

Höllenhunde für Berlins Untergrund. Die ‚Initiative Kerberos‘ und ihr Engagement für das moderne Bauerbe unter Tage

Ralf Liptau

Anfang 2016 haben wir, Verena Pfeiffer-Kloss, Frank Schmitz und ich als Gründungsteam der Initiative Kerberos mit einem offenen Brief an die politisch und administrativ Verantwortlichen auf die schleichend sich häufenden Verluste im Berliner U-Bahnnetz hingewiesen und mehr Sensibilität im Umgang mit der Verkehrsinfrastruktur der Nachkriegszeit gefordert. Um den für die (architektur)historische Lesbarkeit des Berliner U-Bahnnetzes so unverzichtbaren gestalterischen Linienelemente nachhaltig schützen zu können, haben wir die Eintragung nachkriegsmoderner U-Bahnhöfe in die Berliner Denkmalliste dem Senat und dem Landesdenkmalamt gegenüber nachdrücklich angeregt.

Auslöser für die Aktivitäten der Initiative Kerberos in Hinblick auf die Berliner U-Bahn waren die Abrissarbeiten am U-

Bahnhof Bismarckstraße, einem 1978 eröffneten, nach Plänen Rainer G. Rümmlers entworfenen Umsteigepunkt zwischen U7 und U2 im poppig-spacigen UFO-Design (Abb. 1). Ende 2015 wurde hier entkernt, die gestaltungsprägenden Elemente wurden entsorgt. In der Berliner Tagespresse war zuvor bereits die komplette Umgestaltung der Station angekündigt worden.¹ Für den in den 1970er Jahren entstandenen Bahnhof wurde eine Neugestaltung vorgesehen, die an den Berliner U-Bahnbau der Vorkriegszeit erinnert. Dunkelgrüne Keramikfliesen, Gesimse und Kapitelle sind die Vertreterinnen der neuen alten Architektursprache, die künftig hier zu Wort kommen soll. Unabhängig von Fragen nach gestalterischer Qualität fehlt den neuen Entwürfen damit nicht nur der Bezug zur

