bahnnetz ab 1953 erheblich erweitert, was nicht zuletzt der politischen Situation der Stadt geschuldet war: Die S-Bahn, vor dem Krieg das wichtigste Verkehrsmittel der Stadt, wurde nun in beiden Stadthälften, in West- wie in Ost-Berlin, von der Staatsbahn der DDR, der DR, betrieben. Nach einem Boykott der S-Bahn durch die West-Berliner Bürgerinnen und Bürger in den 1960er Jahren entfiel die S-Bahn aus politischen und betriebstechnischen Gründen mehr und mehr als Verkehrsmittel für West-Berlin – unabhängige Mobilität sollte fortan durch die U-Bahn gewährleistet werden. Dies ließ sich der Senat von West-Berlin einiges kosten und weihte im Laufe der Jahre beinahe 80 neue U-Bahnhöfe auf mehr als 60km unterirdischer Strecke ein. Während man in Ost-Berlin erst Ende der 1980er Jahre einige einfach gestaltete, oberirdische U-Bahnstationen realisierte, trumpfte die Westhälfte mit schillernden und

stets sehr zeitgenössischen Stationen auf, die unter der Erde ein ebensolches Bild von West-Berlin entstehen ließen.

Ganz ähnlich verhält sich das Zusammenspiel von Alt und Neu in Wien. Die historische Stadtbahn verkehrte hier nach dem Krieg zunächst noch einige Jahre. Mit Ausnahme einzelner Streckenabschnitte der Straßenbahn entlang der Ringstraße, die in den frühen 1960er Jahren punktuell unter die Erde verlegt worden waren, gab es in den ersten Nachkriegsjahrzehnten keine substantielle Weiterentwicklung des Streckennetzes. Erst zu Beginn der 1970er Jahre begann der Ausbau eines ‚echten‘ U-Bahn-Netzes, in welches die Verantwortlichen Streckenabschnitte der Straßenbahn sowie die historischen Stadtbahnhöfe, die unter anderem von Otto Wagner entworfen worden waren, integrierten. Zwar wurde durch die farbliche Gestaltung der entsprechenden U-Bahnlinie 4 in Weiß und Grün die Jugendstilarchitektur Wagners in abstrahierter Form aufgenommen. Doch auch hier ist der gestalterische Bruch zwischen den integrierten Bestandsstationen und den neu errichteten Bahnhöfen heute deutlich erkennbar.

In beiden Städten – in Berlin wie in Wien – standen die Entwerfer\_innen also trotz des jeweils schon bestehenden Netzes vor der ganz grundsätzlichen Frage, wie ein zeitgemäßer U-Bahnhof auszusehen hätte. Die in beiden Städten schließlich entwickelten Lösungen sind jeweils eindeutige Kinder ihrer Zeit – und könnten dennoch gegensätzlicher kaum sein.

## Wien: Faden

Die Gestaltung der Wiener U-Bahnhöfe seit den 1970er Jahren geht auf einen Wettbewerb zurück, den die Stadt Wien im Jahr 1969 ausgelobt hatte.<sup>3</sup> Wenn schon nicht international, so war der Wettbewerb zumindest interdisziplinär angelegt. So beschreibt der damalige Leiter der Wiener Magistratsabteilung 19 für Architektur und Stadtgestaltung, Rudolf Kolowrath: „Der Wettbewerb war ein allgemeiner österreichischer Wettbewerb, an dem alle befugten Architekten, die österreichische Staatsbürger sind, teilnehmen konnten. Den Architekten wurde die Zusammenarbeit mit Ingenieuren, Industrial Designern, Graphikern usw. empfoh-



Abb. 1: U-Bahnhof Praterstern, Wien. Bahnsteigbereich. Aufnahme 1989, aus: Bildarchiv/ Wiener Linien.

len, weil die gestellte Aufgabe nur unter Berücksichtigung aller Komponenten, welche für ein U-Bahn-System bestimmend sind, gelöst werden kann.“<sup>4</sup>

Aufgabe war es, Musterlösungen für vier unterschiedliche U-Bahnhofstypen zu entwickeln: Eine ‚normale‘ unterirdische Station, eine nach oben geöffnete Station in Grabenlage, eine Hochbahnstation und eine Station, die denkmalpflegerisch mit einer bestehenden Bahnstation Otto Wagners umzugehen hatte.<sup>5</sup> Zwei Preise wurden an zwei Architektenteams vergeben, die Verfasser Wilhelm Holzbauer, Heinz Marschalek, Georg Ladstätter und Bert Ganter schlossen sich daraufhin zur „Architektengruppe U-Bahn“ zusammen. Die nach Entwürfen der Architektengruppe entstandenen Bahnhöfe sind von zwei wesentlichen Gestaltungsprinzipien geprägt.

