

**Barbara Schock-Werner**



## **LINIENFÜHRUNG**

**DIE KÖLNER U-BAHN-STATIONEN**

Fotografiert von Maurice Cox



**Professorin Dr. Barbara Schock-Werner** (geb. 1947) war von 1999 bis 2012 erste Kölner Dombaumeisterin. Nach einer Ausbildung als Bauzeichnerin studierte sie Architektur, Geschichte und Kunstgeschichte. Sie wurde 1981 im Fach Kunstgeschichte promoviert (mit einer Studie über das Straßburger Münster) und 1999 habilitiert. Seit 2013 ist sie Präsidentin der Deutschen Burgenvereinigung e.V.

Zu ihren zahlreichen Publikationen, vor allem über mittelalterliche Architektur und Bauorganisation, zählen *Kölner Dom*, *Der kolossale Geselle*, *Wie der Dom nach Köln kam* und *Burgen der Kölner Erzbischöfe* (Greven Verlag Köln). Seit ihrer Pensionierung beschäftigt sie sich verstärkt auch mit anderen Themen und ist zunehmend fasziniert von den Kölner U-Bahn-Haltestellen.

**Maurice Cox** (geb. 1970), Dipl.-Ing., DGPh, ist Fotograf in dritter Generation und arbeitet vornehmlich in den Bereichen Architektur-, Kunst-, Porträt- und Werbefotografie. Von seinem Vater Wim Cox übernahm er das Atelier am Klingelpütz 29, wo schon die Fotowerkstätte Hugo Schmölz beheimatet war. Neben seiner fotografischen Tätigkeit und der Gestaltung von Büchern verwaltet er den fotografischen Nachlass von Hugo Schmölz, Karl Hugo Schmölz und Oskar Ullrich. Aus diesem umfangreichen Archiv realisierte er bereits zahlreiche Buchprojekte und Ausstellungen im In- und Ausland.

© Greven Verlag Köln, 2018  
 Lektorat: Petra Böttcher, Köln  
 Gestaltung und Satz: Thomas Neuhaus, Billerbeck  
 Gesetzt aus der FS Joey  
 Lithografie: Prepress, Köln  
 Papier: GardaPat 13 BIANKA  
 Druck und Bindung: Nino Druck, Neustadt an der Weinstraße  
 Alle Rechte vorbehalten  
 ISBN 978-3-7743-0690-5

Detaillierte Informationen über alle unsere Bücher finden Sie unter:  
[www.greven-verlag.de](http://www.greven-verlag.de)

# Inhalt

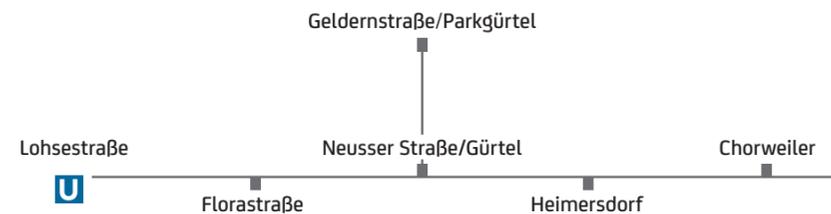
<b>Vorwort</b>	10
<b>Die Entwicklung der Kölner Stadtbahn</b>	12



Haltestelle <b>Dom/Hauptbahnhof</b> <sup>1968</sup> – Die einfachen Anfänge	24
Haltestelle <b>Appellhofplatz</b> <sup>1968</sup> – Lange Wege und Kölner Köpfe	28
Haltestelle <b>Neumarkt</b> <sup>1969</sup> – Ständig verändert und immer voller Menschen	32
Haltestelle <b>Poststraße</b> <sup>1969</sup> – Ein Horror in Grün	36