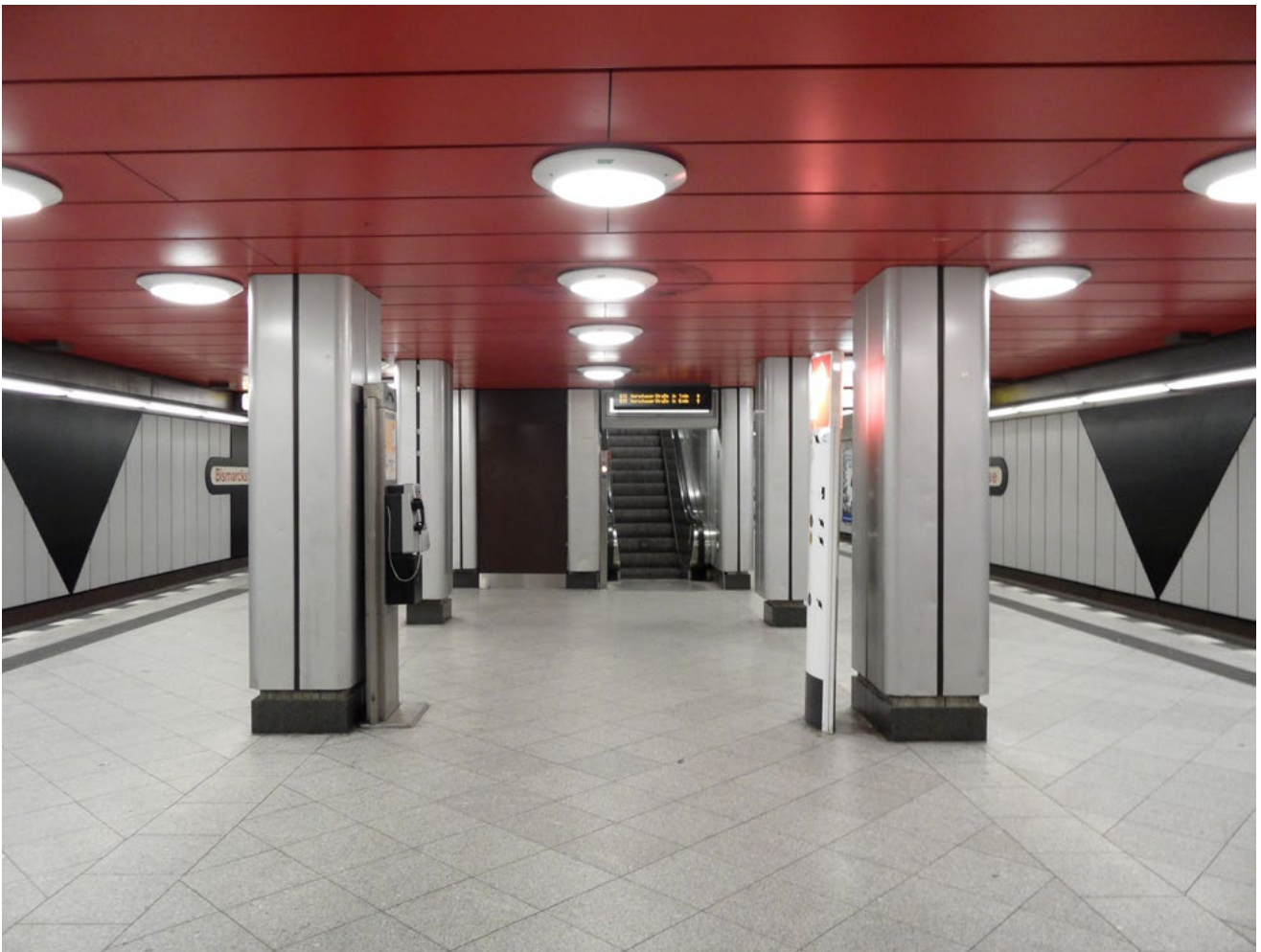


Abb. 1: Der U-Bahnhof Bismarckstraße aus den späten 1970ern ist seit 2016 entkernt und wird in Vorkriegs-Anmutung neugestaltet. Foto: Magnus Manske, 2011

Ursprungsgestaltung, schlimmer noch, sie täuschen eine Historizität vor, die den Bahnhof aus seiner wirklichen zeitlichen Verortbarkeit herausreißt. Die architekturhistorische Fahrt entlang der U-Bahnlinie 7, die auf gestalterischer Ebene von der kontinuierlichen Entwicklung der Linie von den 1920er bis in die 1980er Jahre erzählt, wird hier also nicht nur unterbrochen, sondern durch die historisierende Optik verfälscht.

Zeitsprünge, allerdings in die entgegengesetzte Richtung, wird es künftig auf derselben U-Bahnlinie 7 auch an anderer Stelle geben. Der bis 1967 nach Plänen Rainer Rümmlers errichtete und 1971 eröffnete, knallig orangefarbene U-Bahnhof Yorckstraße steht seit Anfang 2017 betonsichtig-nackt da (Abb. 2, 3). Die farbig strahlenden Riemchenfliesen an der Hintergleiswand sind entfernt worden – in Zukunft soll die Station neu gestaltet werden.² Und zwar neu in dem Sinne, dass der Bahnhof eine wohl als ‚aktuell‘ oder ‚modern‘ verstandene Architektursprache spricht. Eine historische bzw. architekturhistorische Verortbarkeit in den Entstehungs- und Gestaltungszusammenhang der Linie wird also auch hier künftig nicht mehr möglich sein. Der Liniencharakter, der auf diesem Streckenabschnitt von der noch eher zurückhaltenden Optik der späten 1960er Jahre geprägt ist, wird damit gestört.

Die Stationen Bismarckstraße und Yorckstraße sind nicht die einzigen Stationen, an denen Verluste zu verzeichnen sind. Insgesamt sind es knapp 20 Bahnhöfe, an denen seit 2013 – und teilweise noch bis heute – auf diese Weise gearbeitet wurde und wird, sodass diese Bauten ihre potentiellen Denkmaleigenschaften verloren haben. Komplette umgestaltet wurden und werden die Bahnhöfe Birkenstraße (Architekt: Bruno Grimme, eröffnet 1961, Abb. 4), Blaschkoallee (Werner Düttmann, 1963), Mehringdamm (Rainer G. Rümmler, 1966), Kaiserin-Augusta-Straße (Rümmler, 1966), Lipschitzallee (Rümmler, 1970), Wutzkyallee (Rümmler, 1970), Friedrich-Wilhelm-Platz (Rümmler, 1971), Rudow (Rümmler, 1972), Walther-Schreiber-Platz (Rümmler, 1974, Abb. 5), Rathaus Steglitz (Rümmler, 1974), Bismarckstraße (Rümmler, 1978), Jakob-Kaiser-Platz (Rümmler, 1980), Halemweg (Rümmler, 1980), Kienberg – Gärten der Welt (urspr. Heinz-Hoffmann-Straße, Entwurfs- und Vermessungsbetrieb der Deutschen Reichsbahn, 1989). Über diese vollständigen Verluste hinaus ist an sämtlichen Berliner U-Bahnhöfen der Nachkriegszeit der schleichende Verlust gestaltungsrelevanter Details zu beklagen. Gerade in den vergangenen fünf Jahren sind zahlreiche der teils individuell entworfenen bauzeitlichen Beschilderungen, Sitzmöbel, Vitrinen, Handläufe etc. gegen Standardelemente ohne Bezug zur Architektursprache der jeweiligen Station ausgetauscht worden.