Zunächst zeigen die Wiener Stationen – egal, ob unter- oder oberirdisch – ein Paneelsystem: Abgetönte weiße Flächen wurden zur Verkleidung aller Wand-, Stützen- und Deckenflächen im Aufenthaltsbereich der Fahrgäste verwendet (Abb. 1). Bei Bahnhöfen mit Seitenbahnsteigen betrifft das auf Bahnsteigebene im Wesentlichen die Seitenwände der Stationen sowie die Decke über dem Bahnsteig, bei Stationen mit Mittelbahnsteig vor allem den Deckenbereich und die Stützelemente mittig auf dem Bahnsteig. Die Paneele verfügen auf allen Stationen über die gleichen Maße; in das gleiche Raster sind alle Funktions- und Informationselemente wie etwa Sitzbänke, Mistkübel und Schaukästen für Linienpläne eingesetzt. Auch diese Elemente sind streng standardisiert, so dass sowohl die Paneele als auch die sonstigen Einbauten an

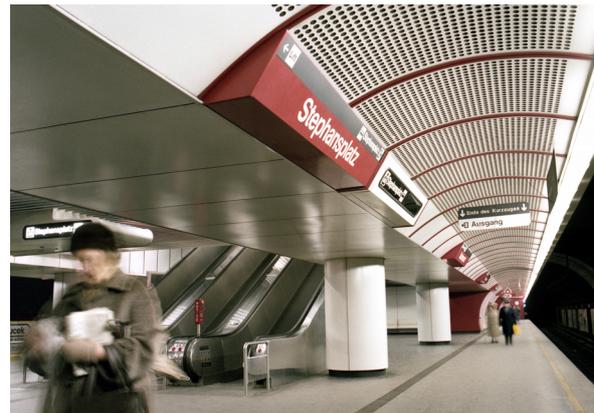


Abb. 2: U-Bahnhof Stephansplatz, Wien. Bahnsteigbereich. Aufnahme 1990, aus: Bildarchiv/ Wiener Linien.

allen Stationen bei Beschädigung mit geringem Aufwand ausgetauscht werden können.<sup>6</sup> Die Orientierung im gesamten Netz wird über ein einheitliches Prinzip der Farbgebung sowohl der Fugen zwischen den Paneelelementen als auch der Ausbaudetails wie etwa Beschilderungen und Handläufe organisiert: Jeder Linie ist eine eigene Farbe zugeordnet, die entsprechend als Linienfarbe auch im U-Bahn-Plan auftaucht. So sind die Bahnhöfe der ersten nach diesen Prinzipien gestalteten Linie, der U1, in den Ausbaudetails allesamt in kräftigem Rot gehalten (Abb. 2). Der Linie 2 ist mit Bezug zu den lilafarbenen Mosaikfliesen der unterirdischen Straßenbahnhöfe der 1960er Jahre eben dieses Lila zugeordnet, die Linie 4 wird in Hinblick auf die integrierten Stationen Otto Wagners als grüne Linie geführt. Dadurch entsteht ein U-Bahnnetz mit enorm hohem Wiedererkennungswert durch konsequente Homogenisierung der einzelnen Stationen trotz großer Variationsfreude im (farblichen) Detail.

Wie bewusst die Entscheidung für ein solches Ausbauprinzip von den Verantwortlichen bereits in der Planungszeit getroffen worden ist, macht die Tatsache deutlich, dass Kolowrath als Leiter der zuständigen Magistratsabteilung in seinem Text über die Gestaltung der Bahnhöfe in der Eröffnungsbroschüre die Einheitlichkeit gleich im ersten Satz herausstreicht. „Die besondere Eigenart und Vielschichtigkeit der Bauaufgabe, eine U-Bahn für eine Millionenstadt zu planen und zu bauen [...]“ so Kolowrath einleitend, „bringen es mit sich, daß Gestaltungsfragen auf das Ziel eines zusammenhängenden, ablesbaren Gesamtbildes ausgerichtet sind, welches der U-Bahn ihr be-

sonderes und im Stadtorganismus unverwechselbares Image geben soll.“<sup>47</sup> Schon bei der Ausschreibung des Wettbewerbs habe das Ziel entsprechend darin gelegen, eine Auswahl von „typologischen Einzelbauwerken [zu erhalten, R.L.], die, modifiziert wiederholt, es ermöglichen sollten, das gesamte U-Bahn-Netz als einheitliches Gesamtbauwerk zu gestalten.“<sup>48</sup> Kollowrath betont hier also ganz explizit sein Verständnis vom U-Bahnnetz als zusammenhängendes Gesamtbild bzw. Gesamtbauwerk.

Das Gedankenbild ist also Folgendes: Obwohl die Bahnhöfe typologische „Einzelbauwerke“ sind, gehen sie doch in einem „Gesamtbild“ bzw. „Gesamtbauwerk“ auf, so dass die Fahrgäste bei ihrer Fahrt mit der U-Bahn nicht von Bahnhof zu Bahnhof, also von Einzelarchitektur zu Einzelarchitektur springen – sondern vielmehr *ein* Bauwerk durchfahren, das als zusammenhängende Megastruktur unter der Stadt liegt. Mit Blick auf einen Stadtplan ließen sich tatsächlich Fäden aufspannen, die das U-Bahnnetz als eine zusammenhängende Einheit, als einzelne Megastruktur unter der Stadt markieren. Daraus folgt, dass die stilistischen und typologischen Verbindungen der einzelnen Bahnhofsbauten *horizontal* liegen. Die Stationen sind gestalterisch miteinander verwoben. Eine gestalterische *vertikale* Verbindung, bei der das Aussehen des U-Bahnhofs unter der Erde die am jeweiligen Punkt oberirdisch sich befindende Stadt antizipieren würde, gibt es nicht. Das U-Bahnnetz ist als ein in sich abgeschlossener Komplex auf gestalterischer Ebene lokal nicht verortet. Auch eine (architektur-)historische Verortung gibt es nicht. Durch die konsequente Einhaltung des gestalterischen Prinzips der Architektengruppe U-Bahn sind die einzelnen Stationen, die das Netz über Jahrzehnte bis hin zur 2017 eröffneten Streckenverlängerung der U1 immer weiter vervollständigt haben, von stilistischen und geschmacklichen Entwicklungen und Moden weitgehend unbeeindruckt geblieben.