Haltestelle <b>Breslauer Platz</b> <sup>1970/2011</sup> – Die totale Verwandlung	40
Haltestelle <b>Ebertplatz</b> <sup>1974</sup> – Bunt und laut und farbig	44
Haltestelle <b>Reichenspergerplatz</b> <sup>1974</sup> – Fern von freundlichen Gedanken	48
Haltestelle <b>Zoo/Flora</b> <sup>2010</sup> – Ein Ufo ist gelandet	52
Haltestelle <b>Mülheim Wiener Platz</b> <sup>1997</sup> – Das schmutzige Herz Mülheims	56
Haltestelle <b>Bahnhof Mülheim</b> <sup>1997</sup> – Ein faszinierendes Raumgefühl	60



Haltestelle <b>Lohsestraße</b> <sup>1974</sup> – Irgendwo im Niemandsland	64
Haltestelle <b>Florastraße</b> <sup>1974</sup> – Op-Art an den Wänden	68
Haltestelle <b>Neusser Straße/Gürtel</b> <sup>1974</sup> – Durch Grafik belebt	72
Haltestelle <b>Geldernstraße/Parkgürtel</b> <sup>1974</sup> – Der Bahnhof mit den starken Farben	76
Haltestelle <b>Heimersdorf</b> <sup>1971</sup> – Zurückhaltend, aber nicht ohne Spannung	80
Haltestelle <b>Chorweiler</b> <sup>1973</sup> – Fantasien in der Trabantenstadt	84



Haltestelle <b>Hans-Böckler-Platz/Bahnhof West</b> <sup>1985</sup> – Wie im Inneren einer Zitrone	128
Haltestelle <b>Piusstraße</b> <sup>1989</sup> – Großstädtisch entworfen und kleingeistig verhandelt	132
Haltestelle <b>Körnerstraße</b> <sup>1989</sup> – Die Kunst der Geometrie	136
Haltestelle <b>Venloer Straße/Gürtel</b> <sup>1989</sup> – Ein facettenreiches Rätselspiel	140
Haltestelle <b>Leyendeckerstraße</b> <sup>1992</sup> – Eine Geschichte Ehrenfelds	144
Haltestelle <b>Äußere Kanalstraße</b> <sup>1992</sup> – Unter dem Abwasser	148
Haltestelle <b>Akazienweg</b> <sup>1992</sup> – Das Tor zur Unterwelt	152



Haltestelle <b>Rudolfplatz</b> <sup>1987</sup> – Die Klassische	88
Haltestelle <b>Friesenplatz</b> <sup>1985</sup> – Mit vielen Gesichtern	92
Haltestelle <b>Christophstraße/Mediapark</b> <sup>1987</sup> – Das Gereonstor erscheint	96
Haltestelle <b>Hansaring</b> <sup>1974</sup> – Zwei Welten stoßen aufeinander	100



Haltestelle <b>Marktstraße</b> <sup>2012</sup> – Das vorläufige Ende	156
Haltestelle <b>Bonner Wall</b> <sup>2013</sup> – Ein bisschen einfältig	160
Haltestelle <b>Chlodwigplatz</b> <sup>2013</sup> – Eine begehbare Schlucht	164
Haltestelle <b>Kartäuserhof</b> <sup>2013</sup> – Blauer Purismus	168
Haltestelle <b>Severinstraße</b> <sup>2013</sup> – Vorbild Paris oder Moskau	172
Haltestelle <b>Heumarkt</b> <sup>2013</sup> – Eine Kathedrale des Verkehrs	176
Haltestelle <b>Rathaus</b> <sup>2013</sup> – Die blaue Grotte	180

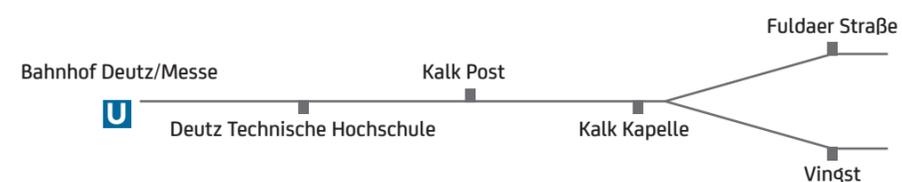
<b>Nachwort</b>	184
-----------------	-----