Der offene Brief

Im offenen Brief vom März 2016 haben wir den Umgang mit dem Berliner U-Bahnnetz in zweierlei Hinsicht kritisiert: Erstens mit Blick auf den Verlust der bis dahin authentisch erhaltenen baukünstlerischen Qualitäten der je *einzelnen Stationen* – ganz unabhängig von der Qualität der jeweils geplanten Neugestaltungen. Darüber hinaus erschien uns das eben beschriebene Prinzip der unbedachten Zeitsprünge und damit die Zerstückelung des *Liniencharakters* als nicht sachgemäß.

In unserem Brief, den wir an die damalige Vorstandsvorsitzende der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Sigrid Evelyn



Abb. 2: Der Bahnhof Yorckstraße – späte 1960er – ist ebenfalls seit 2016 entkernt. Eine Sanierung hat bis Herbst 2019 nicht begonnen. Foto: Verena Pfeiffer-Kloss, 2014

Abb. 3: Die Kacheln der Hintergleiswände des U-Bahnhofs Yorckstraße wurden mitten in der Diskussion um eventuellen Denkmalschutz entsorgt. Foto: Ralf Liptau, 2016

Abb. 4: Mit dem 1961 eröffneten und bis 2018 weitestgehend im Originalzustand erhaltenen Bahnhof Birkenstraße wird derzeit – 2019 – einer der letzten authentisch überlieferten Stationen Bruno Grimme's entkernt. Foto: Magnus Manske, 2011



Abb. 5: Die Hintergleiswand des 1971 eröffneten U-Bahnhofs Walther-Schreiber-Platz ist im Sommer 2016 entfernt worden. Foto: ReferenceBK, 2007

Nikutta, die dortige Bauabteilung, an den damaligen Stadtentwicklungssenator Andreas Geisel (SPD), Senatsbaudirektorin Regula Lüscher, den damaligen Landeskonservator Jörg Haspel und die Presse versendet haben, haben wir vier zentrale Forderungen an die Verantwortlichen formuliert:

1. den Stopp und eine weitreichende Revision der bisherigen Planungen,
2. die Einrichtung eines wissenschaftlichen Beirats nach Vorbild des 2008 von Senatsbaudirektorin Regula Lüscher eingerichteten Berliner Baukollegiums. Daran sollten Vertreter*innen aus der Denkmalpflege sowie der Kunst- und Architekturgeschichte beteiligt sein. Ziele sollten die wissenschaftlich fundierte Wertschätzung sowie individuell an die Bahnhöfe angepasste Sanierungskonzepte sein, die eine größtmögliche Bewahrung der Originalsubstanz ermöglichen,
3. umfangreiche und frühzeitige Öffentlichkeitsarbeit durch die Verkehrsbetriebe zu geplanten Sanierungs- und Umbaumaßnahmen und
4. die Eintragung von Berliner U-Bahnhöfen der 1960er und 1970er Jahre in die Berliner Denkmalliste.

Uns war damals noch nicht bewusst, dass die Berliner Verkehrsbetriebe die Aufträge für die Neugestaltung ihrer U-Bahnhöfe – nach eigenen Angaben – ohne Ausschreibung vergeben.³ Ansonsten hätten wir die Forderung nach öffentlichen Ausschreibungen in unseren Forderungskatalog aufgenommen. Der Komplexität der Aufgabe sowie dem Charakter eines U-Bahnhofs als öffentlich genutztem und öffentlich finanziertem Bauwerk wäre das unserer Meinung nach angemessen.

Erste Reaktionen

Was auf den Brief folgte, waren erste Berichterstattungen in der Berliner Tagespresse, in denen die U-Bahnhöfe aus bau-

künstlerischer Perspektive – und eben nicht nur als streng funktional gedachte, technische Anlagen – präsentiert wurden. In der Fachpresse hatten wir stellenweise selbst die Gelegenheit, auf die gestalterischen und historischen Qualitäten der Stationen in eigenen Beiträgen hinzuweisen.⁴ Zudem haben die Architektenkammer Berlin und der Bund Deutscher Architekten (BDA) Berlin ‚Unterstützerschreiben‘ formuliert, in denen sich die Institutionen unseren Forderungen öffentlich und vollumfänglich angeschlossen haben. Auch die kulturpolitische Seite hat wohlwollend interessiert reagiert. Die damals auch für den Denkmalschutz zuständige Senatsbaudirektorin Regula Lüscher hat sowohl uns als auch Vertreter*innen der BVG-Bauabteilung in ihr Baukollegium eingeladen, ein beratendes Fachgremium, in dem über Baukunst und Stadtgestaltung debattiert wird. In der Sitzung vom 20. Juni 2016 ist unser Anliegen dort nachvollzogen und geteilt worden.

