

## Podiumsdiskussion. Wie machen wir das unterirdische bauliche Erbe der Nachkriegsmoderne zukunftsfähig?

*Protokolliert und zusammengestellt von Marianna Klix, Landesdenkmalamt Berlin*

Am dritten Tagungstag, am 22. Februar 2019, schloss eine Podiumsdiskussion mit dem Titel „Ausblick: Wie machen wir das unterirdische bauliche Erbe der Nachkriegsmoderne zukunftsfähig?“ die Konferenz ab. Es kamen verschiedene Akteur\*innen zu Wort – Prof. Dr. Jörg Haspel, Präsident ICOMOS Deutschland, sprach mit Christine Edmaier, Präsidentin der Architektenkammer Berlin, Uwe Kutscher, Abteilungsleiter U-Bahnbauplanung BfV, Manfred Kühne, Leiter der Abteilung Städtebau und Projekte in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Reiner Nagel, Vorstandsvorsitzender der Bundesstiftung Baukultur und Dr. Christoph Rauhut, Landeskonservator und Direktor des Landesdenkmalamtes (LDA) Berlin.

Die Diskussion eröffnete Jörg Haspel mit einer Frage an **Christine Edmaier**. Als Präsidentin der Architektenkammer Berlin und Mitglied des Landesdenkmalrats hält sie zwei Zuständigkeiten inne, die nicht immer gänzlich miteinander zu vereinen sind. Barrierefreiheit, Brandschutz, die Anliegen der Denkmalpfleger und die Anforderung, pflegeleichte und gleichsam neue Gestaltungen der U-Bahnhöfe zu schaffen – Wie kann sie diese zwei Ämter vereinen? „Dass Architekten mehrere Herzen in der Brust haben, das gehört zum Beruf“, erklärte Edmaier. „Es ist ein freier Beruf und Architekten sind es gewohnt, ganz unterschiedliche Anforderungen von verschiedensten Seiten zu haben.“

Die Tagung hat gezeigt, dass U-Bahnen heutzutage nicht nur Verkehrs-, sondern auch Erlebnisräume für die Öffentlichkeit sind. In Zukunft sollen diese Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten verstärkt ausgebaut werden. Der Baukulturbericht 2020/21 der Bundesstiftung Baukultur wird das Leitthema der Verbesserung und der Qualität des öffentlichen Raumes verfolgen. Mit diesen hinführenden Worten richtete Jörg Haspel die Frage an **Reiner Nagel**: „Wie sehen Sie die aktuelle Berliner U-Bahn-Debatte und genügt die derzeitige Sanierungspolitik den Ansprüchen der Baukultur an stark frequentierte öffentliche Verkehrs- und Aufenthaltsräume?“ Daraufhin antwortete Nagel, dass viele Verkehrsbetriebe im Moment noch nicht das große Potenzial der öffentlichen Infrastruktur sehen würden. Schließlich sei diese mit der Gestaltung von Lebensräumen für Menschen in Städten verbunden. „Wir haben eine zunehmende Mobilität und eine zunehmende Nutzungsdichte in öffentlichen Räumen. Die Bahnhöfe als Teil der Infrastruktur sind Aufenthaltsräume und nicht nur Abfertigungsstationen. Sie sind ein Teil der Stadt, hier sollte man sich auch wohl fühlen. Die aktuelle Berlinale-Werbung spielt vor einem Hintergrund aus Kacheln der Berliner U-Bahn – ein Zeichen dafür, dass die Architektur der Nachkriegsmoderne längst Kultcharakter hat und in ihrer Wertigkeit erkannt wurde. Das war nicht immer so.“

Nach städtebaulichen Entwicklungspotenzialen wurde **Manfred Kühne** befragt: „Welche Optionen eröffnen aus Ihrer Sicht historische U-Bahn-Stationen für städtebauliche Entwick-

lungsideen? Können oder sollten denkmalgeschützte Stationen als Kristallisationspunkte zur Stärkung vorhandener oder Anlagerung neuer Ideen dienen?“ Mit Verweis auf die Internationale Bauausstellung (IBA) in West-Berlin 1987 erläuterte Kühne, dass auch er erst lernen musste, dass lokale, historische und gestalterische Bezüge bei neuen Planungen nicht zwanghaft gesucht werden müssen. Vielmehr solle man mit dem umgehen, was vorhanden ist. Das gelinge in Berlin meist sehr gut, wenn es sich um ältere Anlagen handelt. Am Bahnhof Alexanderplatz spiegeln sich die Zwanziger Jahre sowohl im U-Bahnhof als auch überirdisch in den Bauten von Peter Behrens wider. „Insbesondere die postmodernen, folkloristischen U-Bahnhöfe von Rümmler waren für meine Planer-Generation anfangs unverständlich“, führte Kühne aus. „Damals hätte sich niemand vorstellen können, dass aus dem Bahnhof Paulsternstraße irgendwann mal Impulse für eine Gestaltung geschöpft werden können. Heute ist das anders – es ist selbstverständlich, dass Fünfziger- und Sechziger-Jahre-Bauten nicht sofort abgerissen werden. Dennoch gibt es auch heute keine gefestigte Strategie für den Umgang mit den Potenzialen der Bahnhöfe.“