Chronologie der U-Bahnhöfe und ausführende Architekten	186
--	-----

Kurzbiografien der Architekten und Künstler	188
---	-----

Literatur	191
-----------	-----

Bildnachweis	192
--------------	-----



Haltestelle <b>Bahnhof Deutz/Messe</b> <sup>1983</sup> – Empfang in leuchtendem Orange	104
Haltestelle <b>Deutz Technische Hochschule</b> (ursprünglich Deutz/Kalker Bad) <sup>1983</sup> – Sauber und frisch	108
Haltestelle <b>Kalk Post</b> <sup>1980</sup> – Klassisch Blau-Weiß	112
Haltestelle <b>Kalk Kapelle</b> <sup>1980</sup> – Spinat mit Ei: fast wie eine Karnevalsgesellschaft	116
Haltestelle <b>Fuldaer Straße</b> <sup>1980</sup> – Ein bisschen wie Schwimmbad	120
Haltestelle <b>Vingst</b> <sup>1979</sup> – Waldmeister mit Sahne	124

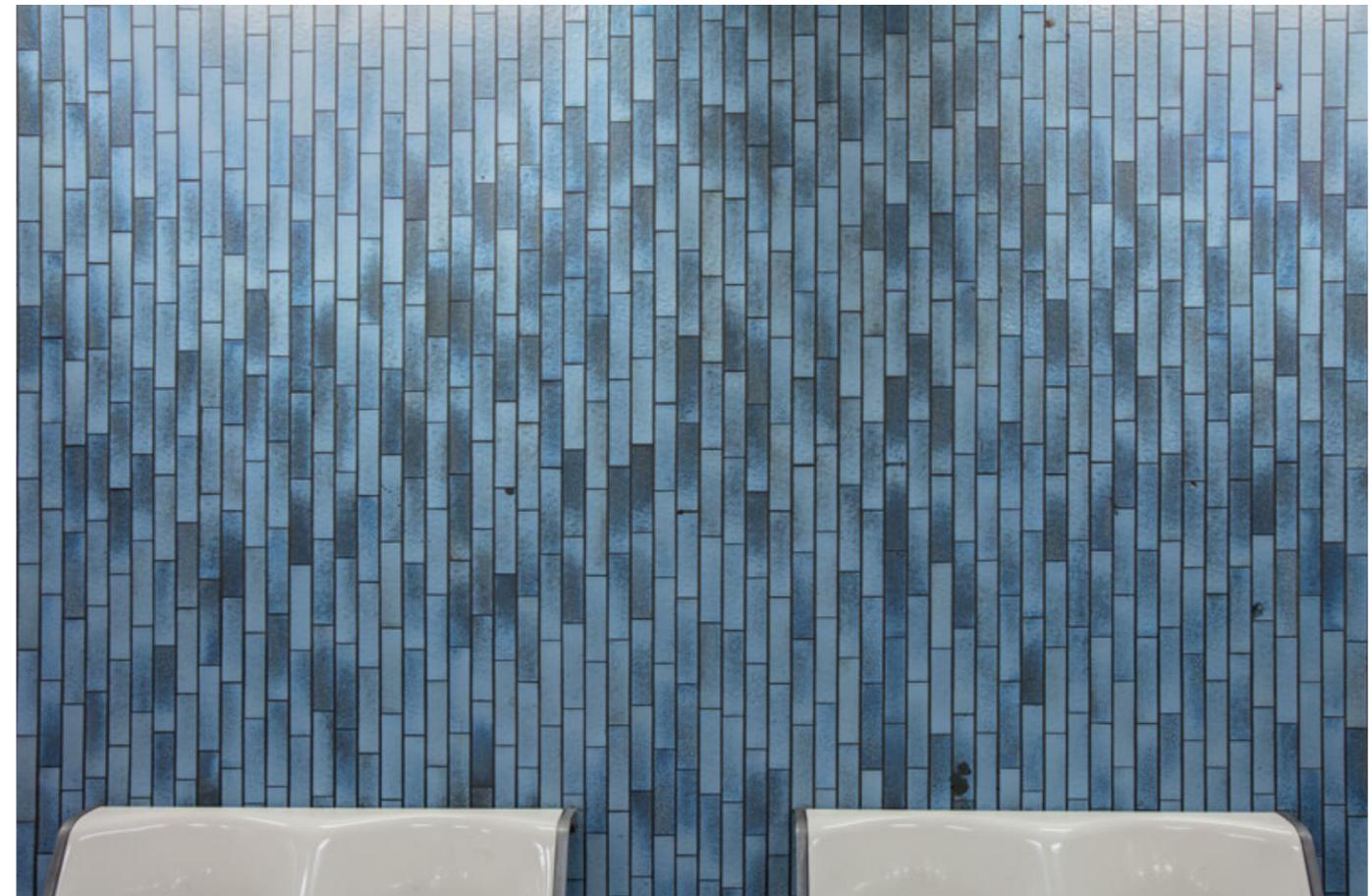
## Vorwort

Der Titel dieses Buches wurde bewusst gewählt, obwohl Köln im strengen Sinn gar keine U-Bahn hat, sondern nur teilweise unterirdisch fahrende Stadtbahnen. *Unterirdische Haltestellen* ist aber einfach kein guter Buchtitel. Außerdem sprechen in Köln alle von der »U-Bahn«, und auch die Kölner Verkehrs-Betriebe haben die Haltestellen mit einem weit sichtbaren großen »U« gekennzeichnet. Also werden sie auch im Folgenden »U-Bahn-Haltestellen« genannt.