Der Berliner Untergrund – ein Denkmal?

Der große Entwicklungsschritt und damit da facto der Auftakt für unsere inzwischen mehrjährige Beschäftigung mit dem Thema waren die beginnenden Gespräche mit den Kolleg*innen im Landesdenkmalamt Berlin. Denn dort gab es recht schnell den Wunsch, tatsächlich so rasch und so umfassend wie möglich Stationen der Nachkriegszeit unter Schutz zu stellen, um den noch vorhandenen Linieneigenschaften zu erhalten, eben dort, wo dies noch möglich war (vgl. Beitrag Bernhard Kohlenbach in diesem Band). Ende 2016 haben wir als Gründungsteam der Initiative Kerberos – also Verena Pfeiffer-Kloss, Frank Schmitz und Ralf Liptau – unter Mitarbeit von Andreas Sternberg im Auftrag des Landesdenkmalamts eine umfangreiche Gesamterfassung der nachkriegsmodernen U-Bahnhöfe in Berlin durchgeführt, in der wir die grundsätzlichen Gestaltungskonzepte,



Abb. 6: Im U-Bahnhof Eisenacher Straße fanden 2019 trotz Denkmalstatus raumbildprägende Veränderungen statt. Foto: Ralf Liptau, 2019

die daraus resultierenden Liniencharaktere und den jeweiligen Erhaltungszustand der Stationen erläutert bzw. textlich und fotografisch dokumentiert haben.⁵ Auf Basis dieser Gesamterfassung haben wir die Unterschutzstellung von gut 30 Stationen nachdrücklich empfohlen. Das Landesdenkmalamt hat uns daraufhin mit dem Verfassen von 38 Einzelgutachten beauftragt, die wir im ersten Quartal 2017 erstellt haben. Die Bahnhöfe Schlossstraße (Ralf Schüler, Ursulina Schüler-Witte, 1974) und Fehrbelliner Platz (U7, Rainer G. Rümmler, 1971) waren hier schon nicht mehr dabei, weil sie zeitlich parallel zu unserer Erfassung schon unter Schutz gestellt worden sind.⁶

Der Berliner Untergrund – ein Denkmal!

Im März 2017 sind in einem ersten Schritt sieben postmoderne Stationen aus den 1980er Jahren auf dem Streckenabschnitt der U7 zwischen Siemensdamm und Altstadt Spandau in die Denkmalliste aufgenommen worden. Der inzwischen für Denkmalschutz zuständige Kultursenator Klaus Lederer (Die Linke) hat gemeinsam mit BVG Vorstandschefin Sigrid Evelyn Nikutta hierzu eine Pressekonferenz im U-Bahnhof Paulsternstraße abgehalten.⁷ Im Sommer 2018 kam dann der bisher letzte Schwung an Unterschutzstellungen: 13 Stationen der 1960er und 1970er sind nun ebenfalls auf der Liste.⁸ Einen Schwerpunkt der Unterschutzstellungen gibt es auf der Linie U7, sodass hier trotz der bereits erfolgten Verluste möglichst viel vom heute noch bestehenden Liniencharakter der über sechs Jahrzehnte abschnittsweise ausgebauten Linie erhalten bleiben wird. Parallel zum Verfassen der Gutachten hatten wir auch die Urheberrechtsinhaber*innen der U-Bahnhöfe kontaktiert. Die Tatsache, dass diese Personen durch die BVG-Bauabteilung nicht im Vordergrund der Umsetzung über geplante gestalterische Veränderungen

informiert worden sind, sehen wir als einen Verstoß gegen das Urheberrecht. Die Witwe Rainer G. Rümmlers, der Sohn von Werner Düttmann sowie Ursulina Schüler-Witte als persönliche Urheberin und zugleich Urheberrechtsnachfolgerin ihres verstorbenen Mannes Ralf Schüler haben mit teilweise mehreren Briefen an die BVG die Einhaltung ihrer Urheberrechte sowie ihre Einbeziehung in die laufenden Planungen gefordert. Urheberrechtsgesetz und Denkmalschutzgesetz sind freilich völlig unabhängig voneinander, so dass sich Urheberrecht gänzlich unabhängig vom Denkmalstatus potentiell auf alle Stationen bezieht.

Welche Forderungen bleiben?