Mit **Uwe Kutscher** kam ein erfahrener U-Bahn-Sanierer zu Wort. „Herausragende Konservierungs-, Ertüchtigungs- und Modernisierungsleistungen der Berliner U-Bahnhöfe finden leider selten eine vergleichbare Resonanz im Vergleich zu Denkmalkonflikten. Ärgert Sie dieser Umstand?“, fragte Jörg Haspel. Kutscher bestätigte dies: „Es werden immer nur einzelne Fragmente herausgegriffen und nicht die gesamte Arbeit gewürdigt.“ Zu Beginn seiner Zeit bei der BVG sah man Rümmlers Bahnhöfe als Kitsch an. Doch die BVG und ihre Bauleute hatten den Auftrag, die U-Bahnhöfe instand zu halten. So begann ganz allmählich der Erkenntnisprozess, dass die Wertschätzung und



*Abb.1: Der Moderator der Podiumsdiskussion Prof. Dr. Jörg Haspel. Foto: Herdin 2019*



Abb. 2: Die Diskutant\*innen auf dem Podium (v.l.n.r.): Dr. Christoph Rauhut, Manfred Kühne, Christine Edmaier, Reiner Nagel und Uwe Kutscher. Foto: Herdin 2019

Erhaltung der architektonischen Qualität und die Vorgaben durch die Bau- und Betriebsordnung in Einklang gebracht werden mussten. „Zu Beginn der 2000er Jahre habe ich dafür gekämpft, dass an vielen Bahnhöfen die Rümmler-Merkmale nicht weggebaut werden. Im Laufe der Zeit kamen immer weitere Anforderungen dazu, beispielsweise die Barrierefreiheit und der Brandschutz. Um diese Vorgaben umzusetzen, waren bauliche Veränderungen notwendig. Auch da haben wir gute Lösungen für die denkmalgeschützten Bahnhöfe gefunden“, so Kutscher. Jörg Haspel erinnerte an die Eröffnungsrede von Sigrid Evelyn Nikutta, der Vorstandsvorsitzenden der BVG, wonach inzwischen 60 Prozent aller Berliner U-Bahnhöfe unter Denkmalschutz stünden. „Mehr Denkmalreichtum gab es nie für die BVG – Fluch oder Segen?“, schloss Haspel an. „Natürlich macht das Eintragen eines U-Bahnhofs als Denkmal nicht immer nur Freude. Trotzdem kommen wir auf einen gemeinsamen Nenner“, erklärt Kutscher und fuhr fort: „Die BVG muss die Instandhaltung und Verkehrssicherheit gewährleisten. Das hat in den 2000er Jahren gut funktioniert und auch bei den neuen Bahnhöfen wird das so sein. Was uns Sorgen macht, sind die vielen Schnittstellen und Abstimmungsrunden, die geführt werden müssen.“

Bisher wurde nur über West-Berliner U-Bahnhöfe gesprochen, warf Jörg Haspel ein und wandte sich an **Christoph Rauhut**: „Aktuell wird bereits eine Unterschützstellung der U-Bahnhöfe der Linie U5 diskutiert – wie steht es darum?“ „Auch wenn der künstlerische Anspruch bei den Ost-Berliner U-Bahnhöfen nicht so auffällig ist wie bei den Rümmler-Bauten, gibt es doch eine Reihe von Gründen, die Bahnhöfe der U5 genauer zu betrachten“, erläuterte Rauhut. „Zum Beispiel die dortigen besonderen Produktionsbedingungen sowie der Wille, die Bahn mit den damaligen bautechnischen Möglichkeiten zu bauen. Sie rücken die Entwicklung der Stadt und die Entwicklung Ost-

