Der Himmel unter West-Berlin

Die post-sachlichen U-Bahnhöfe des Baudirektors Rainer G. Rümmler

Einst war es der in Berlin heimisch gewordene Schwede Alfred Grenander, der das Aussehen der Berliner U-Bahnbauten prägte und dabei im Laufe von knapp zwei Jahrzehnten zu einer formal immer weiter reduzierten Sachlichkeit fand. Nach dem Krieg musste sich West-Berlin wirtschaftlich erst einmal berappeln, bevor an den Weiterbau des nunmehr zwischen Ost und West geteilten U-Bahnnetzes gegangen werden konnte. Auf ökonomisch sparsame Anfänge folgten ab Mitte der sechziger Jahre die drei „goldenen" Jahrzehnte des West-Berliner U-Bahnbaus – Geld, das ohnehin vom Bund bezahlt wurde, schien keine Rolle mehr zu spielen. Es waren die Jahrzehnte des Rainer G. Rümmler, der als Leitender Baudirektor bei der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen bis zu seiner Pensionierung 1994 sage und schreibe 58 der 76 in West-Berlin neu errichteten U-Bahnhöfe gestaltete.

So vertraut den nach Millionen zählenden U-Bahn-Nutzern die farbkräftigen Bahnhöfe auch sind – ihr Schöpfer ist im öffentlichem Bewusstsein nicht präsent, und die Fachwelt übergeht seinen Namen eher mit Schweigen. So musste Verena Pfeiffer-Kloss konstatieren, „zu Rümmler gibt es nur wenige Texte und Arbeiten", bis sie selbst in die Archive stieg und die umfangreiche Dissertation an der BTU Cottbus verfasste, die unter dem anspielungsreichen Titel „Der Himmel unter West-Berlin" nun als Buch vorliegt. Darin zeichnet Pfeiffer-Kloss den Weg von der anfänglichen Arbeit unter, dann mit Bruno Grimmek nach, der in seinen U-Bahnbauten eine Ästhetik der Sparsamkeit entfaltete, den zunehmenden Widerstand gegen Grimmek – um nicht zu sagen Eigenmächtigkeit –, bis Rümmler selbst Abteilungsleiter wurde und das alleinige Recht zum Entwurf der U-Bahnhöfe beanspruchte. Zaghafte Versuche der Architektenschaft wie auch von Lokalpolitikern, so etwas wie Wettbewerbe einzuführen, wusste Rümmler, darin der Unterstützung der übermächtigen Bauverwaltung gewiss, mühelos abzubiegen.

Seinen Platz in der Berliner Architekturgeschichte sah Rümmler ohne falsche Bescheidenheit. In einem unveröffentlichten Manuskript schrieb er 1987 über sich selbst in der dritten Person – und in eigener Grammatik –, „das was Grenander als Architekt für seine Zeit mit seinem Gespür für den technischen und künstlerischen Zwecke bedeutete ist Rümmler mit seinem Sinn für zeitbezogene Architektur, für das creative Detail mit dem Wollen den jeweiligen ‚unverwechselbaren Ort' für einen U-Bahnhof herauszuarbeiten, an einer bestimmten Stelle der Stadt, mit einem ganz bestimmten U-Bahnhof". Pfeiffer-Kloss sieht es ähnlich, stellt dabei aber die Entwicklung des Architekten heraus: „Erstens Rümmlers Entscheidung, sich vom Paradigma der Sachlichkeit abzuwenden und stattdessen eine ‚Post-Sachlichkeit' im U-Bahnbau zu begründen und zweitens die – damit einhergehende – grundlegende konzeptionelle Abkehr der Entwurfshaltung von einer formalen Betonung des U-Bahnraums hin zu einer bildhaften Interpretation des spezifischen Ortes über der Erde."