Die Forderung nach der Einhaltung der Urheberrechte ist – ungeachtet der Unterschutzstellung – weiterhin aktuell. Und auch in Bezug auf die Denkmalpflege bedeutet die Eintragung von 22 Stationen seit 2016 ja keinesfalls das Ende für die Frage nach dem Umgang mit diesem unterirdischen Erbe der Nachkriegszeit. Zwei Aspekte sind uns als Initiative Kerberos mit Blick auf die Zukunft der Berliner U-Bahnhöfe wichtig: Erstens wünschen wir uns die zügige Unterschutzstellung von nachkriegsmodernen U-Bahnhöfen der heutigen U5 zwischen Tierpark und Hönow, zu der sich die Berliner Kulturverwaltung öffentlich bereits 2017 grundsätzlich bekannt hat (vgl. auch Beitrag Bernhard Kohlenbach in diesem Band),⁹ Bei diesem Streckenabschnitt handelt es sich um die einzige in der DDR neu angelegte U-Bahnlinie. Der 1973 eröffnete U-Bahnhof Tierpark ist die einzige unterirdische U-Bahnstation, die überhaupt in der DDR gebaut wurde. Daraus erwächst vor allem ein historischer Wert für diese Stationen im ehemaligen Ost-Berlin. Die im Anschluss an Tierpark seit Mitte der 1980er Jahre entstandenen oberirdischen Bahnhöfe sind in einem einheitlich-seriellen

Prinzip gestaltet und damit gemäß einem Prinzip, das den West-Berliner U-Bahnhöfen mit ihrer jeweils individuellen Gestaltung entgegensteht. Es entstünde also ein falsches Bild, wenn nur West-Berliner Stationen der Nachkriegszeit in der Denkmalliste abgebildet würden.¹⁰ Bisher ist das noch so.

Der zweite Aspekt betrifft den konkreten, den praktischen Umgang mit den geschützten Stationen. Zwar sind inzwischen fast zwei Dutzend der nachkriegsmodernen U-Bahnstationen neu in die Denkmalliste eingetragen worden. Denkmalgerecht saniert ist hiervon aber bisher – Stand 2019 – keine einzige. Ganz im Gegenteil, auf einigen der frisch gelisteten Stationen sind noch vor Kurzem Maßnahmen durchgeführt worden, die den Denkmaleigenschaften der Bahnhöfe entgegenstehen. Auf dem U-Bahnhof Siemensdamm etwa ist 2018 – nach der Unterschutzstellung – der dunkelgraue Asphaltboden gegen hellgraue Granitplatten ausgetauscht worden, obwohl die dunklen Böden in der gesamten Diskussion immer wieder als gestaltungsrelevant herausgestrichen worden sind.

Am U-Bahnhof Eisenacher Straße ist nach 2019 ein Wandabschnitt im Verteilergeschoss mit motivisch gestalteten Kacheln neu belegt worden, auf denen eine historisch anmutende fotografische Aufnahme der oberirdisch sich befindenden Kirche abgebildet ist (Abb. 7). Die bis dahin ausschließlich auf grelle Farbwirkungen abzielende, abstrakte Farbfeldgestaltung der aufziehenden Pop-Gestaltung vom Beginn der 1970er Jahre ist damit aus unserer Sicht trivialisiert und die komplette visuelle Ausrichtung des Raums verändert worden. Dem neuen Denkmalstatus des Bahnhofs wird dies keineswegs gerecht. Eine tragikomische Pointe in diesem Zusammenhang ist, dass in einem Begleittext auf dem Fliesenfeld innerhalb dieses denkmalgeschützten (!) Bahnhofs auf die oberirdisch befindliche Apostel-Paulus-Kirche verwiesen wird und ganz explizit auf die Tatsache, dass diese unter Denkmalschutz stehe.

Was würden wir uns für die Zukunft also wünschen? Freilich müssen die Berliner U-Bahnstationen so schnell wie möglich barrierefrei ausgebaut werden. Darüber hinaus ist der sensible Austausch leicht brennbarer oder schadstoffhaltiger Bauteile sicherlich an vielen Stellen nicht zu vermeiden. Zu verbinden sind diese Arbeiten mit einer grundsätzlichen Inwertsetzung der Stationen, die in den vergangenen Jahren offensichtlich vernachlässigt wurde. Für all diese Aufgaben ist allerdings die auf Sachkenntnis basierende Wertschätzung der nachkriegsmodernen U-Bahnhöfe Berlins als baukulturelles und historisches Erbe unerlässlich. Eine Wertschätzung also, die auf visueller Ebene sowohl die jeweilige Gestaltung der einzelnen Station als auch den übergeordneten Linieneigenschaften einschließt sowie auf der Ebene des Bestandes den möglichst weitgehenden Erhalt originaler Bausubstanz zum Ziel hat. Inwertsetzung muss das Stichwort sein – und eben nicht Umgestaltung. Durch die Aufnahme der Bahnhöfe in die Denkmalliste teilen sich die Berliner Verkehrsbetriebe künftig die Verantwortung für den sachgerechten Umgang mit diesem Erbe mit den Berliner Denkmalbehörden.