Genau an diesen Beobachtungen lassen sich die wesentlichen Unterschiede zwischen der ‚Wiener Lösung‘ und der entsprechenden Herangehensweise in West-Berlin herausarbeiten. In der deutschen Halbstadt hatten die Verantwortlichen offenbar eine ganz andere Idee davon, wie die moderne Bauaufgabe U-Bahnhof typologisch zu denken und umzusetzen sei.



Abb.3: U-Bahnhof Fehrbelliner Platz, Berlin. Pavillon. Aufnahme 2014. Verena Pfeiffer-Kloss.

Denn der in West-Berlin für den U-Bahnbau der Nachkriegszeit ganz wesentlich zuständige Architekt und Baudirektor Rainer Gerhard Rümmler (\*1929, †2004) hatte eine grundsätzlich andere Ansicht darüber, was ein U-Bahnhof architektonisch zu sein hatte: Seine Gestaltung von U-Bahnstationen zielte genau auf diejenige stadträumliche und zeithistorische Verortung jeder einzelnen Station, die in Wien nicht vorzufinden ist. „Dies steht sicher“, so war Rümmler bewusst, „zu einheitlichen Gestaltungen von Bahnhöfen, mit immer wiederkehrenden gleichbleibenden Gestaltungselementen, wie dies z.B. bei den neueren Wiener U-Bahnlinien praktiziert wird, in einem völlig konträren Verhältnis.“<sup>49</sup> Eine Normierung der U-Bahnarchitektur hielt er für „geradezu gefährlich“<sup>10</sup>, denn „ein Regelblatt für Teilbereiche oder DIN-Normen [...] würde die sogenannte schöpferische Phase auf Null herabsetzen und eine unerwünschte Langweiligkeit erzeugen.“<sup>11</sup> Rümmler fühlte sich bei der Umsetzung seiner phantasievollen, narrativen U-Bahnhöfe von den technischen und konstruktiven Notwendigkeiten bereits genügend in Schranken gewiesen.<sup>12</sup> Dabei hatte er große Freiheiten, denn als ‚Chefarchitekt‘ der Senatsbauverwaltung war er quasi alleinverantwortlich für den Entwurf und die Umsetzung der U-Bahnarchitektur zuständig und setzte daher die Prämissen für die Architektur selbst – ohne freie Wettbewerbe für Architekt\_innen oder auch Künstler\_innen und Designer\_innen, denn auch deren Aufgaben übernahm Rümmler selbst. Die 58 zwischen 1962 und 1996 errichteten



Abb.4: U-Bahnhof Bayerischer Platz, Berlin. Pavillon (Abriss 2013). Aufnahme 2013. Magnus Brink.

U-Bahnhöfe in West-Berlin tragen daher alle seine Signatur und sind zugleich überraschend vielfältig und zeitgemäß. Rümmlers U-Bahn in West-Berlin ist ein exemplarischer, bunter Farb- und Formenreigen der Nachkriegsarchitekturgeschichte.

Seine ersten U-Bahnhöfe entwarf Rümmler zu Beginn der 1960er Jahre noch zusammen mit seinen Amtsvorgängern Werner Düttmann und Bruno Grimmek nach einem seriellen Prinzip, das mittels eines Streifens an der Hintergleiswand die Zugehörigkeit bestimmter Bahnhöfe zu einer bestimmten Linie markierte und damit entfernt an die später realisierte Wiener Lösung erinnert. Doch dies empfand Rümmler schnell als obsolet und entschied sich um 1970 für die Position, „dass bei jedem einzelnen Bahnhof verschiedene Kriterien zusammentreffen, die es galt herauszuarbeiten, um dem jeweiligen Bahnhof sein typisches Gesicht zu geben.“<sup>13</sup> Jeder Bahnhof sollte also für sich stehen, sich vom nächsten und vorherigen grundlegend unterscheiden, sodass der Fahrgast ohne aufzublicken seinen Zielbahnhof erkennen konnte. Zunächst drückte sich diese Prämisse in einer durch die Pop Art inspirierten Gestaltung aus. Genau in dem Moment also, als in Wien mit der ganz bewussten Planung und Umsetzung des streng standardisierten Prinzips begonnen wurde, verabschiedete sich der West-Berliner Architekt Rümmler von einer solchen Herangehensweise.

Die Individualität der Berliner Stationen im Pop-Art Design beginnt meist bereits im oberirdischen Eingangsbereich. Rümmler markiert die Präsenz der U-Bahn.



Abb.5: U-Bahnhof Fehrbelliner Platz, Berlin. Hintergleiswand. Aufnahme 2016. Verena Pfeiffer-Kloss.

in der Stadtlandschaft deutlich durch auffällige und provozierende Pavillons wie am Fehrbelliner Platz oder Bayerischen Platz (beide U7, 1971, Abb. 3 und 4), und entwickelt diese Formensprache weiter entlang der Wand-, Boden-, Decken- und Stützengestaltung bis hin zu den Stationsschildern, Wegweisern oder den verwendeten Schrifttypen (Abb. 5).



