

Quelle: frei04-publizistik.de, 27. September 2016
Schlagworte: Nachkriegsmoderne, U-Bahnhöfe Berlin,
Denkmalschutz

Ralf Liptau

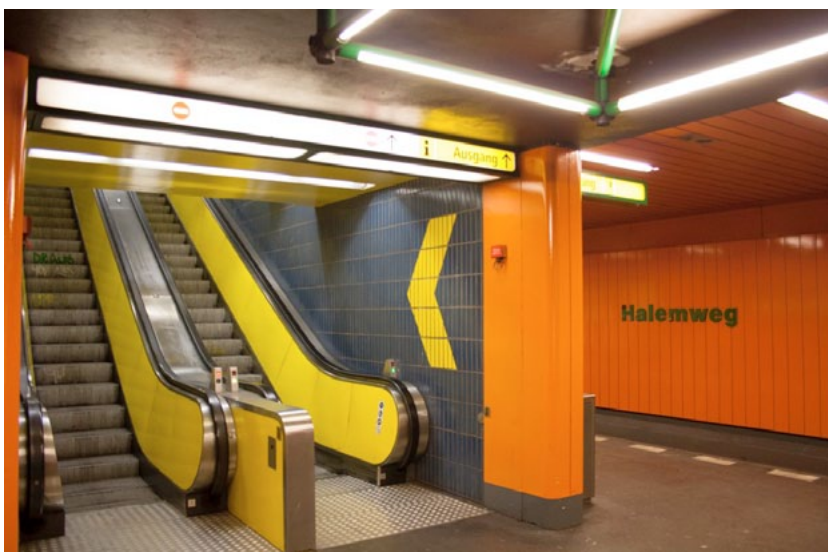
Alles egal im Untergrund?

In Berlin kämpfen Architekturwissenschaftlerinnen und -wissenschaftler um U-Bahnhöfe der Nachkriegsmoderne. Die Berliner Verkehrsbetriebe stellen sich bislang taub, die ersten Verluste sind bereits zu beklagen. Es drohen ohne Not weitere Bauzeugnisse der Nachkriegsmoderne vor die Hunde zu gehen.



U-Bahnhof Yorckstraße (U7), eröffnet 1967, gestaltet von Rainer G. Rümmler; Ansicht des Bahnsteigs 2015. Der Bahnhof soll vollständig entkernt und ohne Bezug zur Originalgestaltung neu aufgebaut werden. (Alle Bilder: Initiative Kerberos Berlin)

„Is mir egaaaal! Egaaaal!“, singt der Neuköllner Rapper Kazim Akboga im Auftrag der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) in deren neuestem Werbefilm. Die Anstalt des öffentlichen Rechts will neuerdings cool sein und schickte den 33-jährigen Sänger deshalb rappend und als Fahrkartenkontrolleur verkleidet durch ihr U-Bahnnetz. „Alles egal“ als Leitspruch eines öffentlichen Unternehmens, das jährlich etliche Millionen an Steuergeldern bekommt und ausgibt. Wie lässig.



U-Bahnhof Halemweg (U7), eröffnet 1980, gestaltet von Rainer G. Rümmler; Blick in den Eingangspavillon 2014. Der Pavillon soll abgerissen und durch einen uninspirierten Neubau ersetzt werden. Das gleiche geschah bereits 2013 mit dem Pavillon am Bahnhof Bayerischer Platz (U7/U4).
Unten: die Bahnsteigebene des U-Bahnhofs Halemweg ist inzwischen entkernt. Über die Art der Neugestaltung gibt es bisher keine öffentlichen Informationen.

In der Bauabteilung der BVG scheint der Clip in Endlosschleife zu laufen – und die Damen und Herren aus der Planungsabteilung sich im Takt dazu auf die Schenkel zu klopfen! Seit Anfang dieses Jahres regt sich erheblicher Widerstand gegen die aktuellen Umbaupläne des Unternehmens für zahlreiche U-Bahnbauten der Nachkriegsmoderne, der schon jetzt zahlreiche herausragende unterirdische Bauten zum Opfer gefallen sind. Architekturwissenschaftlerinnen und -wissenschaftler der vier Berliner Universitäten – darunter der Verfasser dieses Texts – haben sich schon vor Monaten in einem offenen Brief gegen die Planungen ausgesprochen. Die Architektenkammer Berlin hat danach öffentlich einen sofortigen Baustopp für alle Arbeiten und eine Revision der Planungen gefordert. Berlins Senatsbaudirektorin Regula Lüscher und ihr beratendes Baukollegium haben die Pläne scharf kritisiert. Das Landesdenkmalamt hat eine Prüfung aller nachkriegsmodernen U-Bahnhöfe für eine potenzielle Unterschutzstellung in Auftrag gegeben. Medien wie der Schweizer Rundfunk, „das neue deutschland“, rbb Radio, die Berliner Lokalpresse und die online-Fachplattform „moderne regional“ haben bereits im Sinne der Initiative berichtet.