Orte, die einem vertraut sind, nimmt man wahr, ohne sie wirklich zu sehen. Das ging mir mit der Kölner U-Bahn auch so. Lange Zeit benutzte ich sie als Transportmittel, bevor mir irgendwann auffiel, dass es unter den Kölner Haltestellen ungewöhnliche und schöne gibt. So entstand einer meiner Artikel im *Kölner Stadt-Anzeiger*. Die positive Resonanz darauf und mein Unbehagen, viel zu wenige Haltestellen vorgestellt zu haben, führten zu dem Entschluss, über das Thema ein Buch zu machen. Damian van Melis, Verlagsleiter des Greven Verlag Köln, sei für die Verwirklichung Dank gesagt. Jürgen Fenske, der kunstsinnige Chef der Kölner Verkehrs-Betriebe, unterstützte das Vorhaben und unterzog das Manuskript einer aufmerksamen Lektüre, auch dafür herzlichen Dank. Da es weder bei den Verkehrs-Betrieben noch beim zuständigen Bauamt der Stadt Köln möglich war, Akteneinsicht zu nehmen – die Verkehrs-Betriebe haben außer zur Nord-Süd Stadtbahn keine Akten zum U-Bahnbau –, habe ich die Geschichte der Kölner U-Bahnhöfe nach der spärlich vorhandenen Literatur und vor allem durch sehr viele Gespräche mit den Beteiligten aufgearbeitet. Sollte deshalb etwas in meinem Text zu finden sein, das man anders in Erinnerung hat, dann möge man das den subjektiven Erinnerungen der Gesprächspartner zugutehalten.

