

Knallorange, Tannengrün, Blau, Silber, Sonnengelb, Rot und Weiß, Voutendecken, übergroße preußische Kappen, riesige Sheddächer, verzerrte Tonnengewölbe, rätselhafte Gipskassetten, frei in den Raum ragende Leuchten, ein Rümmler-Pfeil, Wände mit runden Ecken, plakative Motive, Kunststoffe, große Schwünge, Wolkendecken, Aluminium, riesige Buchstaben und ein Kerberos aus Ni-Rosta-Stahl: Mit großer Freude an Form und Farbe setzte Rümmler ein neues Bahnhofsbild um, das ganz offensichtliche Anleihen an die Pop Art machte. Jeder einzelne U-Bahnhof wurde nun zu einer individuellen, detailliert abgestimmten Farb- und Formkomposition.

Es ist der experimentelle künstlerische Charakter, der diese jeweils individuellen Stationen auszeichnet. Die von Rümmler eingesetzten neuen Materialien Zementfaser und Aluminium machten ungekannt runde Formen und poppige Farbkontraste möglich. Daher sind es in dieser Phase auch keine zusammenhängenden Linienabschnitte mehr, die eine spezielle gemeinsame Gestaltung – also einen räumlich ablesbaren Seriencharakter – aufweisen, sondern es sind künstlerische Gestaltungsprinzipien, die die U-Bahnhöfe dieser Zeit ungeachtet ihrer räumlichen Lage im U-Bahnnetz miteinander gemeinsam haben und die eine Zuordnung zu einer Gestaltungsgruppe für die Beschreibung und Analyse sinnvoll machen. Die U-Bahnhöfe dieser Gestaltungsphase sind als Verlängerungen bestehender Linien zeitgleich an verschiedenen Stellen des U-Bahnnetzes entstanden, vor allem auf den Linien U7 in Richtung Westen nach Rathaus Spandau und als Anschlüsse an die U9 in Nord- und Südrichtung.

Am 29. Januar 1971 wurde das größte zusammenhängende neugebaute Teilstück der West-Berliner U-Bahngeschichte eröffnet. Es liegt in den innerstädtischen Stadtteilen Schöneberg, Wilmersdorf, Charlottenburg und Friedenau und verbindet die Linien U7 und U9. Von 1962 bis 1971 errichtete man die knapp neun Kilometer lange Neubaustrecke mit elf neuen U-Bahnhöfen, die räumlich komplett von der Hauptstadt der DDR unabhängig und daher für West-Berlin von hoher verkehrsplanerischer und städtebaulicher Bedeutung waren. Die Teilstrecke der U7 verlief in Richtung Westen zum vorläufigen Endpunkt Fehrbelliner Platz. Der U-Bahnhof Rudow schloss an den U-Bahnhof Zwickauer Damm an und bildete genau am anderen Ende der Stadt die südliche Endstation der Linie.

Drei Jahre nach der Eröffnung der U9 bis Walther-Schreiber-Platz wurde diese in den südwestlichen Bezirk Steglitz mit den beiden U-Bahnhöfen Schlossstraße (Ralf Schüler/Ursulina Schüler-Witte) und Rathaus Steglitz verlängert, die die U9 bis heute abschließen. Beide U-Bahnhöfe weisen einen ungenutzten Übergang zur nicht realisierten Linie U10 auf, die einen Anschluss der südlichen Vororte und eine weitere Tangentiallinie in der Innenstadt darstellen sollte. Die U-Bahnhöfe Nauener Platz und Osloer Straße schließen die U9 im Norden, im Stadtteil Wedding, ab und bilden das nördliche Pendant zu den Bahnhöfen Schlossstraße und Rathaus Steglitz. So werden die sanften U-Bahnhöfe Grimmeks, die im ältesten und irritierenderweise letztlich im mittleren Teil der U9 liegen, durch kraftvolle Pop Architektur gerahmt. In Osloer Straße wurde ein Übergang zur U-Bahnlinie U8 ermöglicht, von wo aus der 1977 eröffnete U-Bahnhof Pankstraße in südlicher Richtung an den historischen Teil der Linie an-

schließt. Gleichzeitig mit der Nordverlängerung der U9 wurde die U8 von ihrer damaligen Endstation Gesundbrunnen nach Norden zur Osloer Straße verlängert, wo sie mit der U9 zu einem Umsteigebahnhof zusammengeführt wurde.

Mit der 1978 eröffneten Strecke und den fünf Bahnhöfen Konstanzer Straße, Adenauer Platz, Wilmersdorfer Straße, Bismarckstraße und Richard-Wagner-Platz wurden auf dem Weg der Linie nach Spandau zentrale Stadtviertel der West-Berliner Innenstadt an das U-Bahnnetz angebunden.