Die BVG hat darauf bisher öffentlich nur abwehrend reagiert. Mehr noch: Die Abrissarbeiten – etwa an den Bahnhöfen Rathaus Steglitz, Schloßstraße und Walther-Schreiber-Platz – wurden in der Sommerpause eifrig vorangetrieben.



U-Bahnhof Bismarckstraße (U2/U7), eröffnet 1978, Gestaltung Rainer G. Rümmler; Blick in den Bahnsteig der Linie U7, 2014. Inzwischen ist der Bahnhof komplett entkernt und soll im Stil des frühen 20. Jahrhunderts neu gestaltet werden.

Und jetzt alle im Takt: „Is‘ mir egaaaal! Egaaaal!“

Mindestens 15 Bahnhöfe, die von den frühen 1960ern bis zur Mitte der 1980er Jahre vor allem in Westberlin gebaut worden sind, sollen in den kommenden Monaten grundlegend neu gestaltet werden. Die BVG hat 2015 eine Übersicht von elf U-Bahnhöfen veröffentlicht, die von den Arbeiten betroffen sind. Keine Rede war dabei von den vier weiteren Bahnhöfen, die inzwischen entkernt wurden. Welche und wie viele Stationen die BVG derzeit mit welchem Kostenaufwand überplant, ist öffentlich nicht in Erfahrung zu bringen.

Ohne übergreifendes architektonisches Konzept werden gestalterisch hochwertige, weitestgehend in Originalsubstanz erhaltende U-Bahnhöfe zerstört, das Berliner U-Bahnnetz wird zum kunterbunten Flickenteppich. Der übergroße Teil der zerstörten und bedrohten Bahnhöfe geht auf Planungen des Architekten und ehemaligen Senatsmitarbeiters Rainer G. Rümmler zurück, der von der Mitte der 1960er bis in die Mitte der 1990er Jahre beinahe alle neu zu errichtenden U-Bahnhöfe für die BVG entworfen hat. In Westberlin sind seit den 1950ern mehr als 70 U-Bahnhöfe neu entstanden – nach Alfred Grenander in den 1920er und 1930er Jahren ist Rümmler der „zweite Große“ im Berliner U-Bahnbau. Nach seinen Entwürfen ist ein architektur- und stadt-historisch kohärentes Netz entstanden, das trotz seiner enormen gestalterischen Vielfalt eine durchgehende Handschrift zeigt. Linien, auf denen wie etwa auf der U7 Bahnhöfe von den 1920ern bis in die 1980er Jahre wie an einer Perlenkette aufreih werden, ermöglicht es, unterirdische Zeitreisen zu unternehmen, die die Entwicklung und Geschichte nicht nur Berlins, sondern auch der BVG nachvollziehen lässt.

Noch. Denn diese kohärente Vielfalt, die das Berliner U-Bahnnetz international so einzigartig macht, wird jetzt ohne Not zerstört. Etwa, wenn der U-Bahnhof Yorckstraße (Rümmler, 1964–67) vom Architekturbüro „architektensocietät“ gemäß den



aktuellen Planungen wirklich völlig umgestaltet werden sollte. Entstehen soll hier ein Bahnhof in völlig neuer Gestaltung, der die eigentliche Bauzeit völlig verunklärt. Und das in einem Linienabschnitt der U7, auf dem alle Stationen zwischen U-Bahnhof Möckernbrücke und U-Bahnhof Bayerischer Platz auf sensibelste Art und Weise gestalterisch aufeinander abgestimmt sind. Der Bahnhof aus den frühen 1960ern wird zum Bahnhof aus den 2010ern.