Zwei Entwurfshaltungen lassen sich an den Bahnhöfen ablesen. Da sind zum einen die „U-Bahnhöfe der Pop-Ära"; sie bezeichnet Pfeiffer-Kloss als „Denkmal eines spezifischen West-Berlin-Gefühls aus Shopping, Farbe, Licht und dynamischer Großstadt, das die Stadt damals verkörpern wollte." Diese Entwurfshaltung geriet Ende der 70er Jahre zunehmend in die Kritik. „Es verwundert nicht, dass das Großprojekt U-Bahn, das von der Planung über Rohbau, Architektur bis hin zum künstlerischen Detail ein reines Senatsprojekt war, im Zuge dieses Stimmungswandels in die Kritik geriet", schreibt Pfeiffer-Kloss. Rümmler aber fand eine neue Linie, die er mit den Bahnhöfen der weit in die Außenbezirke führenden Linienverlängerungen nach Spandau sowie Reinickendorf in schier überbordendem Dekor verwirklichen konnte. Ihren Höhepunkt fand diese Entwurfshaltung im hallenartigen Bahnhof Rathaus Spandau, „mit seinen breiten schwarz-weißen Stützen und goldenen HQL-Pendelleuchten, dem für Berlin untypischen Galeriegeschoss und einer außergewöhnlich hohen Decke fraglos einzigartig im Berliner U-Bahnnetz". Mit der Verlängerung nach Spandau machte Rümmler „einen ganzen Streckenabschnitt zu einem unterirdischen Geschichtsbilderbuch" und schuf so ein „mehrteiliges Unikat". Wenngleich Rümmler die Einschränkungen durch Normvorgaben des Tiefbaus beklagte, zeigte sich seine Architektur „im Ergebnis der realisierten Bahnhöfe ausgesprochen verspielt, unerwartet kleinteilig, detailliert durchkomponiert und in höchstem Maße individuell".

Stationen, schrieb Rümmler 1987, als weitere drei seiner Bahnhöfe in Betrieb gingen, sollten Orte sein, „die unverwechselbar sein müssen, so dass sich der Fahrgast orientieren kann, ohne erst lange die Namen auf den Schildern und Wänden studieren und entziffern zu müssen". Dieses Ziel hat er auf ganz eigene Weise erreicht. „Es ist eine Stadtlandschaft im Untergrund", bilanziert Pfeiffer-Kloss, „die Rümmler mit seinem Feingefühl für den Zeitgeist, (...) seiner schier unendlichen Phantasie und seinen großen künstlerischen Freiheiten entwarf." Mit ihrer Studie macht die Autorin Rümmlers Platz in der Berliner Baugeschichte in vollem Umfang sichtbar.

Bernhard Schulz

Der Himmel unter West-Berlin
Die post-sachlichen U-Bahnhöfe des Baudirektors Rainer G. Rümmler
Von Verena Pfeiffer-Kloss
384 Seiten mit 291 Abbildungen, 29 Euro
urbanophil, Berlin 2019
ISBN 978-3-3982-0586-0-3

Ingenieurbauführer Berlin

Da soll noch mal jemand behaupten, Ingenieure könnten nicht allgemein verständlich schreiben! Was Werner Lorenz, Roland May und Hubert Staroste – in eigenen Worten „ein historisch bewanderter Bauingenieur, ein grenzgängerischer Architekturhistoriker und ein technikaffiner Denkmalpfleger" – unter Mitwirkung von Gastautoren auf 400 Seiten über Berlin und seine Ingenieurbauwerke ausbreiten, ist eine umfassende Technikgeschichte im gut lesbaren Stil, wie es sie bislang noch nicht gegeben hat.