In keiner Architekturgeschichte Kölns, die mir bekannt ist, kommen die unterirdischen Haltestellen vor. Manche von ihnen haben eigene Einträge im Internet. Dort ist aber immer nur die Linienführung und die Technik dargestellt, kein Wort über ihre Gestaltung oder ihre Entwerfer. Es ist mir deshalb ein Bedürfnis, dies nachzuholen. Auch in den Haltestellen spiegelt sich die Architektur- und Kulturgeschichte der Stadt. An ihrem Entstehen waren viele namhafte Architekten beteiligt. Tausende Menschen halten sich jeden Tag in den Haltestellen auf, sie warten dort oder durchheilen sie. Sie haben es verdient, dass man diesen Räumen mehr Aufmerksamkeit schenkt. Sie sollten besser gereinigt, unterhalten und gestaltet werden. Vor allem wäre es wichtig – und mit dieser Publikation möchte ich darauf hinweisen –, dass die Idee, die hinter der Gestaltung steckt, auch bei Umbauten erhalten bleibt.

Ganz besonderer Dank gilt vor allem Reinhard Thon, der mich an seinem Gedächtnis teilhaben ließ und bereit war, Fehlerhaftes aus dem Text nach bestem Wissen zu entfernen. Ohne ihn hätte ich das Buch nicht schreiben können. Reinhard Thon war fast von Anfang an dabei und seit 1993 der langjährige Leiter des städtischen Amtes für den U-Bahnbau. Da der Amtsname im Laufe der Jahre ein paar Mal wechselte, ist hier – der Einfachheit halber – nur vom Amt für Brücken und Stadtbahnbau die Rede (1996–2016).



Dank gilt auch folgenden Gesprächspartnern: Ulrich Coersmeier, Margarethe Czischke-Sabata, Heide Hagebölling-Eisenbeis, Franz-Josef Höing, Johannes Kister, Rene Kolinski, Karl Heinz Marohn, Hubertus Oelmann, Arnhard Orend, Manfred Ott (†), Jochen Richard, Gerhard Richter, Joachim Riedel, Jochen Scharf, Johannes Schilling, Stefan Schmitz, Ulla Schreiber, Carolin Schüten, Bernd Streitberger, Peter, Ursula und Kay Trint, Ulrike Utaz, Gerd Winner, Andreas von Wolff, Stefan Worring, Wolfgang Zurborn.

## Die Entwicklung der Kölner Stadtbahn

Die komplizierte Geschichte der Kölner Stadtbahn kann hier, wo es vor allem um Gestaltung gehen soll, nicht erzählt werden. Wer sich dafür interessiert, findet sie detailliert und mit allen technischen Angaben in Christoph Gronecks Buch *Köln/Bonn Stadtbahn Album. Das Stadtbahnnetz von Köln und Bonn* (2005). Es war ein langer und mühsamer Prozess von der Eröffnung der ersten Pferdebahn 1877, der weitgehenden Elektrifizierung 1903, der Zusammenführung der verschiedenen Linien in Köln, Bonn und den Orten dazwischen zu einem einheitlichen Stadtbahnsystem. Abgeschlossen war diese Entwicklung erst, als 1978 die Rheinuferbahn, heute Linie 16, und 1986 die Vorgebirgsbahn, heute Linie 18, in das Kölner Tunnelsystem einbezogen wurden.