Abb.6: U-Bahnhof Rathaus Steglitz, Berlin. Bahnsteigebene (Abriss 2016). Aufnahme 2014. Verena Pfeiffer-Kloss.



Abb.7: U-Bahnhof Konstanzer Straße, Berlin. Bahnsteigebene. Aufnahme 2014. Verena Pfeiffer-Kloss.

Zwischen 1971 und 1978 verwendete Rümmler niemals an mehr als an zwei Bahnhöfen die gleiche Möblierung, jede Station erhielt unabhängig von ihrer Linienzugehörigkeit eine oder mehrere poppige Kennfarben und ein Symbol als Erkennungszeichen.

Grün, Blau, Weiß, Orange, Rot, Gelb – 1971 fährt die gelbe U-Bahn der Berliner Verkehrsbetriebe etwa auf der U7 quer durch die Stadt vom U-Bahnhof Yorckstraße zur Berliner Straße von Farbraum zu Farbraum. In den folgenden Jahren sendete Rümmler die Bahn von einem Pop-Symbol zum nächsten: Große gelbe Ringe (Rathaus Steglitz, U9, 1974, Abb. 6), riesige Buchstaben und Ziffern (Nauener Platz, U9, 1976; Adenauer Platz, U7, 1978,) norwegische Flaggen (Osloer Straße, U8/U9, 1976,) Streifen und Rundungen (Konstanzer Straße, U7, 1978, Abb. 7), Formkompositionen in irritierenden Farbzusammenstellungen (Fehrbelliner Platz, U7, 1971; Rathaus Steglitz, U9, 1974). Die Bahn fährt von Einzelarchitektur zu Einzelarchitektur, die U-Bahnhöfe beziehen sich nicht mehr auf den Raum der U-Bahn, aber auch (noch) nicht auf den

Raum über der Erde, sondern verweisen wie ein eigenständiges Werk nur auf sich selbst.

Wenn die Wiener U-Bahn als ein zusammenhängendes, riesiges Einzelbauwerk mit gesponnenen Fäden auf einem Stadtplan zu markieren ist, wäre die Berliner-U-Bahnarchitektur am besten durch einzelne Stecknadeln zu symbolisieren, die ohne engen gestalterischen Bezug zueinander als Solitäre für sich stehen.

Die Verortung seiner Bahnhöfe am jeweils konkreten Punkt auf dem Stadtplan baute Rümmler in den Folgejahren weiter aus: Ausgehend von der Position der Stecknadelköpfe richtete sich der Blick des Architekten auf der Suche nach Inspiration auf die oberirdische Stadt. Ende der 1970er Jahre beschloss Rümmler, jeden U-Bahnhof als „unverwechselbaren Ort“<sup>14</sup> zu gestalten und ließ sich von nun an durch die Geschichte und Architektur des jeweiligen Ortes über der Erde inspirieren. Die Ergebnisse sind Rümmlers persönliche Interpretationen der jeweiligen Ortsgeschichte, manchmal auch aus dem Ort abgeleiteten Themen,



Abb.8: U-Bahnhof Zitadelle, Berlin. Zwischengeschoß. Aufnahme 2014. Verena Pfeiffer-Kloss.

die er dem Fahrgast als Erzählungen in sehr bildhafter Formensprache darbietet. So vermittelt beispielsweise die Architektur des U-Bahnhofs Zitadelle (U7, 1984, Abb. 8) den Eindruck, der Fahrgast fahre in den Keller dieses Bauwerks ein: aus rotem Ziegel gemauerte Wände, historische Pläne und Porträts der Burgherren an den Wänden, ornamentierte Mittelstützen und ein breites Terrakottafries unter einer weiß-goldenen Decke lassen eine Ortssimulationen unter der Erde entstehen.<sup>15</sup> Die *horizontale* Verbindung zwischen den einzelnen Stationen im U-Bahnnetz spielt dabei keine Rolle mehr, die Stationen weisen vielmehr *vertikal* im wahrsten Sinne des Wortes *über* sich selbst hinaus.<sup>16</sup> Es ging Rümmler darum, „die Unverwechselbarkeit aus den oberirdischen Bereichen mit nach unten in den betreffenden Bahnhof hineinzutragen und aus Begriffen und Merkmalen einen kreativen [sic!] Gedanken zu entwickeln und diesen entsprechend für den einzelnen Haltepunkt herauszuarbeiten und für den Fahrgast ablesbar zu machen“<sup>16</sup> – in anderen Worten einen *genius loci* herauszuarbeiten, also das „Verständnis des Menschen von seiner Umwelt [...] sichtbar zu machen, zu ergänzen und zu symbolisieren.“<sup>17</sup> Damit gelang Rümmler eine Verortung des unsichtbaren Raums unter der Erde im Lebensraum der Stadt, sodass die West-Berliner U-Bahn seit 1978 somit im Sinne Rümmlers von Ort zu Ort fährt. Rümmlers Orts-gedanke lässt sich mit Form, Geschichte und Architektur des jeweils Lokalen fassen. Diese Auffassung des U-Bahnhofs als Konzentrat von lokaler Geschichte, Eigenart und Relation zur Umgebung steht konträr