Den Auftakt zu Rümmlers zwischen 1971 und 1978 eröffneten, leuchtenden, manchmal schrillen und ungemein zeitgenössischen Farben- und Formenreigen machte die bereits erwähnte Inbetriebnahme von elf U-Bahnhöfen der U7 und U9 am 29. Januar 1971. Ihre Inbetriebnahme ging mit einer lebhaften Architekturdebatte einher, die ihre architektonisch und verkehrspolitisch besondere Bedeutung in der Geschichte des West-Berliner U-Bahnbaus unterstrich. Unter den 1971 eröffneten U-Bahnhöfen finden sich die hier sogenannten „Farbraumbahnhöfe“, die entwurfschronologisch und stilistisch gesehen am Anfang der Pop Ära im Berliner Untergrund stehen, denn die sie zeigen noch eine gewisse Sachlichkeit in der Gestaltung zeigen.

Farbräume

1967 entschied sich Rümmler für ein neues Material zur Verkleidung der Hintergleiswände, das damals in der Architektur sehr beliebt war: die Zementfaserplatte oder Asbestzementplatte oder schlicht nach ihrem West-Berliner Hersteller benannte Eternitplatte. Aufgrund seiner Beschaffenheit aus gut formbarem Zement und Elastizität spendenden Asbestfasern hat das extrem dünne Material auch in großen Formaten ein geringes Gewicht und weist eine perfekt glatte Oberfläche auf, die farbig absolut flächig beschichtet werden kann und wenig schmutzanfällig ist.¹

Im Gegensatz zu den bislang verwendeten Keramikverkleidungen, die auch in den von Rümmler in Gropiusstadt bereits ausprobierten größeren Formaten „eine von einem Fugennetzwerk überzogene Fläche bilden und eine großzügige farbige Gestaltung kaum ermöglichen“² wies die Asbestzementplatte die technischen Voraussetzungen für eine starke, perfekt monochrome, matte, immateriell erscheinende, beinahe transzendente Farbwirkung auf, die dem Fahrgast den Eindruck vermittelt, in die Farbe einzutauchen. Um die gewünschte Flächigkeit besonders ausgereift umzusetzen, verwendete Rümmler in den U-Bahnhöfen Eisenacher Straße, Bayerischer Platz, Walther-Schreiber-Platz und Rudow geschosshohe Zementfaserplatten, die er mit einer schmalen, schwarzen Fuge exakt regelmäßig reihte (Abb. 89-91). Unterbrochen werden sie lediglich durch ein schmales, horizontales weißes Band im Goldenen Schnitt der Hintergleiswand, auf dem Großbuchstaben in der Schriftart Verdana den Stationsnamen anzeigen. Die Farbfläche weckt Assoziationen zur monochromatischen Spielart der bauzeitlich aktuellen Farbfeldmalerei, insbesondere Barnett Newmans oder Yves Kleins, die große Farbflächen mit einer überraschenden und

1 Vgl. Rümmler 1970c, S. 18-20.

2 Ebd., S. 18.



89



90



91

89 Bahnsteigebene Eisenacher Straße, Stützen bereits verändert, 2017

90 Zementfaserplatten und Stationsname an der Hintergleiswand, 2014

91 Rudow annähernd im Originalzustand, 2014

irritierenden Tiefenwirkung entwickelten und damit Dreidimensionalität suggerierten. Rümmler hob mit diesen Platten 1971 seine bisherige Arbeit mit Farbe und seine Idee einer flächigen Gestaltung auf ein künstlerisches Niveau: mit den Bahnhöfen Rudow (Orange, 2016 vollkommen überformt), Bayerischer Platz (Blau), Eisenacher Straße (Tannengrün) und Walther-Schreiber-Platz (Blau, 2016 vollkommen überformt) schuf er Farbräume. Aufgrund ihrer ähnlichen Farbwirkung, jedoch ohne Nutzung der Asbestzementplatte können die U-Bahnhöfe Yorckstraße (ebenfalls 1971, Orange; 2016 vollkommen überformt), Halemweg (Orange, 1967, eröffnet 1980; Gestaltung der Bahnsteigebene seit 2013 entfernt) oder Jakob-Kaiser-Platz (Postgelb, 1967, eröffnet 1980; Gestaltung der Bahnsteigebene seit 2013 entfernt) zu den Farbraumbahnhöfen gezählt werden.

Die Verwendung der exakt gereihten Asbestzementplatten verleiht den Farbraumbahnhöfen einen seriellen Charakter, den Rümmler einerseits durch die bahnhofsindividuelle Farbe und andererseits durch individualisierte, zum Teil an den Ort oder den Stationsnamen angelehnte Details wieder aufbrach. Beispielsweise erfolgte die Deckengestaltung in Anlehnung an historische Formen: eine gelbe Korbbogendecke in Eisenacher Straße, ein Sheddach ruht kühl über den blauen Platten des Bayerischen Platzes, eine Stuckdecke rundet die Übergänge zwischen den Bauteilen in Rudow ab und Preußische Kappen erinnern in Walther-Schreiber-Platz an Grenanders U-Bahnhöfe aus der Frühzeit des Berliner U-Bahnbaus. Individuelle Punktleuchten ragen frei aus dem Mittelunterzug heraus und erzeugen einen aufgelockerten, teilweise verspielten Eindruck der Bahnsteigebenen. Die in Tempelhof und Gropiusstadt eingeführten Kalt-Warm- sowie Komplementärkontraste brachte Rümmler auch hier ein. Indem er sich auf die starken Farben Rot, Gelb, Blau, Grün und Orange konzentrierte, die zum tiefen Schwarz der Böden aus Gussasphalt aufleuchten, unterstrich er die Großzügigkeit und ganzheitliche Komposition des Raums.