Die Pläne, in Köln – wie in anderen europäischen Großstädten – eine unterirdische Bahn für den Personenverkehr zu bauen, gehen bis 1902 zurück. Zu dieser Zeit überlegte man bereits, in den Gräben der ehemaligen Stadtbefestigung eine U-Bahn entstehen zu lassen. Doch auch das Vorhaben von 1911, ein unterirdisches Schienenkreuz in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung mit Kreuzungspunkt Heumarkt zu bauen, blieb unausgeführt. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg konnte man an die Realisierung solcher Überlegungen denken. In den folgenden Jahren wurde das oberirdische Straßenbahnnetz ausgebaut und dabei neue Stadtteile angebunden. Mit der Deutzer und der Severinsbrücke schuf man zwei Rheinquerungen, später kam die dritte mit der Mülheimer Brücke dazu. Einen schon konzipierten Tunnel unter dem Rhein verwarf man. Da das Zentrum unzureichend erschlossen und die Straßenbahn auf dem Ring überlastet war, sah der Generalverkehrsplan von 1956 eine unterirdisch geführte Straßenbahn vor, eine sogenannte Unterpflasterstraßenbahn, die vom Ebertplatz über den Hauptbahnhof zum Barbarossaplatz führen sollte. Obwohl ein von der Industrie- und Handelskammer in Auftrag gegebenes Gutachten zu dem Ergebnis kam, dass ein echter U-Bahnbetrieb (also ein völlig unabhängiger und zumeist kreuzungsfreier Fahrweg) in Nord-Süd-Richtung wirtschaftlicher sei, gab man diese Idee wegen der Schwierigkeit, die Innenstadt zu unterqueren, auf. Man wollte die gut ausgebauten Straßenbahnstrecken außerhalb der Stadt mit den neuen Linien in der Innenstadt in einem System zusammenführen. Im ersten Ausbau wurde die Strecke Ebertplatz–Hauptbahnhof–Appellhofplatz–Neumarkt–Poststraße–Barbarossaplatz mit Anschlussstrecke zum Friesenplatz ins Auge gefasst. 1962 beschloss der Rat der Stadt Köln die Verwirklichung dieses Plans. Am 19. September 1963 erfolgte unter Anwesenheit des Oberbürgermeisters Theo Burauen und des Oberstadtdirektors Max Adenauer der erste Rammschlag. Das Amt für Brücken und Stadtbahnbau war zu dieser Zeit eine Abteilung des Tiefbauamts unter der Leitung des späteren Beigeordneten Franz Braun. Der Abteilungsleiter war Rudolf Briske, der nach Bildung des Dezernats für Straßen- und Tiefbauprojekte nach 1968 dessen Leiter wurde. Willi Leclair leitete die Entwurfsabteilung für den U-Bahnbau.

So begann der Tunnelbau am Appellhofplatz. 1968 war die unterirdische Verbindung zwischen Friesenplatz (die Haltestelle selbst war noch nicht fertig), Appellhofplatz und Dom/Hauptbahnhof benutzbar. Diese sehr kurze Strecke brachte Köln viel Spott ein. Die Baumaßnahmen im Vorbereich des Hauptbahnhofs waren ungeheuer

aufwendig. Mit provisorischen Holzstegen musste eine Fußgängerverbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt hergestellt werden. Von Anfang an hatte man natürlich ein Problem, das den U-Bahnbau bis in die jüngste Vergangenheit begleitete: die Konfrontation mit den im Kölner Boden liegenden Resten der römischen und mittelalterlichen Stadt, die archäologisch untersucht und nach Möglichkeit erhalten werden sollten. Dem Titel des Bestsellers von Rudolf Pörtner, *Mit dem Fahrstuhl in die Römerzeit*, könnte man mit gleicher Berechtigung den Satz »Mit der U-Bahn durch die Römerzeit« zur Seite stellen. So mussten direkt im ersten Bauabschnitt die Römermauer in der Komödienstraße und am Zeughaus der Lysolph- und der Römerturm abgefangen werden. In der Neuzeit waren es die römische Hafenummauer und das Hafentor unter dem Kurt-Hackenbergs-Platz, die ebenfalls eine aufwendige Konstruktion erforderten. Auch auf den Dom, dem man gefährlich nahe rückte, sollte Rücksicht genommen werden.



Für das Erreichen der unterirdischen Haltestellen benötigte man von Anfang an Rolltreppen, die im öffentlichen Raum immerhin so ungewöhnlich waren, dass man Erläuterungstafeln anfertigen ließ, die Frauen das Benutzen einer Rolltreppe mit Kinderwagen erklärten. Der Fotograf Wim Cox machte dafür Aufnahmen von seiner Frau mit einem leeren Kinderwagen.