Abb.9: U-Bahnhof Stephansplatz, Wien. Bahnsteigbereich mit einfahrendem Zug. Aufnahme 1986, aus: Bildarchiv/ Wiener Linien.

zur Definition des „Nicht-Orts“, mit dem 1992 Marc Augé die Flughäfen, Bahnhöfe und Einkaufszentren der Moderne kritisierte.<sup>18</sup>

### Achten Sie auf die Bahnsteigkante!

Ein zweiter wesentlicher Punkt in der Differenzierung der U-Bahnarchitektur in Wien und Berlin eignet sich zur Konturierung der Bauaufgabe U-Bahnhof in der Nachkriegsmoderne. Das für Wien beschriebene Konzept der *horizontalen* Verklammerung der einzelnen Stationen zu einem Gesamtbauwerk findet auch im Verhältnis von Bahnsteig- und Gleisbereich ihren Niederschlag: Jenseits der Bahnsteigkante, im Gleisbereich, sind die Wiener Bahnhöfe unverkleidet und nur spärlich beschildert, von einer architektonischen Gestaltung dieser Zone als Teil der Bahnhofsarchitektur kann nicht die Rede sein (Abb. 9). Bei Bahnhöfen mit Mittelbahnsteig sind die außenliegenden Wände hinter den Gleisen – die Hintergleiswände – im betonsichtigen Rohzustand belassen, bei Stationen mit Seitenbahnsteigen präsentiert sich der mittlere Gleisbereich entsprechend im ingenieurmäßig anmutenden Rohzustand. Von einer „optisch völlige[n] Trennung des Bahnsteigs vom Gleisbereich“<sup>19</sup> schrieben die Architekten selbst und betonten in diesem Zusammenhang den „hohlkehlenartigen Abschluß der Decke“<sup>20</sup> über den Bahnsteigbereichen auf Höhe der Bahnsteigkante (Abb.10). Tatsächlich bewirken die zwischen Bahnsteig- und Gleisbereich heruntergezogenen



Abb. 10: U-Bahnhof Keplerplatz, Wien. Decke über dem Bahnsteigbereich. Aufnahme 1988, aus: Bildarchiv/ Wiener Linien.



Abb. 11: U-Bahnhof Keplerplatz, Wien. Bahnsteigbereich mit Zügen. Aufnahme 1990, aus: Bildarchiv/ Wiener Linien.

Deckenelemente und der hier parallel zum Bahnsteig eingesetzte Leuchtstreifen einen optischen Abschluss.

Was daraus folgt, ist nichts anderes, als ein ganz konkretes Bild davon, was ein U-Bahnhof ist. Auf gestalterischer Ebene ‚endet‘ er an der Bahnsteigkante. Was dahinter liegt, ist eben – gestalterisch gesehen – nicht mehr Teil der Station, sondern gehört in den Bereich der Tunnelröhre. Ein Wiener U-Bahnhof ist also keine Halle, in die eine Bahn einfährt, sondern ist ein an die Tunnelröhre ‚angedockter‘ Bahnsteig, der, vergleichbar etwa auch einer oberirdischen Straßenbahnhaltestelle, an der Gleiskante endet. Das Wiener U-Bahnnetz ist demnach gedacht als ein System, bei dem durchgängige Tunnelröhren – Fäden gleich – die Stadt unterqueren und hin und wieder seitlich von Bahnsteigen begleitet werden.

Was daraus für die Raumwahrnehmung der Stationen folgt, ist eine deutliche Umkehrung etwa im Vergleich zum Berliner Prinzip: Der Wiener U-Bahnhof ist gestalterisch von denjenigen Zeitabschnitten her konzipiert, in dem sich die U-Bahn – gewisserweise als ‚vierte Wand‘ – im U-Bahnhof befindet (Abb. 11). Die Hohlkehle an der Decke leitet das Auge fließend über auf die Seitenwand der Bahn, die somit temporär als Teil der Architektur wahrgenommen wird. Besonders deutlich wird dies etwa an der Inszenierung eines U-Bahnwagens im U-Bahnhof Taubstummengasse in einer zeitgenössischen Fotografie (Abb. 12). Verlässt die Bahn also eine der Wiener U-Bahnstationen, klafft im Bahnsteigbereich eine breite dunkle Lücke, die den

Blick freigibt auf ein unwirtliches, beinahe abschreckendes Tunnelrohrsystem.

