

Offener Brief

Initiative Berliner Architekturwissenschaftler_innen für U-Bahnhöfe der Nachkriegszeit

Architekturwissenschaftler_innen und Denkmalschützer_innen der vier Berliner Universitäten kritisieren die Umbauplanungen der BVG vor allem auf den Linien U7 und U9. Insgesamt elf Berliner U-Bahnhöfe der Zeit nach 1960 sollen nach Plänen der Berliner Verkehrsbetriebe umgestaltet werden. Die herausragende gestalterische Qualität der Bahnhöfe wird ohne Not geopfert, die Wiedererkennbarkeit bestimmter U-Bahnlinien und einzelner Streckenabschnitte wird ohne erkennbares, übergreifendes Sanierungskonzept zerschlagen.

Das über mehr als ein Jahrhundert gewachsene Netz der Berliner U-Bahn ist ein bauhistorisches Zeugnis, in dem sich die wechselvolle Geschichte der Stadt über und unter der Erde abzeichnet. Der Verantwortung, die mit diesem baulichen Erbe verbunden ist, sind die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) in den vergangenen Jahren an zahlreichen Stellen vorbildlich nachgekommen, etwa durch die aufwändige, denkmalgerechte Sanierung der Hochbahnhöfe und Viadukte aus der frühen Phase des Berliner U-Bahnbaus.

In Hinblick auf aktuell laufende und für die nahe Zukunft geplante Bauarbeiten werden die Verkehrsbetriebe dieser Verantwortung allerdings nicht gerecht: Die im Jahr 2015 angekündigten Umbauarbeiten schwerpunktmäßig auf den Linien 7 und 9 drohen, das historisch gewachsene Bild der Berliner U-Bahnlinien aus der Zeit des geteilten Berlins unwiederbringlich zu zerstören. Konkret ist das vielschichtige Erbe der dritten Phase im Berliner U-Bahnbau ab etwa 1960 gefährdet, für dessen herausragende gestalterische Qualität und konzeptionelle Kohärenz beinahe ausnahmslos der Architekt und Oberbaurat Rainer Gerhard Rümmler verantwortlich zeichnete. Wir, Kunst- und Architekturwissenschaftler_innen aller vier Berliner Universitäten wenden uns mit diesem Brief entschieden gegen die von der BVG vorgelegten Sanierungsplanungen und fordern ein radikales Neudenken des Umgangs mit der Berliner U-Bahnarchitektur der 1960er bis 1970er Jahre.

Geplant und teilweise realisiert sind die vollkommene Zerstörung der Interieurs der U-Bahnhöfe Friedrich-Wilhelm-Platz und Rathaus Steglitz (U9), sowie Bismarckstraße, und Yorckstraße (U7). Weitere Bahnhöfe werden unter weitestgehendem Verlust der baulichen Originalsubstanz radikal umgestaltet, etwa die U-Bahnhöfe Birkenstraße (U9) und Eisenacher Straße (U7). Diesen Kahlschlag betreiben die Berliner Verkehrsbetriebe ohne vorzeitige, umfassende Information der Öffentlichkeit, etwa auf der eigenen Internetseite.

Wir kritisieren:

1. Bauwerke von herausragender gestalterischer Qualität gehen unwiederbringlich verloren. Die Berliner U-Bahnhöfe der 1960er und 1970er Jahre bilden mit ihrer gestalterischen Vielfalt ein im internationalen Vergleich einzigartiges Ensemble. So fand die Technikbegeisterung der 1960er Jahre in der Aluminiumverkleidung etwa der Station Bismarckstraße (U7) ihren Ausdruck, die aufkommende Pop-Art beeinflusste etwa die intensiv-farbige Gestaltung des Bahnhofs Schlossstraße (U9). Durch den Einsatz unkonventioneller Materialien und intensiver Farbigekeit haben die Bahnhöfe der Nachkriegsjahrzehnte einen hohen Gestaltungs- und Originalitätswert.

2. Die Lesbarkeit von Geschichte im U-Bahnnetz wird durch die Umgestaltungen zerstört. Die Bahnhöfe etwa der U-Bahnlinie 7 bilden einen architektur- und stadthistorischen „Zeitstrahl“: Bisher glich die Fahrt auf dieser Linie einer Zeitreise aus den 1920er Jahren (U-Bahnhof Hermannplatz) über die 1970er (Yorckstraße) bis in die 1980er Jahre (Rathaus Spandau). Wenn einzelne Stationen nun eine übermoderne Gestaltung erhalten und andere durch eine konservative Neugestaltung künstlich "historisiert" werden, reißt die BVG diese Bahnhöfe ohne Not aus ihrem chronologischen und konzeptionellen Kontext. So geht der "Liniencharakter" einzelner U-Bahnstrecken verloren, der für die Orientierung innerhalb des U-Bahnnetzes und damit innerhalb der Stadt eine wichtige Funktion erfüllt. Der punktuelle Umbau einzelner Bahnhöfe ohne übergreifendes Gestaltungskonzept führt zu einer Verunklärung und letztlich Verödung des Berliner Stadtbildes.