Unmittelbar nach dem Ratsbeschluss zum Bau der U-Bahn wurde eine Gruppe freischaffender Architekten, die in Köln ein entsprechendes Renommee hatten, mit der Haltestellengestaltung betraut. Die ersten, die man auswählte, kamen aus dem Umkreis von Wilhelm Riphahn, unter ihnen waren Paul Doetsch (1911–1981), Joh.-Herbert Klauke und Hans Menne (1908 geb.). Andere wie Hanns Koerfer (1909–1994) und Edmund Zens (1916–1986) gehörten eher der traditionellen Schule an. Diese Architekten sollten das Gesicht der Haltestellen prägen. Das Konzept, jedem Haltepunkt ein spezielles, unterschiedliches Aussehen zu geben, sollte dem Fahrgast schon beim ersten Blick aus dem Wagenfenster zeigen, wo er sich gerade befand. Zwei Prinzipien begleiten den U-Bahnbau auf der ganzen Welt bis heute: Entweder man hält die Haltestellen möglichst schlicht und gestaltet sie alle gleich – dafür steht ganz charakteristisch die Londoner U-Bahn. Oder aber man bemüht sich darum, die Haltestellen möglichst künstlerisch zu gestalten. Dafür steht in der Frühzeit die Métro in Paris, deren Eingänge um 1900 von dem Künstler Hector Guimard entworfen wurden. Man konnte die Gestaltung aber auch so steigern, dass palastartige Räume mit klassischen Säulen, Wand- und Deckenmalereien und Kronleuchtern entstanden, wie in der Moskauer U-Bahn der 1930er-Jahre.

## Haltestelle **Neumarkt** 1969

*Ständig verändert und immer voller Menschen*

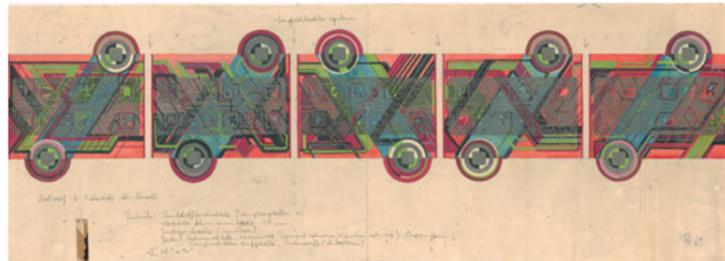
Heribert Multhaupt 1969 / Peter und Ursula Trint 1987 /

Chapman Taylor Brune Architekten 1999 / Kay Trint 2004 [A]

Manfred Ott 1970 / Stefan Worring, Wolfgang Zurborn 1987 [K]

Die Haltestelle Neumarkt ist neben der am Dom/Hauptbahnhof sicher die am meisten frequentierte in Köln. Sie gehört zu den frühen Strecken und wurde 1969 eröffnet. Als erste überhaupt wurde sie mit Kunstwerken aufgewertet. Kurt Hackenberg, Beigeordneter für Kunst und Kultur der Stadt Köln, vertrat die Ansicht, dass man in einer Stadt, die sich gerade zu einer international bedeutenden Kunststadt entwickelte, auch in den Verkehrsräumen Kunst erwartete. Es ist aber sicher nicht zuletzt der Persönlichkeit Hackenbergs geschuldet, dass er dies durchsetzen konnte. Er veranlasste einen Wettbewerb, den Manfred Ott gewann. Dieser schuf 1970 eine Skulptur aus Aluminium und Messing, *Der Unterwanderer*, die an der Südseite im Aufgang zur damals noch existierenden Kunsthalle aufgestellt wurde. Gleichzeitig gestaltete er ein stark farbiges Deckenrelief, dessen Motive auf Holzplatten montiert wurden. Die eindrucksvolle Deckengestaltung zog sich durch den langen Gang der Verteilerebene und belebte den unterirdischen Raum. Sie war ein charakteristisches Pop-Art-Element. Die Gestaltung der Verteiler- und Bahnsteigebene wurde Heribert Multhaupt übertragen, der für die Wände stark farbige orange-braune Fliesen wählte.