In Berlin wird auch in dieser Hinsicht ein ganz anderer Ansatz sichtbar: U-Bahnarchitekt Rümmler konzentriert sich in seiner Gestaltung darauf, das technische System der U-Bahnrohre vergessen zu machen. Indem er den U-Bahnhof als weitgehend eigenständigen und selbstbezogenen Ort denkt, muss er einen solchen in jedem U-Bahnhof individuell und in Gänze entstehen lassen: vom Boden über die Stützen und Hintergleiswände bis zur Decke. Dabei spielt für Rümmler gerade die in Wien völlig unbeachtet gelassene Wand hinter dem Gleis die größte Rolle für die Gestaltung, denn diese nutzt der Architekt einer Leinwand gleich. Hier bringt er beispielsweise seine eigenhändigen Zeichnungen an, die etwa Geschichten von der Zitadelle (U7, 1984), des Berliner Stadtschlosses (Residenzstraße, U8, 1987), des Badens (Paracelsusbad, U8, 1987) oder Richard Wagners Bühnenbildern (Richard-Wagner-Platz, U7, 1978) erzählen; hier lässt er mit Farbe, Form und Materialauswahl die entsprechend dazugehörigen Raumeindrücke entstehen. Der Fahrgast steht in einer Ortsimagination, in der der einfahrende Zug beinahe stört, da er sich vor die Hintergleiswand, vor das Bild, schiebt. Als ob es den Bahnhof als Ort unter der Erde bereits vor der U-Bahn gegeben hätte, fokussiert Rümmler den einzelnen Bahnhof, nicht das System, zu dem er gehört. Der U-Bahnhof wird hier verstanden als eine Halle, in die der Zug – scheinbar aus dem dunklen Nichts der Tunnelröhre kommend – einfährt, um das Bauwerk schließlich



Abb. 12: U-Bahnhof Taubstummengasse, Wien. Bahnsteigbereich mit Zug. Aufnahme um 1975, aus: Architektengruppe U-Bahn (Hg.): Architektengruppe U-Bahn, Wien 1975, S. 26.

wieder zu verlassen und nach der nächsten dunklen Leerstelle wieder in das nächste Bauwerk einzufahren. Anders als in Wien ist eine U-Bahnfahrt in dieser Vorstellung kein kontinuierliches Gleiten durch *ein* Bauwerk, das hin und wieder von einem U-Bahnsteig tangiert wird, sondern ein Hüpfen von Einzelbauwerk zu Einzelbauwerk über die undefinierte Auslassung der Tunnelröhre hinweg. Nicht der unüberschaubare, gefühlt endlose Raum im Untergrund ist für Rümmler der Maßstab, sondern die Verankerung der U-Bahn in der Stadt, im Lebensraum der Menschen.

In Hinblick auf die typologische Einordnung in die Geschichte der (nachkriegs-)modernen Architektur und ihre wesentlichen Bauaufgaben bringen die unterschiedlichen Gestaltungsauffassungen aus Wien und Berlin die grundsätzlichen Fragen des U-Bahnbaus deutlich ans Licht, freilich ohne sie letztgültig zu beantworten. Vielmehr folgen aus der vergleichenden Betrachtung der beiden Systeme immer neue Fragen: Ist die architektonische Gestaltung eines (unterirdischen) U-Bahnhofs eine Aufgabe, die der Innenarchi-

tektur zugerechnet werden muss? Oder kann man den U-Bahnhof als eine Art nach Innen gestülpte Fassade begreifen? Wie geht man also gestalterisch um mit einem Raum unter der Erde, den es ‚eigentlich‘ gar nicht gibt oder gab, der durch das Bauwerk selbst überhaupt erst geschaffen wird? Ist das ‚Bauwerk U-Bahn‘ dann als System zu verstehen im Sinne einer Megastruktur unter der Stadt, wie in Wien, oder, wie von Rümmler wahrgenommen, eine Kette pluralistischer, also individueller Orte? Ist der U-Bahnhof ein technisches Bauwerk, dessen Gestaltung sich dieser Determinierung anpassen muss? Oder ist der U-Bahnhof in seiner räumlichen Isolation sogar umso mehr ein Ort künstlerischer Freiheiten, in dem es außer den technischen Anforderungen des U-Bahnverkehrs keinerlei gestalterische Beschränkungen gibt? Die Wiener Architektengruppe U-Bahn begreift das Bauwerk als ein dem Wesen nach modernes System und überführt es durch die Verschmelzung mit dem modernen Baukastensystem in architektonische Zeit- und Ortlosigkeit. Ganz ohne grundsätzliche Anpas-

sungen ließ sich das Prinzip deshalb in der Folge auch auf die Stadt Bonn übertragen, wo Mitglieder der Wiener Architektengruppe ab Mitte der 1970er Jahre am Ausbau einiger der neuen Stadtbahnstationen beteiligt waren.<sup>21</sup> Auch die Ende der 1980er-Jahre entlang der Budapester Metrolinie 3 eröffneten Stationen zwischen Forgách utca und Újpest-Központ gehen ganz offensichtlich auf die Prinzipien der Wiener Architekten zurück. Undenkbar für die Berliner Stationen: Rümmler war es ganz explizit nie darum gegangen, ein allgemeingültiges Gestaltungsprinzip für seine Bahnhöfe zu entwickeln, das zeitlich oder räumlich transferierbar gewesen wäre. Der Idee einer Serialität des Systems setzt er Emotion und Narration entgegen und bringt damit schon früh die Spannung zwischen Mensch und Technik zum Ausdruck, die dann in den voranschreitenden 1970er Jahren auch allgemein in Europa von der modernen zur postmodernen Stadtplanung führen sollte.