Mit den Farbraumbahnhöfen erneuerte Rümmler grundlegend die Berliner U-Bahnarchitektur. Farbwahl, Material und Form waren neu und innovativ, gleichzeitig knüpfte er bewusst an eine Tradition im Berliner U-Bahnbau an. Auch ohne sich dabei explizit auf Alfred Grenander zu beziehen, wie er es 1987 tun sollte,³ übernahm er dessen in den 1920er Jahren mit farbig glasierter Grobkeramik eingeführtes Prinzip, die einzelnen Bahnhöfe zur Markierung jeweils farblich unterschiedlich zu gestalten und die Atmosphäre des Bahnhofs gänzlich von dieser Farbigkeit bestimmen zu lassen.⁴ Rümmler transferierte diese Idee mittels der Zementfaserplatte in die Farb- und Materialästhetik der 1960er Jahre, nachdem Bruno Grimmek sich mit seinen pastellfarbigen Fliesen in den 1950er Jahren ebenfalls zeittypisch in diese Tradition gestellt hatte. Tradition und Moderne, zeitgenössische Kunst, Überhöhungen historischer Anleihen und innovative Technik kommen so in den Farbraumbahnhöfen Rümmlers zusammen.

Neben der großflächigen monochromen Farbwirkung stellte das Material, die Zementfaserplatte, den größten Bruch mit der bisherigen Architektur von U-Bahn-

3 Vgl. LAB, E Rep. 300-70, Nr. 22: Rümmler, Architektur, unveröffentlichtes Manuskript, [1987].

4 Vgl. Rümmler 1969c, S. 363.

höfen dar, nicht zuletzt handelte es sich um den ersten so prominenten Einsatz eines Kunststoffes im Berliner U-Bahnbau. Während sie Rümmler aufgrund ihrer Farb- und Raumwirkung überzeugten, waren die Zementfaserplatten mit 75 DM pro Quadratmeter⁵ zudem ein vergleichsweise günstiges und robustes Material, das noch hinzu von einer in West-Berlin ansässigen Firma hergestellt wurde. Eternitplatten wurden später auch für die Fassaden zahlreicher Hochbauten Rümmlers eingesetzt und kamen in den U-Bahnhöfen Osloer Straße, Nauener Platz, Rathaus Steglitz, Fehrbelliner Platz und Adenauer Platz zur Anwendung, wo sie allerdings nicht mehr monochrom, sondern mit Bildern und Mustern nochmals mehr zum Bildträger wurden.

Mit seinen abstrakten Formen kann unter diesen der U-Bahnhof Fehrbelliner Platz als Farbraum gelten. Wie aus einem Farbeimer ausgegossen füllen Rehbraun, Ocker, Flieder und Dunkellila die großen, weichen Formen der Hintergleiswand und die sanft gerundeten Gipskalotten der bahnsteigparallelen Leuchten. Im Kontrast dazu stehen das klare Sonnengelb der Decke, das reine Rot der Kunststoffbänke, die zum Teil in die Wände integriert sind, und das silbrige Aluminium der Stützen mit ihren dezent abgerundeten Kanten. Minzgrün gerahmt sind die Hinweisschilder. Gelb und Violett, Grün und Rot – der Bahnsteig ist voller Komplementärkontraste. Es ist zudem die fragile Balance zwischen Harmonie und Disharmonie dieser gedämpften, unklaren, schwer fassbaren, leicht vergrauten Farben, die hier mit den Sehgewohnheiten der Rezipienten spielt.

Die Farbraumbahnhöfe gefielen, wie eine frühe Rezension von Walther-Schreiber-Platz zeigt: „Blaue Eternitverkleidung, Säulen und Fahrtreppenwände aus eloxiertem Aluminium, die Decke ein wellenförmig angeordnetes Quergebäude und dazu Leuchtkästen – dieser Bahnhof und dazu ein großzügiger Vorraum für Geschäfte und ein Imbißrestaurant überzeugt.“⁶ Über Berlin hinaus ergab sich zudem „aufgrund der überzeugenden Materialeigenschaften [...] im Bereich des U-Bahnbaues ein weiteres interessantes Anwendungsgebiet für den Baustoff Asbestzement. Die Berliner Erkenntnisse hat man sich inzwischen auch beim Bau der U-Bahn in München und in anderen Großstädten zu eigen gemacht“⁷, wo im Herbst 1971 die erste U-Bahnstrecke eröffnet wurde. In München nutzte man die Zementfaserplatten allerdings in wesentlich kleinerem Format, sodass sie eher als Ersatz für Großkeramik erscheinen und keine Farbräume ausbilden.

