

von *Sven Heinrichs (19/4)*

Fette lila Buchstaben mit großen Punkten auf braun-weiß-gelben Zementfaserplatten, schmale Versalien aus Aluminium zu rotem Keramikmosaik und Teakholz, verschnörkelte Schreibschrift auf pergamentfarbenen Fliesen: Die Berliner U-Bahnhöfe der 1950er bis 1980er Jahre zeigen deutlich, dass die Einbindung von Schrift in die Ornamentik zu einer ganzheitlichen räumlichen Gestaltung

beitragen kann - mehr noch, dass Schrift im Einklang mit der Architektur erzählerisch ist. Daher ist es immer ein starker, oft sogar schmerzlicher Eingriff, wenn Stationsschilder und andere typografische Elemente im Nachhinein beliebig ausgetauscht werden: Der Gesamteindruck wird subtil verzerrt, ohne dass die Ursache dafür auf den ersten Blick offensichtlich ist.

Über der Erde

Auf der Straßenebene, auf den Stationsschildern und Netzplänen der letzten Jahrzehnte sind die Berliner U-Bahnhöfe durch die BVG-Hausschrift gekennzeichnet: FF Transit, um 1990 von Erik Spiekermann entworfen. Sie geht auf die Schriftart Frutiger zurück, die Mitte der 1970er Jahre bei der Schriftgießerei D. Stempel AG in Frankfurt am Main gegossen wurde und bis heute eine der meistgebräuchlichen Groteskschriften ist.

FF Transit ist, wie die Frutiger, optimal lesbar - durch die hohe Mittellänge der Kleinbuchstaben, die abwechslungsreich gestalteten Oberkanten der Mittellänge und die leicht spationierte Zurichtung der einzelnen Buchstaben. In den Jahrzehnten zuvor, insbesondere im West-Berlin der 1950er bis 1980er Jahre, war das Schriftbild der U-Bahnarchitektur nicht so eindeutig wie heute. Vielmehr wechselte die Schrift mit den architektonischen Moden.

DIN-Schrift für die 1950er Jahre



Berlin, U-Bahnhof „Borsigwerke“: DIN 1451 - Mittel- und Engschrift an der Hintergleiswand, 1956 (Bild: Sven Heinrichs)

Die U-Bahnhöfe der 1950er Jahre bestechen durch feine Strukturen und eine zurückhaltende Farbgebung: Die Decken sind wie Flügel geschwungen. Kleinteilige Fliesen, schmale Metallteile und stumpfe Winkel in einem sachlich anmutenden Rahmen prägen das Erscheinungsbild. Dazu passend diente hier die DIN-1451-Norm-Schrift für die Bereiche Technik und Verkehr als Vorlage. Sie wurde in den 1920er Jahren für die

Eisenbahn entwickelt und 1931 veröffentlicht. Als diese Schriftart auf den West-Berliner U-Bahnhöfen auftauchte, wurden zeitgleich auch in der Bundesrepublik Deutschland erste Orts- und andere Hinweisschilder an den Straßen damit versehen. So steht die Schriftwahl für eine enge Verbundenheit zwischen West-Berlin und dem übrigen Bundesgebiet.

In Berlin wurde die DIN 1451 zu dieser Zeit mit plastischen aufgesetzten Großbuchstaben mit deutlich hervorgehobener, leichter Schattenwirkung montiert. Dabei kam die sehr gebräuchliche Normschriftenabwandlung, die sog. DIN-Mittel- und Engschrift zum Einsatz: mit markant eingezogenen Diagonalschenkeln beim versalen „W“ und charakteristisch betonten Buchstabenoberlängen (im Verhältnis zu den Unterlängen) bei „E“, „G“, „K“ und „R“. Da diese Schrift hier erstmals in der Berliner U-Bahn verwendet wurde, war sie ideologisch nicht vorbelastet. Sie konnte den technischen schnörkellosen Charakter des Bauwerkes sowie die Aufbruchzeit in West-Berlin nach dem Zweiten Weltkrieg bestens verkörpern. Der Bahnhof „Borsigwerke“ ist ein Beispiel für diese Bauphase. Seine neue Architektur zeigt ein Schmetterlingsdach und sechseckige Stützpfeiler. An der Hintergleiswand sind die hier schwarzen Buchstaben eng spationiert. So bilden sie ein kompaktes Bild, das aber nicht aus jeder Perspektive leicht lesbar ist. Die Metall-Lettern auf dem Schild über der (im Ursprungszustand

erhaltenen) Bank sind luftig spationiert und besser lesbar.

Auch im U-Bahnhof „Hansaplatz“ (eröffnet 1961, Bahnsteigebene: Bruno Grimme, Pavillon: Werner Düttmann, Werner Klenke) finden sich auf dem Stationsschild über den Bänken die gesperrten Buchstaben der DIN-Mittelschriftmodifikation. Darunter, auf dem Schild mit hellerem Grund, ist die BVB-Hausschrift FF Transit von 1990 zu sehen. So kann auch eine neue Schrift denkmalgerecht verwendet werden. Auf der Hintergleiswand sitzen auf einem kleinteiligen Mosaikuntergrund plastisch aufgebraute Großbuchstaben. Deren betont weite Spationierung ist ein typografisches Element und erhöht die Lesbarkeit auch aus dem fahrenden Zug heraus. Über den Türen des oberirdischen Eingangspavillons stehen die Buchstaben in Weiß auf schwarzem Gitter. Damit sind diese aus dem Innern des Pavillons ebenso gut lesbar (spiegelverkehrt) wie von der Straßenseite aus. In ihrer entschiedenen Klarheit harmonieren sie mit der reduzierten Architektur aus Glas und weißen Fliesen.