U-Bahnhöfe, die bisher nur sehr vereinzelt Eingang gefunden haben in den klassischen Kanon nachkriegsmoderner Architekturgeschichtsschreibung, erweisen sich damit nicht nur als zweckdienlicher Motor, als Rückgrat der modernen Stadt. Gerade weil sie als Alltagsarchitektur in der Regel nicht in den Reigen herausgehobener Meisterwerke der Geschichte der Baukunst gehören, haben sie heute das Potential, als Seismographen zu wirken: Auf subtile Weise zeugen sie von der Aushandlung dessen, was Stadt ist. Mit ihren unterschiedlichen Gestaltungsansätzen erzählen sie, wie in der Stadt die Verkehrsfrage und damit die drängende Frage nach dem geeigneten Miteinander von Mensch und Technik in Einklang gebracht wurden. Und sie sind damit Zeuge davon, wie sich Städte auf den Weg in die Postmoderne machten im vermeintlichen Zwiespalt zwischen einer zukunftsoptimistischen Technikbegeisterung und lokal geprägten Identitätsdebatten.

## Endnoten

1. Vgl. zum Beispiel: Geretsegger / Peintner, Otto Wagner, 1983; Menear, London's Underground Stations, 1983; Kolb, Otto Wagner, 1989; Ström, Metro-Art dans les metropoles, 1990; Rauch, Untergrundbahnhöfe, 1992; Brachmann, Licht und Farbe, 2003; Vigne / Ferré, Hector Guimard, 2003; Bennet, Metro, 2004; Fioretos, Berlin über und unter der Erde, 2006; Vigne, Hector Guimard, 2016; Weber, Londoner U-Bahnhöfe, 2016.
2. Einen Überblick über die Geschichte des Wiener U-Bahnbaus lieferte zuletzt: Elisabeth und Lorenz Intichar, Wien, 2017
3. Kolowrath, Gestalterische Aufgaben, 1978, S. 20.
4. Ebd. S. 22.
5. Ebd., S. 20.
6. Architektengruppe U-Bahn, Wien, 1975, o.S. [S. 2].
7. Kolowrath, Gestalterische Aufgaben, 1978, S. 20.
8. Ebd., S. 20.
9. Rümmler, Gestaltung des unverwechselbaren „Ortes U-Bahnhof“, 1984, S. 431.
10. Rümmler, Gestaltung von U-Bahnhöfen, 1980, S. 380.
11. ebd.
12. vgl. ebd.
13. Rümmler, Manuskript „Ride 71“, 1971
14. vgl. Rümmler: 5 neue U-Bahnhöfe, 1978, S. 1206.
15. Vergleichbar sind beispielsweise die Stationen, in denen die Stadtkirche (Altstadt Spandau, U7, 1984), das Rathaus des Bezirks Spandau (Rathaus Spandau, U7, 1984), ein Park am See (Franz-Neumann-Platz, U8, 1987), das Berliner Stadtschloss (Residenzstraße, U8, 1987), ein Schwimmbad (Paracelsusbad, U8, 1987) oder das Rathaus des Bezirks Reinickendorf (Rathaus Reinickendorf, U8, 1987) unter der Erde antizipiert werden.
16. Rümmler, Gestaltung des unverwechselbaren „Ortes U-Bahnhof“, S. 431.
17. Ebd., S. 56.
18. vgl. detailliert: Pfeiffer-Kloss, Rainer Gerhard Rümmler, 2017.
19. Architektengruppe U-Bahn 1975, o.S. [S. 2]. Wortgleich auch in: Kolowrath, Gestalterische Aufgaben, 1978, S. 22.
20. Ebd.
21. Architektengruppe U-Bahn 1978, o.S. [S. 29-32].

## Bibliographie

- Architektengruppe U-Bahn, Wien, 1975  
 Architektengruppe U-Bahn (Hg.): Architektengruppe U-Bahn. Wilhelm Holzbauer, Heinz Marschalek, Georg Ladstätter, Bert Gantar. Wien 1975.
- Architektengruppe U-Bahn, Wien, 1978  
 Architektengruppe U-Bahn (Hg.): Architektengruppe U-Bahn. Wilhelm Holzbauer, Heinz Marschalek, Georg Ladstätter, Bert Gantar. Wien 1978.
- Bennet, Metro, 2004  
 David Bennet: Metro. The story of the underground railway. London 2004.
- Brachmann, Licht und Farbe, 2003  
 Christoph Brachmann: Licht und Farbe im Berliner Untergrund: U-Bahnhöfe der klassischen Moderne. Berlin 2003.
- Fioretos, Berlin über und unter der Erde, 2006  
 Aris Fioretos (Hg.): Berlin über und unter der Erde. Alfred Grenander, die U-Bahn und die Kultur der Metropole. Berlin 2006.
- Geretsegger / Peintner, Otto Wagner, 1983  
 Heinz Geretsegger, Max Peintner: Otto Wagner. 1841–1918. Unbegrenzte Großstadt. Beginn der modernen Architektur. Salzburg (u.a.) 1983.
- Intichar, Wien, 2017  
 Elisabeth und Lorenz Intichar: Wien: Stadtbahn. In: moderneRegional, Heft 15/3 (= Themenheft „untergründig“; <http://www.moderne-regional.de/fachbeitrag-wien/>; zuletzt 8.10.2017).
- Kolb, Otto Wagner, 1989  
 Günter Kolb: Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn (=Beiträge zur Kunstwissenschaft, Band 29), München 1989.

Kolowrath, Gestalterische Aufgaben, 1978  
Rudolf Kolowrath: Gestalterische Aufgaben im Zusammenhang mit dem Wiener U-Bahn-Bau. In: Stadtbaudirektion Wien (Hg.): U-Bahn-Bau in Wien. Festschrift anlässlich der Eröffnung der ersten Teilstrecke des Wiener U-Bahn-Netzes am 25. Februar 1978. Wien 1978, S. 20-26.