Die Aluminiumstütze

Gleichzeitig mit der für die Farbräume so wichtigen Asbestzementplatte kam ein weiteres zeitgenössisches Material zu großflächigem Einsatz: Aluminium. 130.000 Tonnen Aluminium wurden im Jahr 1971 in der Bundesrepublik Deutschland verbaut, das Bauwesen war der am stärksten wachsende Markt für dieses kostenintensive Material.⁸ Die West-Berliner U-Bahnhöfe dürften daran nur einen sehr kleinen Anteil ge-

5 Vgl. LAB, E Rep. 300-70, Nr. 18: Mitarbeiter Rümmlers, Tabelle über die Kostenentwicklung der verschiedensten Wandverkleidungen im „U-Bahnbau“ (1964–1968), 13.05.1968.

6 LAB, E Rep. 300-70, Nr. 17: L.H., „Knotenpunkt wird entschärft“, Zeitung nicht angegeben, 1969.

7 LAB, E Rep. 300-70, Nr. 17: Eternit Pressedienst (Hg.), „U-Bahnbau in Berlin“, in: Faltblatt Eternit informiert, 28.01.1971.

8 Vgl. VWD: Über 15 Prozent mehr Aluminium im Bau, in: Bauwelt, Nr. 14, 1972, S. 499.

habt haben, der aber in gestalterischer Hinsicht umso bedeutender war. Nachdem im U-Bahnhof Kleistpark runde Aluminiumstützen zum Einsatz kamen, wurde in den Bahnhöfen Fehrbelliner Platz und Walther-Schreiber-Platz zum ersten Mal Rümmlers charakteristische Aluminiumstütze realisiert, die er bis 1980 seriell nutzte. Sie ist schlank gehalten, an den Kanten leicht gerundet, an den Schmalseiten mit einer dünnen schwarzen Fuge versehen. Zum Boden vermittelt eine niedrige schwarze Basis. Die seidig-silbrige Eloxierung der leicht angerauten Aluminiumpaneele greift die Haptik der Asbestzementplatten auf und veredelt zugleich die poppigen Farben von Wände und Decken sowie das Schwarz des einfachen Gussasphaltbodens, ohne aber die Farben zu reflektieren oder zu spiegeln. Walther-Schreiber-Platz und Rudow waren die beiden Farbraumbahnhöfe, in denen Aluminiumstütze und Asbestzementplatten zusammenkamen und die damit die ausgereiftesten Exemplare dieser kleinen Serie waren. Die Zwischengeschosse der U-Bahnhöfe Fehrbelliner Platz, Rathaus Steglitz, Osloer Straße oder Bismarckstraße wurden komplett mit silber eloxierten Aluminiumpaneelen ausgekleidet, obgleich diese Ende der 1960er Jahre mit 150 DM pro Quadratmeter doppelt so teuer wie Keramik waren.⁹ Aluminium war up-to-date.

Ein Farbraum mit Sogwirkung: Der U-Bahnhof Konstanzer Straße

Eine außergewöhnliche und etwas spätere, ab 1969¹⁰ entworfene Variante eines Farbraumbahnhofs gelang Rümmler dann ausgerechnet mit dem U-Bahnhof, in dem er zum ersten Mal wieder Keramik für die Hintergleiswand einsetzte: der U-Bahnhof Konstanzer Straße (Abb. 92-95). Bereits auf die Straßenebene leuchtet das orangefarbene Kleinmosaik der Treppenabgänge den Weg in den Untergrund. Im gänzlich mit orangefarbenen, kleinen, matten und leicht porigen Fliesen verkleideten Verteilergeschoss gehen die Wände in weite Kurven über, sodass eine Art Sog in Richtung des Abgangs zur Bahnsteighalle entsteht. Leuchtstreifen, indirekte Beleuchtungen der Wand vom oberen Wandabschluss herab, schwarz angestrichene Decken, ein schwarzer Gussasphaltboden und Aluminiumstützen bringen die Modefarbe Orange zu optimaler Farbbrillanz.

An der Hintergleiswand der Bahnsteighalle wird die subtil fließende Personenführung vom Treppenabsatz bis in die dunkle Tunnelröhre hinein fortgesetzt: der Blick des Fahrgastes folgt unwillkürlich den horizontalen Streifen der Hintergleiswand – Schwarz, Orange, Gelb und Weiß – entlang der leichten Kurve des Bahnhofs, wie einem imaginären Zug. Die mandaringelbe, tief über dem Bahnsteig abgehängte Decke leuchtet den Bahnhof aus, abgerundete Einschnitte, grundiert in „schwärzestem schwarz“¹¹ nehmen flache, runde Leuchten auf. Über dem Gleis ist eine signalrote Decke in schmale Tonnenform angehoben, eine Schattenfuge zwischen Decke und Wand über dem Tunnelmund wird durch schwarze Farbe suggeriert. Kiosk, Zugabfertigerhaus und Bänke erinnern an dunkelbraun lackierte Holzeinbauten. Sie sind

9 Vgl. LAB, E Rep. 300-70, Nr. 18: Mitarbeiter Rümmlers: Tabelle über die Kostenentwicklung der verschiedensten Wandverkleidungen im „U-Bahnbau“ (1964–1968), 13.05.1968.