Nach vergleichsweise bescheidenen Anfängen zu Beginn des 19. Jahrhunderts dank des Maschinenbaus und der Elektroindustrie schon lange vor der Gründung Groß-Berlins 1920 zum bedeutendsten Industriestandort Kontinentaleuropas aufgestiegen, war und ist Berlin auf vielen Gebieten führend in der Entwicklung und Anwendung innovativer Ingenieurbauweisen – dies ist gewissermaßen der rote Erzählfaden in den zehn Kapiteln des vorliegenden Bandes, die einen Bogen aufspannen von der Verkehrsinfrastruktur über „Brückenschläge", „Weite Räume", additive Tragstrukturen und vieles mehr bis zum Schlusskapitel, das der Konstruktionskunst in Berlin bis Mitte des 19. Jahrhunderts gewidmet ist, als der Terminus „Ingenieur" noch gar nicht gebräuchlich war. In den Kapiteleinführungen gehen die Autoren auch auf längst zerstörte, entwicklungsgeschichtlich aber bedeutsame Bauwerke ein – und ebenso auf solche, die auch im heutigen Stadtbild Berlins eine wichtige Rolle spielen und dennoch, aus Platzgründen, nicht als eines von schließlich 111 Ingenieurbauwerken für den Ingenieurbauführer Berlin im engeren Sinn ausgewählt werden konnten. Die 111 Einzelstudien – meist auf eine Doppelseite, in wenigen Fällen auch mal auf zwei Doppelseiten komprimiert – veranschaulichen mit pointierten Texten, Zeichnungen und Fotos (darunter zahlreiche historische Aufnahmen, die einen guten Eindruck von heute verborgenen oder zwischenzeitlich veränderten Konstruktionen vermitteln) das jeweils Besondere eines jeden Bauwerks und nennen neben den Ingenieuren auch die Verantwortlichen für die Gesamtplanung und die Ausführung. Zwischendurch schärfen kurze Essays die Aufmerksamkeit für übergreifende Themen, wie „Stahl und Spannbeton", „Vom Gusseisen zum Stahl – Eisenwerkstoffe im Bauwesen" und „Jüdische Bauingenieure in Berlin". Zwei Stadtwanderungen durch Mitte und Kreuzberg, Kurzbiographien ausgewählter Bauingenieure sowie ein Personen- und Planungsbüroregister runden die exzellente Publikation ab, deren gründliche wissenschaftliche Vorbereitung vom Landesdenkmalamt und der Baukammer Berlin sowie der BTU Cottbus-Senftenberg finanziell gefördert wurde.

Dieser Ingenieurbauführer setzt einen hohen Standard für hoffentlich viele Nachfolger in anderen deutschen Ingenieurbau-Hochburgen. Kritisch anzumerken sind nur das erhebliche Gewicht des Bandes, das ihn als Tourenbegleiter etwas unhandlich macht, und die völlig überflüssigen Unterzeilen der Einzelstudien, die teilweise gar ein echtes Ärgernis sind („Alles Müller, oder was?") und bei einer zweiten Auflage unbedingt gestrichen werden sollten. **Oliver G. Hamm**

Ingenieurbauführer Berlin
Von Werner Lorenz, Roland May und Hubert Staroste unter Mitwirkung von Ines Prokop
400 Seiten mit 309 Farb- und 377 s/w-Abbildungen, 29,95 Euro
Michael Imhof Verlag, Petersberg, 2020
ISBN 978-3-7319-1029-9

The Essence of Berlin-Tegel

Taking Stock of an Airport's Architecture

Fluggäste haben Tegel geliebt – jedenfalls wenn sie im Terminal A, dem Sechseck, ankamen oder abflogen. Die Anwohner der Flugschneisen in Spandau, Pankow und Reinickendorf hatten zu Tegel allerdings eine abweichende Meinung. So war der innerstädtische Flughafen-Standort nach der Eröffnung des BER nicht mehr zu halten. Dieses hübsche Büchlein dokumentiert TXL in den letzten Tagen seines regulären Flugbetriebs. Es bildet somit einen Kontrapunkt zu der üppigen, von gmp Architekten lancierten Monographie (Bauwelt 3.2021), die sich hauptsächlich auf das bekannte Plan- und Bildmaterial aus dem Eröffnungsjahr 1974 stützt. Autor Florian Heilmeyer nähert sich in seinem (arg knappen) Text dem Airport mit den Augen des Architektur-Connaisseurs, ohne die auserzählte Heldengeschichte von den jungen Architekten, die als Erstling einen internationalen Flughafen bauen konnten, überzustrapazieren. Der Fotograf Peter Ortner entdeckt viele Details, die dem eiligen Fluggast entgangen sein mögen, und zeichnet damit das Bild einer in Würde gealterten 70er-Jahre-Ästhetik. Tegel wird nicht als Lost Place verunglimpft, auch wenn die Spuren von 45 Jahren Gebrauch und Verschleiß nicht verheimlicht werden. Das Buch beweist, dass Tegel zu ganz erstaunlichen Bildideen animiert, zum Beispiel zu einem geradezu kristallinen Aufblick im – natürlich sechseckigen – Treppenauge eines Parkhaus-Zugangs. Es steht zu hoffen, dass der anstehende Umbau die „Essenz von Berlin-Tegel" bewahrt.
Benedikt Hotze

The Essence of Berlin-Tegel
Taking Stock of an Airport's Architecture
Von Peter Ortner
112 Seiten mit 100 Abbildungen, Text Deutsch/Englisch, 22 Euro
Jovis Verlag, Berlin 2020
ISBN 978-3-86859-631-1