Der rechte Winkel der 1960er Jahre

In den frühen 1960er Jahren beherrschte der rechte Winkel den Berliner Untergrund – beispielsweise in den U-Bahnhöfen „Westphalweg“ und „Möckernbrücke“. Die Decken sind waagrecht und nicht mehr geschwungen, zugleich kommt mehr Farbe ins Spiel. Buntes Glasmosaik und kleinteilige bunte Fliesen prägen die farbig kontrastierenden Flächen. Man wollte nun

dem Stationsnamen, dessen DIN-Schriftabwandlung unverändert blieb, eine eigene Fläche zuweisen. Die plastischen schwarzen Lettern bekommen jetzt einen eigenen weißen Hintergrund. Aus diesem Schild soll wenige Jahre später ein farbig abgesetztes Band im Fliesenspiegel werden, auf dem die plastischen schwarzen Einzelbuchstaben sitzen.

Die Signalschriften der 1970er Jahre

Der nun und bis in die 1990er Jahre zuständige U-Bahnarchitekt Rainer G. Rümmler lässt die Farbe auf größeren Flächen und skulpturalen Möbel wirken. Große (kreis-)runde Elemente sind überall zu finden, ob bei großen Deckenleuchten oder Kunststoff-Sitzen. Die Decken laufen in einer Rundung in die Hintergleiswände aus. Die Größe und Üppigkeit der Architektur bewirkt zwangsläufig, dass die Schrift in Form, Farbe und Größe mitziehen muss. Dies ist das Ende der Monolineschrift, die nur eine Strichstärke hat. Die konstruierten Buchstabenformen weichen jetzt funktionalen Schrifttypen. An die Stelle von linearen Bauhausformen mit

spationierten Großbuchstaben tritt eine geschlossene Groß- und Kleinbuchstabentypografie: fette und runde Schriften in bislang ungekannter Größe.

Nun prägen von Hand gemalte Buchstaben bildhaft die Hintergleiswände. Die für den Stationsnamen am „Fehrbelliner Platz“ gewählte Schrift ist ein Berliner Kind aus der Schriftgießerei H. Berthold AG: die 1898 entstandene Akzidenz Grotesk. Hier wird der Bold-Schnitt verwendet, der perfekt in die damalige Architektur passt. Der in der Mittellänge der Kleinbuchstaben deutlich erhöhte fette Schnitt der Akzidenz Grotesk ist seit über einem Jahrhundert

ungebrochen populär und zählt zu den bedeutendsten Schriftschöpfungen der Moderne. Die Akzidenz Grotesk lässt sich von verwandten Schriften leicht unterscheiden: durch die diagonale Ansträgung des Kleinbuchstabens „e“ im Auslauf rechts unten.

Großflächige, die Vertikale betonende Verkleidungen und eine Akzidenz Grotesk charakterisieren auch den U-Bahnhof

„Nauener Platz“. Mit der OctopussP im Bahnhof „Pankstraße“ werden die Rundungen auf die Spitze getrieben. Diese Auszeichnungsschrift, die sich nur für Überschriften eignet, werden einige noch von Postern und Plattencovern aus diesen Jahren kennen. Mit ihr verliert die Beschriftung endgültig ihren rein informativen Wert und wird zum Ornament in einem technischen Bau.

Formenvielfalt in den 1980er Jahren

In den 1980er Jahren bringt Rümmler wieder kleine Strukturen in die U-Bahnhöfe, beispielsweise in Form von Wand- und Bodenfliesen. Mit ihnen werden Mosaike gebildet, die abstrakte Muster und figürliche Darstellungen ergeben. Pfeiler werden zu Säulen mit Basis und Kapitell. Klinker, wie er aus den regionalen Industriebauten bekannt ist, kommt mit seinen Farben Gelb bis Rot hinzu. Diese große Farben- und Formenvielfalt macht

kleinere Typografien erforderlich, die aber unverzichtbarer Teil des Gesamtbilds bleiben. Hier zeigt sich ebenfalls eine neue Vielseitigkeit: Die Akzidenz Grotesk wird weiter genutzt, hinzu kommen die Schrifttypen Eurostile (U-Bahnhof „Jungfernheide“) und eine Univers (U-Bahnhof „Paracelsus-Bad“). Mit den Groteskschriften wird – abgesehen von der guten Lesbarkeit – der technische Charakter der U-Bahnhöfe gewahrt.

Quellen

Pfeiffer-Kloss, Verena, Der Himmel unter West-Berlin, Die post-sachlichen U-Bahnhöfe des Baudirektors Rainer G.

Rümmler, Berlin 2019.

Bongiorno, Biagia, Verkehrsdenkmale in

Berlin, Die Bahnhöfe der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, Berlin 2007.

Wissenschaftliche Beratung durch Herrn Prof. Reinhard Haus.