10 Vgl. LAB, E Rep. 300-70, Nr. 20: Rümmler, Liste der U-Bahnhöfe und Entwurfsdaten, [um 1980].

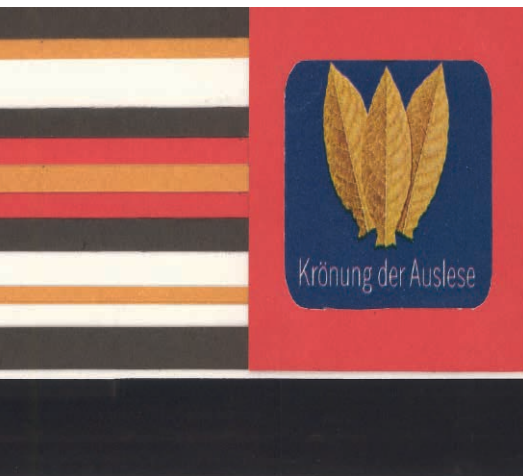
11 LAB, E Rep. 300-70, Nr. 20: Rainer Gerhard Rümmler, Beschreibung des U-Bahnhofs Konstanzer Straße, o. D.



92

93





94

95

- 92 Entwurf der Tunnelwandgestaltung, Collage aus Pappen und Zeitungsschnipseln, um 1978
- 93 Zwischengeschoss Konstanzer Straße, 2014
- 94 Bahnsteigebene im U-Bahnhof Konstanzer Straße, 2014
- 95 Tunnelwandgestaltung Konstanzer Straße, 2014

durch mandaringelbe Rahmen akzentuiert und werden durch die schlanken Aluminiumstützen kontrastiert. Die Farbkontraste zwischen Schwarz und leuchtenden Flächen bringen die Bauteile zum Schweben. Durch die kleinformatischen Fliesen entsteht ein Flimmern der Farbe im Raum, wie es das 1967 in Betrieb genommene Farbfernsehen in die Wohnzimmer schickte. Das flirrende, illusionistisch bewegte Bild des U-Bahnhofs Konstanzer Straße kann zu den Höhepunkten von Rümmlers architektonischer Rezeption der in technischer und gesellschaftlicher Hinsicht hochdynamischen¹² 1960er Jahre gezählt werden.

Die Streifen an der Hintergleiswand tragen die Farben des Wappens der Stadt Konstanz. Ihre langgezogene, horizontale Schichtung stellt die Wahrnehmung des Wappens wie aus einer schnellen Bewegung heraus nach und unterstreicht damit die verkehrstechnische Bedeutung dieses U-Bahnhofs als so genannter „Durchhuscher“¹³, einem U-Bahnhof ohne Umsteigefunktion. Dieses Durchhuschen, also eine konstante Bewegung, setzte Rümmler in seine Gestaltung um. Er brachte damit zugleich die fortschrittsfrohe Dynamik dieser Zeit zum Ausdruck, die ihre Wurzeln in der frühen Eisenbahnzeit hat, wie sie Victor Hugo 1837 treffend beschrieb: „Die Blumen am Feldrain sind keine Blumen mehr, sondern Farbflecken, vielmehr rote oder weiße Streifen; die Getreidefelder werden zu langen gelben Strähnen; die Kleefelder erscheinen wie lange grüne Zöpfe; die Städte, die Kirchtürme und die Bäume führen einen Tanz auf und vermischen sich auf eine verrückte Weise mit dem Horizont; ab und zu taucht ein Schatten, eine Figur, ein Gespenst an der Tür auf und verschwindet wie der Blitz – das ist der Schaffner.“¹⁴

Einen Schaffner gab es 1972, bei Fertigstellung dieses U-Bahnhofs bereits lange nicht mehr. Auch das Sperrenpersonal war mittlerweile eingespart,¹⁵ Fahrkartenselbstautomaten erweiterten das nach wie vor vorhandene Angebot an Verkaufsschaltern, natürlich mit gerundeten Ecken, in den Verteilergeschossen. 1972 trat nur noch der Fahrgast im U-Bahnhof auf und wurde hier in ein performatives Spiel einbezogen. Der Imperativ der Bewegung, der den Blick des Fahrgastes unwillkürlich lenkt, macht ihn zum Rezipienten. Rümmlers kommunikativer Ansatz bekommt hier eine große Dynamik und seine Bahnhofsarchitektur Kunstcharakter: Das kommunikative Moment ist Idee und Bestandteil der Gestaltung selbst.