Wie sich zeigte, waren die Bahnsteige für den großen Kundenandrang zu schmal. 1987 wurden sie bei laufendem Betrieb um drei Meter verbreitert. Zur Gestaltung wurde das Architektenpaar Peter und Ursula Trint herangezogen, die Architekten des benachbarten Haubrichforums. In dessen Eckturm war der südliche Ausgang mit der runden Treppe integriert. Für die neuen Wände am Bahnsteig suchten Peter und Ursula Trint eine Gestaltung, die modern sein sollte und »auf die bedeutende, jährlich stattfindende Photokina« hinwies. Sie konnten durchsetzen, dass die beiden jungen Fotografen Stefan Worring und Wolfgang Zurborn, die gerade die



Entwurf für das Deckenrelief  
von Manfred Ott, 1969

Gestaltung von Peter und Ursula Trint, 1987



## Haltestelle **Körnerstraße** 1989

### *Die Kunst der Geometrie*

Manfred Stein [A]

Wilhelm Beuermann [K]

In der Haltestelle Körnerstraße wird der Fahrgast in einem edlen Entree empfangen. Die Wände des Abgangs sind mit polierten roten Granitplatten belegt, die sich in der Zwischenebene in Streifen auflösen. Diagonal, ungleichmäßig in Breite und Länge, aber von einheitlicher Ausrichtung, durchqueren die roten Granitstreifen eine intensiv türkisfarbene Wand.

An der Kopfseite beider Verteilerebenen befindet sich ein wandhohes Relief, in dem die einzelnen geometrischen Ebenen durch feine Edelstahlprofile getrennt werden. Hier ist der rote Stein gesägt, aber nicht poliert verwendet, und vor der Treppe liegt ein Bodenmuster, in dem derselbe Stein geschliffen und zusammen mit schwarzen Platten verwendet wurde. Die Stelen mit den Informationstafeln sind durch das Fußbodenmuster hervorgehoben. Spätestens an diesem Detail merkt man, wie sorgfältig hier gearbeitet und gestaltet wurde. Über der Treppenöffnung wurden die linearen Leuchten sternförmig angeordnet. Vor den Wänden reihen sich Leuchtobjekte, deren Vorderfronten die diagonale Ausrichtung der Wandelemente aufnehmen und in weiße und orange Streifen übertragen. Selbst so ein schlichtes Element wie ein Schrank für die Technik wird durch Farbe, trapezförmigem Aufsatz und Lichteffekt zum Objekt.

An den Wänden der Haltestelle wechseln die Farben von einem leuchtenden Königsblau über Hellblau zu einem Blassblau. Davor stehen flache Metallelemente, deren dominante Formen eine Spiegeloberfläche haben. Ihnen sind dunkelblaue Schattenformen zugeordnet, sodass sie perspektivisch erscheinen.

Die Formen wurden auf beiden Seiten gleich, aber nicht spiegelsymmetrisch angeordnet. Es beginnt jeweils links mit stehenden Elementen, die mit Giebelformen verbunden und mit einer Raute verknüpft sind. Dann schließt sich ein schräger Pfeil an, der als einziges Element nicht perspektivisch verstärkt ist. Es folgt eine Gruppe von Bögen, drei hohe und zwei niedrigere. Ein von oben eindringender Halbkreis leitet über zum abschließenden Motiv, bei dem sich vertikale Elemente zu einer Fächerform finden. Die Spiegelflächen an den Wänden werfen das Licht zurück, das auch im Bahnsteigbereich aus linearen Leuchten fällt, die geometrische Formen an die Decke zeichnen.

Die Haltestelle Körnerstraße hat durch Farbe, Metallelemente, edlen Stein und eine sehr auf das Detail achtende Gestaltung einen eleganten Charakter erhalten und bringt damit eine ganz andere Note nach Ehrenfeld.