Diese Forderung bzw. Herausforderung gilt freilich nicht nur für Berlin. Gerade auch die mit diesem Band dokumentierte Tagung trat ja mit der These an, dass U-Bahnhofsarchitekturen trotz ihrer engen Verzahnung mit der jeweiligen Stadt dennoch im größeren, also internationalen und interstädtischen Zusammenhang gelesen und verstanden werden müssen. Das tun wir als Initiative Kerberos derzeit zunehmend. Anfang 2019 haben wir – ebenfalls mit einem offenen Brief – auf den eigentlich

bereits erkannten Wert der U-Bahnstationen in Bonn nochmals hingewiesen (vgl. auch Beitrag Philipp F. Huntscha in diesem Band). Wir haben die in Politik und Denkmalschutz Verantwortlichen aufgefordert, die Unterschutzstellung der in den 1970er Jahren entstandenen Bonner U-Bahnhöfe zwischen Hauptbahnhof und Regierungsviertel zügig voranzubringen. Hier gab es ein unmittelbares und deutlich positives Echo vor allem durch die lokale Tagespresse. Die zuständigen Denkmalbehörden haben dort inzwischen mitgeteilt, dass sie die ohnehin bereits diskutierten Unterschutzstellungen nun rasch umsetzen wollen.¹¹

Das Thema der nachkriegsmodernen U-Bahnhöfe scheint inzwischen, und anders noch als vor drei Jahren, keiner grundlegenden Legitimation mehr zu bedürfen. Wo wir 2016 noch ganz grundsätzlich dafür argumentieren mussten, dass auch ein moderner U-Bahnhof Architektur bzw. Baukunst sein könne, eben nicht ‚nur funktionieren muss‘, stoßen wir inzwischen doch auf weitaus offenere Resonanz. Vielleicht hat die medial sowohl in der breiten Öffentlichkeit als auch in Fachkreisen immer wieder beachtete Situation in Berlin zu diesem neuen Bewusstsein etwas beigetragen. Die Tagung ‚Underground Architecture Revisited‘, organisiert von der Initiative Kerberos, dem Landesdenkmalamt Berlin und ICOMOS Deutschland wird das in Fachkreisen sicherlich noch weiter fördern. Besonders froh waren wir darüber, dass wir die Konferenz zum Anlass nehmen konnten, um das Thema mit einer Ausstellung zur nachkriegsmodernen U-Bahnhofsarchitektur auch in die Breite zu vermitteln. Die Ausstellung ‚Underground Architecture‘ ist unter wissenschaftlicher Beratung der Mitglieder der Initiative Kerberos entstanden und war vom 16. Februar bis 20. Mai 2019 in der Berlinischen Galerie zu sehen (vgl. Interview mit den Kuratorinnen der Ausstellung in diesem Band).¹² Wir hoffen, dass die Diskussionen der vergangenen drei Jahre, verbunden mit Tagung und Ausstellung, den Auftakt zu einem bewussteren, wertschätzenderen und sachgerechteren Umgang mit dieser bisher so oft übersehenen Bauaufgabe U-Bahnhof bilden.

Eine Bilanz

Unabhängig von der inhaltlichen Frage nach dem Umgang mit den Berliner U-Bahnhöfen der Nachkriegszeit haben wir vor allem die Kooperation mit so vielen Partner*innen als großen Gewinn wahrgenommen. Die Initiative Kerberos – gewissermaßen als ‚Zwitzer‘ aus bürgerschaftlicher Initiative und universitärem Zusammenschluss – konnte teilweise über Jahre mit der institutionellen Denkmalpflege, den Urheberrechtsinhaber*innen der Bauwerke, später dann auch mit ICOMOS Deutschland und der Berlinischen Galerie zusammenarbeiten. Wir glauben, dass wir hier ganz im Geiste des ‚Sharing Heritage‘, des gemeinsamen Erbes, agiert haben. Die Schlagkraft des Projektes lag dabei wohl darin, dass alle Seiten ihre jeweiligen Kompetenzen und Befugnisse zusammengetragen haben. Wir konnten als nicht institutionalisierte ‚Aktivist*innen‘ hier und dort vielleicht ein bisschen konsequenter agieren, als es andere hätten tun können. Ohne die Resonanz aus dem Landesdenkmalamt wären unsere Forderungen aber wohl ungehört verklungen. Dafür konnten wir dann wiederum auf Basis der vor allem durch Verena Pfeiffer-Kloss schon geleisteten Grundlagenforschung zum Werk Rainer G. Rümmlers besonders schnell ‚liefern‘, um die Unterschutzstellungen rasch zu ermöglichen. Der Schulterschluss zu-

sätzlich mit ICOMOS Deutschland sowie mit der Berlinischen Galerie hat uns einerseits die breitenwirksame Vermittlung des gemeinsam Erreichten, andererseits die noch tiefergehende Beschäftigung mit dem Thema ermöglicht.