Provokante Zeichen über der Erde: Pop Art-Pavillons

Das markanteste Zeichen der neuen Architektur im U-Bahnbau setzte Rümmler 1971 mit seinem knallroten Zugangspavillon für den U-Bahnhof Fehrbelliner Platz und damit für alle sichtbar auf einem Verkehrsplatz über der Erde (Abb. 96-105). „Die prägnante architektonische Form soll das Bauwerk selbst zum Informationsmittel machen und dadurch die Verkehrsteilnehmer besonders schnell zu ihrem Ziel füh-

12 Vgl. Schildt 2000.

13 Rümmler 1978b, S. 203.

14 Victor Hugo, 1837, zitiert nach: Schivelbusch 2007, S. 54.

15 Vgl. z.B. Red.: Automatischer Zugbetrieb bei der Berliner U-Bahn, in: Der Stadtverkehr, 1967, S. 147-148; Colberg 1965.

ren¹⁶ erklärte Rümmler. Wegweisend war der Pavillon jedoch vor allem in stilistischer und städtebaulicher Hinsicht. Denn als „Konfrontation und städtebauliche Provokation“¹⁷ verstand Rümmler seinen Bau, „das Rot ist bewusst gewählt, um eine Gegenkraft zu den monoton grauen Wänden zu bekommen.“¹⁸ Sein Ziel erreichte er, denn keiner seiner Bauten wurde in der lokalen und nationalen Presse sowie in der Bevölkerung so umfassend und kontrovers diskutiert wie dieser Pavillon.

Denn er stand nicht irgendwo, sondern im bürgerlichen Wilmersdorf am Verwaltungszentrum Fehrbelliner Platz, dessen monumentale Bebauung aus den 1930er bis 1940er Jahren stammte. Der Platz war einem „gedankenlosen, die Erinnerung verdrängenden Umgang [...] während der Nachkriegszeit“¹⁹ unterworfen, wie sie auch die Berichterstattung aus der Zeit um 1970 zeigt. Die Zeitung *Die Welt* fragte im Januar 1971 unspezifisch, ob sich denn wohl Rümmlers Bau „in die nahezu geschlossen vor Jahrzehnten konzipierte Umgebung der Verwaltungsbauten harmonisch einfügt?“²⁰ Auch Rümmler selbst ließ in seinem Text zur Eröffnung im Dunkeln, wann die vorhandenen Bauten entstanden sind und sprach lediglich davon, mit seinem Bau das Ziel verfolgt zu haben, „mit der übrigen Randbebauung ein Spannungsfeld zu erzeugen, das durch die vorhandene Architektur nicht vorhanden war.“²¹ Diese Spannung brachte den Pavillon und den Fehrbelliner Platz ins Gespräch und lässt Rümmlers Bau wie ein Ventil gegenüber der Sprachlosigkeit erscheinen.

Bevor der bereits seit 1913 bestehende U-Bahnhof Fehrbelliner Platz der Linie U3 zum Kreuzungsbahnhof mit der U7 erweitert wurde, betrat man ihn durch ein offenes, gläsernes Eingangsgebäude mit nierenförmigem, leichtem Dach auf schlanken Säulen, das in seiner sanft geschwungenen Form und der vertikalen Gliederung von Stützen und schmalen Fenster in den 1950er Jahren zurückhaltend in das Bild des Platzes eingefügt worden war (Abb. 96). 1967 wurde der Umbau zu einem Umsteigeknoten mit der neuen U7 und der benötigten neuen Pavillon bekannt gegeben.²² Bereits im Herbst 1969 konnte man die Türme des Pavillons erkennen, damals noch in rohem Beton, wie sie *Der Telegraf* zeigte: „Kreistrunde Türme verändern die Konturen am Fehrbelliner Platz.“²³ „Mal was ganz anderes“²⁴ befand die Zeitung *Der Abend* und druckte ein Foto des Modells, das den Pavillon in neutraler, vermutlich weißer Farbe zeigt (Abb. 97). An der „geometrisch nicht erklärbaren Form, die fast an Aufbauten hochseefester Vergnügungskreuzer erinnert“²⁵ erfreute man sich offenbar, auch wenn, so Rümmler provokant freudvoll bei einer Begehung des U-Bahnhofs 1970, insbesondere seine Ingenieurskollegen Akzeptanzschwierigkeiten hatten: „Die Tiefbauer wollen einfach nicht einsehen, dass es auch runde Ecken gibt...“²⁶

16 Rümmler 1971c, S. 140.

17 LAB, E. Rep. 300-70, Nr. 22: Rümmler, Architektur, unveröffentlichtes Manuskript, [1987], S. 6 von 13.

18 LAB, E. Rep. 300-70, Nr. 17: undatierter Zeitungsausschnitt, Interview mit Rümmler, in: *Die Welt*, [Jan. 1971].

19 Bodenschatz/Stimmann 1983, S. 126.

20 LAB, E. Rep. 300-70, Nr. 17: undatierter Zeitungsausschnitt, Interview mit Rümmler, in: *Die Welt*, [Jan. 1971].

21 Rümmler 1971c, S. 139.

22 Vgl. LAB, E. Rep. 300-70, Nr. 1: Broschüre, SenBauWo, U-Bahnbau am Fehrbelliner Platz, 1967.

23 Hg: „Turmbau für die U-Bahn“, in: *Telegraf*, 29.10.1969.

24 Vgl. leo: „Vor der U-Bahnfahrt ein saftiges Steak“, in: *Der Abend*, 25.10.1969.

25 Ebd.

26 Rümmler, zitiert nach: leo: „Ein völlig neues U-Bahngefühl. Viel Pop und technische Gags auf den Bahnhöfen“, in: *Der Abend*, 29.12.1970.