Ein paar Stationen weiter, am U-Bahnhof Bismarckstraße, wurden bereits Fakten geschaffen: Die 1978 eröffnete, ebenfalls von Rümmler entworfene Station wurde bisher wesentlich durch ihre helle, mit roten und hellgrünen Farbflächen kombinierte Aluminiumverkleidung auf beiden Bahnsteigen dominiert. Alles raus, alles entkernt. Momentan noch vom sichtbaren Beton geprägt, soll die Kreuzungsstation der U7 und U2 nach einem Entwurf von Hans Kollhoff mit dunkelgrünen Kachelofen-Fliesen aus Keramik verkleidet werden. Der Bahnhof aus den späten 1970ern wird zum Bahnhof aus den 1910ern.

Unabhängig von der gestalterischen Qualität der Ursprungsbahnhöfe und derjenigen der Neugestaltung verliert Berlin durch diese Arbeiten ein wesentliches Zeugnis seiner Geschichte. Denn der Mauerbau und der dadurch vom damaligen Regierenden Bürgermeister Willy Brandt ausgerufene S-Bahn-Boykott führten zum politisch forcierten Ausbau des U-Bahnnetzes in Westberlin. Damit entstanden nicht nur die frühesten U-Bahnhöfe der Bundesrepublik nach dem Zweiten Weltkrieg. Sondern es entstand auch ein Ensemble von Bauten, die in ihrer Aufwändigkeit, ihrem gestalterischen Anspruch und in ihrer absoluten Gültigkeit für die jeweils aktuelle Architektursprache zumindest in Deutschland konkurrenzlos ist.

U-Bahnhof Rathaus Steglitz (U9), eröffnet 1974, Gestaltung Rainer G. Rümmler, Blick in die Bahnsteigebene 2014; trotz bereits angelaufener Proteste wurde dieser Bahnhof gemeinsam mit dem Bahnhöfen Schloßstraße und Walther-Schreiber-Platz im Sommer 2015 vollständig entkernt.

Fünf Forderungen

Die vier Forderungen, die die Aktiven vier Berliner Universitäten bereits im Frühjahr 2016 formuliert haben, bleiben deshalb weiterhin bestehen. Sie lauten:

1. Stopp und weitreichende Revision der bisherigen Planungen.
2. Einrichtung eines wissenschaftlichen Beirats nach Vorbild des 2008 von Senatsbaudirektorin Regula Lüscher eingerichteten Berliner Baugremiums. In ihm sollen Denkmalpflege sowie Kunst- und Architekturgeschichte vertreten sein. Ziele sind die wissenschaftlich fundierte Wertschätzung sowie individuell an die Bahnhöfe angepasste Sanierungskonzepte, die eine größtmögliche Bewahrung der Originalsubstanz ermöglichen.
3. Umfangreichere und frühzeitigere Öffentlichkeitsarbeit zu allen geplanten Sanierungen und Umbauten
4. Eintragung weiterer Berliner U-Bahnhöfe der 1960er und 1970er Jahre in die Berliner Denkmalliste.

Eine weitere, zentrale Forderung kommt hinzu:

5. Nach Angaben des BVG-Bauchefs Uwe Kutscher werden die diskutierten Entwürfe und Umbauarbeiten von der BVG allesamt direkt vergeben. Unserer Meinung nach sind diese Aufträge für das Erscheinungsbild und die Geschichte Berlins, für das Image der BVG und für die Architekturgeschichte insgesamt zu bedeutend, um sie unter der Hand zu vergeben. Sie sind zudem für die Steuerzahler zu teuer, um hier nur die dritt-, viert-, oder fünftbeste Lösung zu realisieren. Wir fordern daher die BVG auf, die geplanten Arbeiten öffentlich auszuschreiben, um in einem transparenten Verfahren die besten denkmalpflegerischen Ansätze und Entwürfe herauszuarbeiten.

Ralf Liptau ist Kunst- und Architekturhistoriker. Er promoviert derzeit an der Universität der Künste Berlin über das Entwerfen mit Architekturmodellen der Nachkriegsmoderne. Gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen anderer Universitäten bündelt er die Aktivitäten zum Erhalt der Berliner U-Bahnarchitektur in der Initiative „Kerberos Berlin“.

Weitere Information zur inzwischen gegründeten „Initiative Kerberos – zum Erhalt Berliner U-Bahnhöfe der Nachkriegszeit“ gibt es online [auf den Seiten von urbanophil](http://www.urbanophil.de)