Ein positives Fazit also – von unserer Seite als Initiative – das sich mit einem furchtsamen verbindet. Schließlich kann es nicht für jedes Denkmal bzw. jede Denkmalgruppe möglich sein, so viele Akteur*innen über eine so lange Zeit hinweg für sich zu aktivieren und aktiv zu halten. Es stellte sich aber der Eindruck ein, dass genau das notwendig war, um die Chance auf Erfolg zu haben. Dass Vertreter*innen aus Politik, aus der Fachwelt und Privatleute den anerkannten Denkmalwert eines Gebäudes oder Bauensembles mit so viel Energie ununterbrochen gemeinsam vertreten müssen, um eine Eintragung in die Denkmalliste gegen den Widerstand der Berliner Verkehrsbetriebe als öffentlich-rechtlicher Denkmaleigentümerin durchsetzen zu können, wirft kein gutes Licht auf den Stellenwert des Denkmalschutzes in der aktuellen Politik.

Hellhounds for Berlin's Underground. The 'Kerberos Initiative' and its Concern for the Modern Architectural Heritage Below Ground

The Kerberos Initiative is an association of monument conservators, urban planners and architectural historians who have been committed since 2016 to the proper and sustainable use of modern building fabric. The members live and work in Berlin, Hamburg, Cologne and Vienna. The initiative's commitment helped to ensure that the Berlin Heritage Authority was able to add a total of 22 post-war underground stations to the Berlin monument list between 2016 and 2018. Up until then, these stations had been acutely threatened by far-reaching plans for alterations. In 2019, the initiative co-organised the conference 'Underground Architecture Revisited' in Berlin, which is documented here. Members of Kerberos also accompanied the parallel exhibition 'Underground Architecture' in the Berlinische Galerie as scientific advisors.

Literatur

Klaus KURPJUWEIT, BVG saniert elf U-Bahnhöfe, in: Tagespiegel, 12.3.2015; <https://www.tagesspiegel.de/berlin/70-millionen-euro-fuer-modernisierung-bvg-saniert-elf-u-bahnhoe-fe/11497198.html>.

Ralf LIPTAU, Alles egal im Untergrund?, in: frei04 publizistik, September 2016; http://www.frei04-publizistik.de/data/webserver/download/1639_U-Bahn_Berlin.pdf (19.8.2019).

Ralf LIPTAU, Verena PFEIFFER-KLOSS: Trauerspiel im Untergrund, in: moderneRegional, Oktober 2016; <http://www.moderne-regional.de/berlin-trauerspiel-im-untergrund/>, 19.10.2017 (19.8.2019)

Ralf LIPTAU, Verena PFEIFFER-KLOSS: Eine architekturhistorische Fahrt mit der Berliner U-Bahn-Linie 7, in: db deutsche bauzeitung 6/2017, S. 16-20.

Frank SCHMITZ: Berlin, unterirdisch. In den U-Bahnstationen droht gestalterischer Totalverlust, in: db - deutsche bauzeitung 4/2017, S. 3.

Ralf LIPTAU, Verena PFEIFFER-KLOSS: Von Stecknadelköpfen

und Linien. Nachkriegsmoderne U-Bahnhöfe unter Wien und Berlin, in: kunsttexte.de 4/2017; <https://edoc.hu-berlin.de/handle/18452/19347> (19.8.2019).

Biagia BONGIORNO, Verkehrsdenkmale in Berlin. Die Bahnhöfe der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, Petersberg 2007.

Klaus KURPJUWEIT, Der Bierpinsel wird zum Denkmal, Tagespiegel vom 31.1.2017; <https://www.tagesspiegel.de/berlin/u-bahnhoe-fe-schlossstrasse-und-fehrbelliner-platz-der-bierpinsel-wird-zum-denkmal/19315376.html> (19.8.2019).

SENATSWERALTUNG FÜR KULTUR UND EUROPA, Pressemitteilung vom 28.3.2017; <https://www.berlin.de/sen/kulteu/aktuelles/pressemitteilungen/2017/pressemitteilung.576823.php> (19.8.2019).

LANDESDENKMALAMT BERLIN, Pressemitteilung vom 5.12.2018; <https://www.berlin.de/landesdenkmalamt/aktuelles/kurzmeldungen/2018/weitere-u-bahnhoe-fe-der-nachkriegszeit-unterdenkmalschutz-763814.php> (19.8.2019.).

Peter NEUMANN, Neun DDR-Bahnhöfe kommen unter Denkmalschutz, in: Berliner Zeitung vom 6.8.2017; <https://www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/u5-nach-hoenow-neun-ddr-bahnhoe-fe-kommen-unterdenkmalschutz-28123830> (19.8.2019).