Für die breite Öffentlichkeit aber standen nicht die Rundungen, sondern ein anderes Statement im Vordergrund: Das Rot des Pavillons (Abb. 98). Bereits 1969 begann eine Debatte um die Farbe, obwohl diese noch gar nicht festgelegt war. *Der Telegraph* kündigte lediglich eine farbenfrohe Gestaltung an: „Farbeffekte beleben den nicht gerade phantasievoll gestalteten Platz. Statt Putz schwebt den Architekten der Tiefbauverwaltung des Senats ein Keramikmosaik in warmen Rot- oder Gelbtönen vor.“²⁷ Rot wurde er und sorgte damit nach seiner Eröffnung 1971 für neue Diskussionen. Eine Bürgerin empfand die Form zwar als passend für den halbrunden Platz, beschwerte sich aber in einem Brief an Rümmler persönlich über die Farbe: „Das Rot? [...] dieses (sic!) Rot? Nicht etwa ein Missklang?“²⁸ In den schnell geläufigen Bezeichnungen „Apo-Bunker“²⁹ oder „knallroter Bunkerbau“³⁰, der Unterstellung, die in West-Berlin regierende SPD habe sich mit dem Bau in ihrer Parteifarbe ein Denkmal setzen wollen³¹ und im schlichten Kommunismusverdacht gegenüber dem Architekten werden stereotype Feindbilder der ausgehenden 1960er Jahre deutlich. Damit wurde aber auch an der verdrängten Geschichte des Platzes vorbeidebattiert.

Deutlich wird diesbezüglich unter anderen Wilhelm Doll, Architekt aus Berlin und ehemaliger Mitarbeiter von Otto Firle, dem Urheber der 1935/36 am Platz errichteten Nordsternversicherungsbank. Doll erinnerte sich 1970 in einem Leserbrief im *Tagesspiegel*, „mit welcher Besorgnis Firle bei der Aufstellung des Bebauungsplans für den Fehrbelliner Platz zu Werke ging“³² und sah das Ergebnis durch Rümmlers Intervention in Gefahr. Die gestalterische Nähe zur zeitgenössischen Werbung, die Doll zudem im neuen U-Bahnpavillon sah, war ihm gleichbedeutend mit kulturellem Verfall.³³ Rümmler schnitt die Leserbriefe aus der B.Z. aus, die einen Überblick über die kontroversen Meinungen geben, die selten architekturkritisch, sondern vielmehr aus emotionalen Beweggründen oder aus einem künstlerischen Blickwinkel verfasst worden waren. Eine Künstlerin und ein Student schätzten die subversive Aussage des Pavillons, andere schrieben von Verschandelung, Lenin oder dem Roten Platz.³⁴

Rümmler bemühte sich um eine formale Herleitung der Farbwahl. *Der Tagesspiegel* berichtete 1970 von den Berliner Bauwochen, bei denen es die viel genutzte Möglichkeit zur Besichtigung des Baus gab. „Nur ungern sprechen die Sachbearbeiter [...] über die vieldiskutierte Frage: ‚Warum musste das Bahnhofsgebäude am Fehrbelliner Platz so abschreckend knallig rot werden?‘ Man habe sich, sagen die Experten, viel Mühe mit dem Farbenproblem gegeben. Man habe grüne und orangefarbene Tafeln ausprobiert. Keine andere Farbe habe jedoch in der grauen Häuserkulisse so gut gewirkt wie rot.“³⁵

27 Hg: „Turmbau für die U-Bahn“, in: *Telegraf*, 29.10.1969.

28 LAB, E Rep. 300-70, Nr. 1: Brief von Ilse W. an SenBauWo, Abt. Tiefbau, 17.06.1970.

29 LAB, E Rep. 300-70, Nr. 17: undatierter Zeitungsartikel, LR, „Pop im Untergrund“, [Januar/Februar 1971].

30 Ebd.

31 Vgl. Ruthenfranz, Eva: „U-Bahnbau in Deutschland, Pflegeleicht ist nicht = schön“, in: *Die Welt*, 29.07.1972.

32 Doll, Wilhelm: „Fehrbelliner Platz“, Leserbrief in: *Der Tagesspiegel*, 06.12.1970.

33 Vgl. ebd.

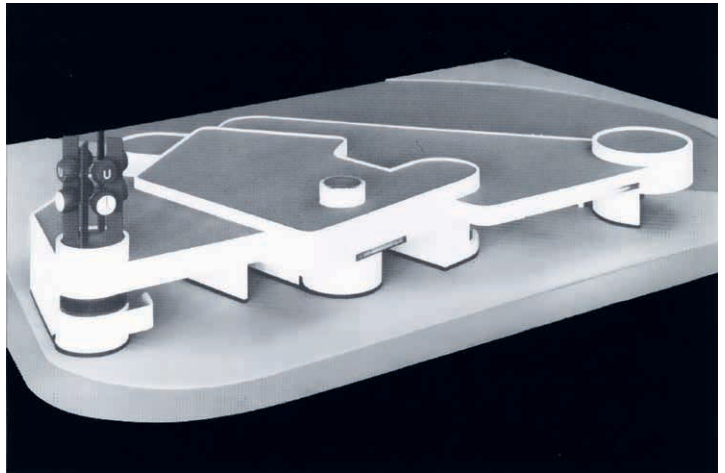
34 LAB, E Rep. 300-70, Nr. 1: Rümmler, gesammelte Zeitungsausschnitte zum U-Bahnhof Fehrbelliner Platz, 1971.