Menear, London's Underground Stations, 1983  
Laurence Menear: London's Underground Stations. A social and architectural study. Speldhurst 1983.

Pfeiffer-Kloss, Rainer Gerhard Rümmler, 2017  
Verena Pfeiffer-Kloss: Rainer Gerhard Rümmler. Idee und Deutung des „unverwechselbaren Ortes U-Bahnhof“, in: Tino Mager / Bianka Trötschel-Daniels (Hrsg.): BetonSalon – Neue Positionen zur Architektur der späten Moderne. Berlin: Neofelis 2017, S. 57-68.

Rauch, Untergrundbahnhöfe, 1992  
Jürgen Rauch: Untergrundbahnhöfe. Geschichte, Analyse, Systematisierung und Beurteilung ihrer Architektur und Raumgestalt, München 1992.

Rümmler, Gestaltung des unverwechselbaren „Ortes U-Bahnhof“, 1984  
Rainer Gerhard Rümmler: Gestaltung von fünf U-Bahnhöfen der Linie 7 – Anreize zur Erarbeitung einer Gestaltung des unverwechselbaren „Ortes U-Bahnhof“. In: Berliner Bauwirtschaft 18 (1984), S. 431-434.

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

Rümmler: 5 neue U-Bahnhöfe, 1978  
Rainer Gerhard Rümmler: 5 neue U-Bahnhöfe in Berlin, in: Bauwelt, 1978, Nr. 33, S. 1206-1208.

Ström, Metro-Art dans les metropoles, 1990  
Ström, Marianne: Metro-Art dans les metropoles. Art et Architecture dans les metro-poles. Paris 1990

Vigne / Ferré, Hector Guimard, 2003  
Georges Vigne, Hector Ferré: Hector Guimard. Paris 2003.

Vigne, Hector Guimard, 2016  
Georges Vigne: Hector Guimard. La geste magnifique de l'Art Nouveau. Paris 2016.

Weber, Londoner U-Bahnhöfe, 2016  
Ulrike Weber: Modernism in England. Londoner U-Bahnhöfe und der deutsch-englische Architekturtransfer vor 1933. Berlin 2016.

#### Archivalien

Rümmler, Manuskript „Ride 71“, 1971  
Rainer Gerhard Rümmler: Manuskript eines Vortrags auf einer Konferenz „Ride 71“ der Deutschen Bundesbahn zum Thema Eisenbahn – Design, Mai 1971. Landesarchiv Berlin, E Rep. 300-70 Nr. 23.

### Zusammenfassung

Die U-Bahnnetze in Wien und in West-Berlin sind zwischen den späten 1960er Jahren und den 1980er Jahren umfänglich erweitert worden. Die Gestaltungsprinzipien beider Systeme sind jeweils sehr zeittypisch und dennoch höchst unterschiedlich. An der direkten Gegenüberstellung zeigen sich ganz grundsätzlich diverse Auffassungen davon, was ein U-Bahnhof zu sein hat. Während sich in Wien eine Megastruktur in Form von „Fäden“ in strenger Serialität unter der Stadt aufspannt, sind in West-Berlin zahlreiche je indi-

viduelle Bahnhöfe entstanden, die sich wie „Stecknadeln“ in einem Stadtplan auf ihren jeweils konkreten Ort über der Erde beziehen. Der Vergleich der beiden Gestaltungsprinzipien weist auf die Bedeutung der Baugattung U-Bahnhof für die Architekturgeschichte hin und schlägt erste typologische Merkmale für die Bauaufgabe vor.

### Autorin / Autor

Ralf Liptau ist Kunsthistoriker mit Schwerpunkt auf der Architektur des 20. Jahrhunderts. Er arbeitet als Universitätsassistent am Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege der TU Wien. Er hat an der Freien Universität Berlin und der Université Sorbonne IV in Paris Kunstgeschichte studiert und zwischen 2014 und 2016 als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität der Künste Berlin eine Dissertation zum Entwerfen mit Architekturmodellen in der Nachkriegsmode verfasst. Gemeinsam mit Frank Schmitz und Verena Pfeiffer-Kloss hat er 2016 die „Initiative Kerberos“ zum Erhalt nachkriegsmoderner U-Bahnhöfe in Berlin gegründet ([www.urbanophil.net/kerberos-berlin.de](http://www.urbanophil.net/kerberos-berlin.de)).

Verena Pfeiffer-Kloss, Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung, ist Stadtwissenschaftlerin, Gründungsmitglied von urbanophil – Netzwerk für urbane Kultur und Teil der Initiative Kerberos. Als Wissenschaftlerin, Autorin und Moderatorin beschäftigt sie sich mit Baukultur, Denkmalschutz und Alltagsästhetik an den Schnittstellen von Stadtplanung, Verkehrsplanung und Architektur sowie mit raumbezogenen Erinnerungsdiskursen im 20. Jahrhundert.

### Titel

Ralf Liptau und Verena Pfeiffer-Kloss, Von Stecknadeln und Fäden - U-Bahnhöfe der Nachkriegsmoderne unter Wien und Berlin, in: kunsttexte.de, Nr. 4, 2017 (11 Seiten), [www.kunsttexte.de](http://www.kunsttexte.de).