Wolfgang KIRFEL, U-Bahnhöfe als Denkmäler? Initiative fordert Unterschutzstellung von Bonner Stationen, in: Bonner Rundschau vom 5.2.2019; <https://www.rundschau-online.de/region/bonn/bonn-archiv/u-bahnhoe-fe-als-denkmaeler-initiative-fordert-unterschuetzungstellung-von-bonner-stationen-31994388> (19.8.2019).

Nicolas OTTERSBAACH, U-Bahn-Haltestellen sollen Denkmalschutz bekommen, in: General Anzeiger Bonn vom 10.2.2019; <http://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/U-Bahn-Haltestellen-sollen-Denkmal-schutz-bekommen-article4034864.html> (19.8.2019).

<https://www.berlinischegalerie.de/ausstellungen-berlin/aktuell/underground-architecture/> (19.8.2019).

Bildnachweise

1, 4: Wikimedia Commons CC BY-SA 2.0, 2: Verena Pfeiffer-Kloss, 3, 6: Ralf Liptau, 5: Wikimedia Commons CC BY-SA 3.0

¹ Vgl. KURPJUWEIT, BVG, 2015.

² KURPJUWEIT, BVG, 2015; sowie Projektvorstellung auf der Homepage des zuständigen Architekturbüros: <http://www.architektensocietaet.de/> (19.8.2019).

³ So die Aussage von Uwe Kutscher aus der BVG-Bauabteilung in einer Sitzung des Berliner Baukollegiums am 20.6.2016 und wiederholt bei einem Podiumsgespräch im Rahmen der Tagung ‚Underground Architecture Revisited‘ am 22.2.2019.

⁴ LIPTAU, Alles egal im Untergrund?, 2016; LIPTAU, PFEIFFER-KLOSS: Trauerspiel im Untergrund, 2016; LIPTAU, PFEIFFER-KLOSS: Eine architekturhistorische Fahrt 2017, S. 16-20; SCHMITZ: Berlin, unterirdisch, 2017, S. 3; LIPTAU, PFEIFFER-KLOSS: Von Stecknadelköpfen und Linien, 2017.

⁵ Der Bestand an U-Bahnhöfen aus der Vorkriegszeit ist bereits einer umfassenden, denkmalfachlichen Begutachtung unterzogen worden: Zahlreiche Stationen sind als Denkmale

eingetragen, der Bestand ist in einem Gattungsinventar dokumentiert. Vgl. BONGIORNO, Verkehrsdenkmale, 2007.

⁶ Vgl. KURPJUWEIT, Bierpinsel, 2017.

⁷ Vgl. SENATSVERWALTUNG FÜR KULTUR UND EUROPA, Pressemitteilung, 28.3.2017.

⁸ Parchimer Allee (Düttmann, 1963), Alt-Tempelhof (Grimmek, 1966), Westphalweg (Rümmler 1966), Alt-Mariendorf (Rümmler, 1966), Möckernbrücke (U7) (Rümmler, 1966), Zwickauer Damm (Rümmler, 1970), Kleistpark (Rümmler, 1971), Eisenacher Straße (Rümmler, 1971), Nauener Platz (Rümmler, 1976), Konstanzer Straße (Rümmler, 1978), Richard-Wagner-Platz (Rümmler, 1978), Jungfernheide (Rümmler, 1980), Mierendorffplatz (Rümmler, 1980); vgl. LANDESDENKMALAMT BERLIN, Pressemitteilung 5.12.2018.

⁹ Vgl. NEUMANN, Neun DDR-Bahnhöfe, 2017.

¹⁰ Auch über den Umgang mit in der DDR neugestalteten historischen U-Bahnstationen wäre in diesem Zusammenhang nachzudenken. So sind etwa die Stationen Klosterstraße und Märkisches Museum (urspr. Inselbrücke), beide 1913 eröffnet, zwar als Baudenkmale in der Berliner Denkmalliste verzeichnet, ihre aufwändige Sanierung bzw. partielle Umgestaltung im Zuge des 750. Berliner Stadtjubiläums in den 1980er Jahren hier aber nicht als schutzwürdig erwähnt. Auch der Bahnhof Senefelderplatz (1913) ist eingetragenes Baudenkmal, nicht aber seine Gestaltung aus den 1970er Jahren, gleiches gilt für die Bahnhöfe Rosa-Luxemburg-Platz (1913, urspr. Schönhauser Tor) und Hausvogteiplatz (1908).

¹¹ KIRFEL, U-Bahnhöfe als Denkmäler, 2019; OTTERSACH, U-Bahn-Haltestellen, 2019.

¹² Vgl. <https://www.berlinischegalerie.de/ausstellungen-berlin/aktuell/underground-architecture/> (19.8.2019).