35 Red.: „Besichtigung von Baustellen an drei Wochenenden“, in: *Der Tagesspiegel*, 04.09.1970.

96



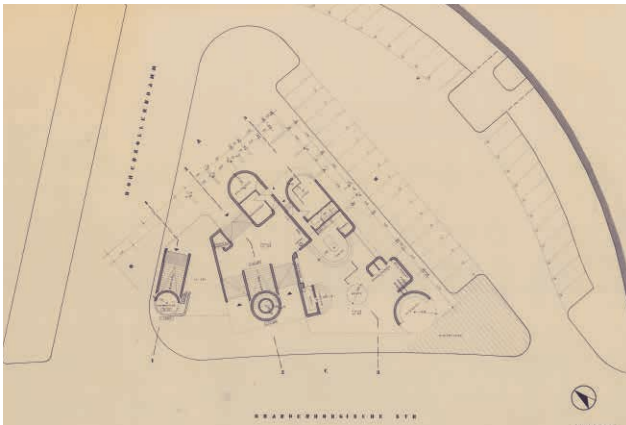
97



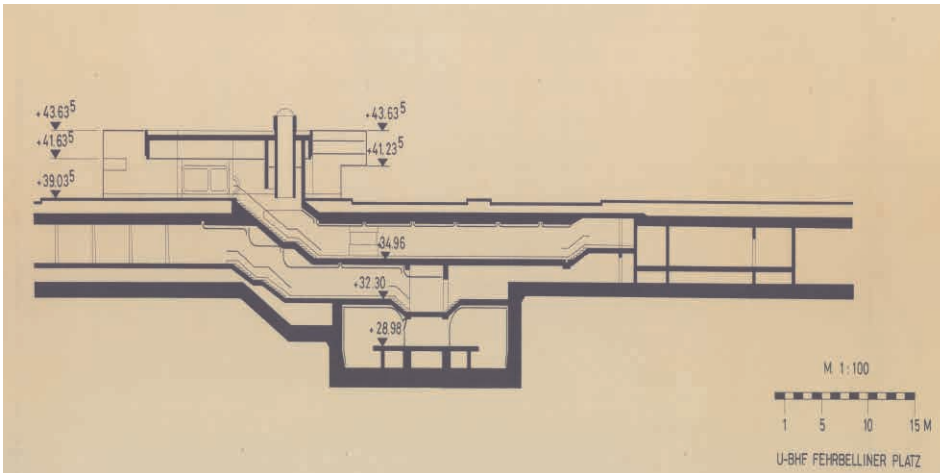
98



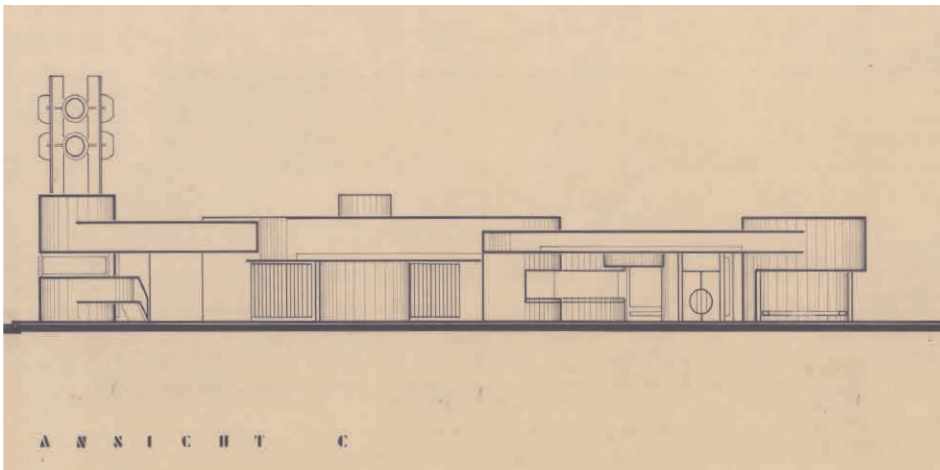
- 96 Pavillon zum U-Bahnhof Fehrbelliner Platz, 1950er Jahre
- 97 Modell von Rümmlers Pavillon am Fehrbelliner Platz, 1967
- 98 Pavillon Fehrbelliner Platz kurz nach Fertigstellung, 1971



99



100



101



102

103



- 99 Grundriss Pavillon Fehrbelliner Platz, 1967
- 100 Längsschnitt Pavillon Fehrbelliner Platz, 1967
- 101 Entwurfszeichnung Pavillon Fehrbelliner Platz, 1967
- 102 „Schnorchel“ als Luftaustritt, um 1971
- 103 Große Treppe aus dem Verteilergeschoss in den Pavillon Fehrbelliner Platz, 2006