3. Die für den Charakter der Stationen ausschlaggebende Einheitlichkeit der Gestaltung innerhalb jeder *einzelnen* Station ist durch die Umbaupläne akut gefährdet: Eingangsgebäude, Zwischenebene und Bahnsteige werden durch unsensiblen Austausch von Details, Beschilderungen und Mobiliar gestalterisch verunklärt, wie es unter anderem beim Bahnhof Fehrbelliner Platz (U7) erfolgt ist. Bauliche Ensembles von hoher gestalterischer Kohärenz und großem Seltenheitswert werden geopfert und laufen damit dem Konzept ihres Architekten Rümmler zuwider, individuelle Orte zu schaffen.

4. Die aktuell geplanten Sanierungen werden mit rein ökonomisch-pragmatischen Kriterien legitimiert. Das Argument der BVG, wonach eine Sanierung der U-Bahnhöfe etwa wegen unzureichender Materialien und damit verbundener Gefahren, etwa im Brandfall, notwendig sei, rechtfertigt nicht die vollständige *Umgestaltung* der betroffenen Bahnhöfe. Sanierung und Umgestaltung sind keineswegs gleichzusetzen.

Wir fordern:

1. Stopp und weitreichende Revision der bisherigen Planungen.
2. Einrichtung eines wissenschaftlichen Beirats nach Vorbild des 2008 von Senatsbaudirektorin Regula Lüscher eingerichteten Berliner Baugremiums. Daran sollen Vertreter_innen aus der Denkmalpflege sowie der Kunst- und Architekturgeschichte beteiligt 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 geplanten Sanierungs- und Umbaumaßnahmen.
4. Eintragung weiterer Berliner U-Bahnhöfe der 1960er und 1970er Jahre in die Berliner Denkmalliste.

Weiterführende Informationen

Pressebericht über die geplanten Sanierungen:

- <http://www.berliner-zeitung.de/verkehr/sanierung-bei-der-bvg-in-berlin-diese-elf-u-bahnhoefe-will-die-bvg-verschoenern,10809298,30108370.html>

Architekturhistorisch-wissenschaftliche Einordnung und Würdigung zu Reinhard Rümmlers Berliner U-Bahnbauten zuletzt in:

- <http://www.moderne-regional.de/fachbeitrag-west-berlin/>; erschienen im November 2015, letzter Zugriff am 12.1.2016
- Adrian von Buttlar, Gabi Dolff-Bonekämper, Kerstin Wittmann-Englert (Hg.): Baukunst der Nachkriegsmoderne. Architekturführer Berlin 1949-1979. Berlin 2013.

Unterzeichner_innen

Prof. Dr. Christian Freigang, Freie Universität Berlin, Kunsthistorisches Institut

Prof. Dr. Susanne Hauser, Universität der Künste, Fakultät Gestaltung

Prof. Dr. Kai Kappel, Humboldt-Universität Berlin, Institut für Kunst- und Bildgeschichte

Prof. Dr. Kerstin Wittmann-Englert, Technische Universität Berlin, Institut für Kunstwissenschaft und historische Urbanistik

Initiatoren/ Kontakt



Dr. Frank Schmitz
Freie Universität Berlin
Kunsthistorisches Institut
Koserstraße 20
14195 Berlin
info@baugeschichte.net
0176/25132884



Ralf Liptau M.A.
Universität der Künste Berlin
Graduiertenkolleg
Einsteinufer 43-54
10587 Berlin
r.liptau@udk-berlin.de
0176/21193643

Der vorliegende, offene Brief geht gleichzeitig an folgende Personen, Institutionen und Medien:

Michael Müller, Regierender Bürgermeister, Senatskanzlei Kulturelle Angelegenheiten

Tim Renner, Staatssekretär für Kultur

Andreas Geisel, Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

Hon.-Prof. Regula Lüscher, Senatsbaudirektorin, Staatssekretärin

Christian Gaebler, Staatssekretär

Dr. Jörg Haspel, Landesdenkmalamt Berlin

Landesdenkmalrat Berlin

Dr. Sigrid Evelyn Nikutta, Vorstandsvorsitzende der BVG

Uwe Kutscher, Abteilung Bautechnische Anlagen U-Bahn und Straßenbahn

Petra Roland, Pressestelle der BVG

Sprecher_innen für Verkehr, Stadtentwicklung und Kultur der Fraktionen des Berliner Abgeordnetenhauses

Bezirksbürgermeister_innen, Stadträt_innen für Stadtentwicklung, Verkehr und Kultur, sowie Fraktionen der Bezirksverordnetenversammlungen der betroffenen U-Bahnlinien in Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg, Steglitz-Zehlendorf und Mitte

Andreas Matschenz, Landesarchiv Berlin (Nachlass Rainer G. Rümmler)

Ursulina Schüler-Witte (Architektin U-Bahnhof Schlossstraße)

Presse

Berliner Zeitung, Tagesspiegel, Morgenpost, Berliner Abendblatt, Berliner Woche, taz, zitty, tip, bauwelt, Arch+, moderne-regional.de, baunetzwoche.de, Deutsches Architektenblatt, deutsches-architektur-forum.de, , rbb-Abendschau, Deutschlandradio.