Berlins in den Mittelpunkt.“ Thematisch zurück zu den Bahnhöfen Rümmlers leitete Jörg Haspel zu dem Denkmalpflegeplan über, der vom LDA und der BVG in Auftrag gegeben wurde, und erfragte, wo hierbei die Probleme bei Abstimmungen über den Umgang den Nachkriegs-U-Bahnhöfen von Rümmler lägen. Hierzu Christoph Rauhut: „Ich sehe keine Probleme, sondern Herausforderungen. Das sind die klassischen Fragen, die die Nachkriegsmoderne betreffen – Materialien, Umgang mit Schadstoffen und Oberflächen. Die Herausforderung besteht vor allem darin, dass die Bahnhöfe sehr unterschiedlich sind. Jeder Bahnhof muss also einzeln betrachtet werden. Das macht viel Arbeit und erfordert viele Abstimmungen.“

Die Schlussrunde, die wieder zum Ausgangspunkt zurückkehrte und sich um Denkmalwerte und baukulturelle Qualitäten drehte, läutete **Reiner Nagel** mit seinem Statement auf die Frage des Moderators ein: „Welche Mechanismen zur Qualitätssicherung schlagen Sie vor, außer der seligmachenden Wirkung von Wettbewerben?“ Darauf Nagel: „Die Privatisierung öffentlicher Unternehmen ist nicht das Problem, wenn die Ausgangslage klar ist und im Sinn bleibt, dass die Gestaltung öffentlicher Räume eine kommunale Aufgabe ist und keine privatwirtschaftliche. Teure Maßnahmen stehen bevor, die nicht ausschließlich aus Betriebshaushältern geleistet werden können. Dazu müssten zusätzliche Gelder aufgewandt werden. Städte, die so ein fantastisches U-Bahn-Netz haben wie Berlin, können sich glücklich schätzen. Wünschenswert wäre die Erschließung neuer Wegeräume und eine Ergänzung durch kommunale Funktionen in den U-Bahnhöfen, beispielsweise Leihbibliotheken oder Elemente, die den Aufenthalt verbessern. 92 Prozent der Menschen sehen den Pflegenotstand als ein großes Problem ihrer Umwelt an – und der spielt auch in Bahnhöfen eine wichtige Rolle. Also: Hier sollte mehr kommunales Geld investiert werden. Es braucht einen



Abb. 3: Christine Edmaier, Reiner Nagel und Uwe Kutscher (v.l.n.r.). Foto: Herdin 2019



Abb. 4: Dr. Christoph Rauhut und Manfred Kühne (v.l.n.r.). Foto: Herdin 2019

dynamischen Verkehrsentwicklungsplan, der auch Gestaltung fordert und Standortpolitik betreibt. Es geht nicht allein um Konservierung und Wertschätzung der Bahnhöfe, sondern um die Entwicklung eines Standortes.“ **Christoph Rauhut** schloss sich Reiner Nagels Argument an, dass man mehr Geld für die U-Bahn einsetzen müsse und erläuterte: „Als Ergebnis der Tagung sind sich sicherlich alle einig – das Berliner U-Bahn-Netz ist ein Denkmal, das in der ganzen Stadt präsent ist. Im Jahr gehen dort eine halbe Milliarde Menschen ein und aus. Es gibt kein Museum in Berlin, das jemals an diese Zahlen rankommen wird. Das muss sich in der Aufwendung öffentlicher Gelder widerspiegeln.“ **Reiner Nagel** knüpfte an den Baukulturbericht an, der rät, dass alle Kommunen ihre Budgets für Grünanlagen, öffentliche Räume und Bahnstationen verdoppeln sollten. **Manfred Kühne** kommentierte: „Zum Teil sind die Budgets in Berlin sogar schon verdoppelt worden. Wir haben aber momentan nicht das Personal, um es auszugeben. Herr Kutscher auch nicht.“ Dazu **Uwe Kutscher**: „Die Sanierungen der U-Bahnhöfe werden zu 100 Prozent aus Steuergeldern aus dem Verkehrsvertrag oder aus Sonderfinanzierungen des Landes oder des Bundes finanziert. Wenn durch Auflagen des Denkmalschutzes mehr Kosten entstehen, wird das letztlich auch meist vom Land Berlin übernommen. Schließlich ist die U-Bahn-Architektur in Berlin auch deshalb so besonders, weil wir viel Geld reinstecken und vom Senat die Unterstützung bekommen. Bisher haben wir mit dem Landesdenkmalamt und den Unteren Denkmalschutzbehörden immer eine Lösung gefunden.“ **Christine Edmaier** fügte hinzu: „Die Frage, mit der wir uns auseinandersetzen müssen: Welche Gestaltung ist die richtige? Das gilt nicht nur für die U-Bahn, sondern für alle Bauvorhaben der Stadt, die mit öffentlichen Mitteln finanziert werden. Diese werden inzwischen zum Großteil von landeseigenen Betrieben realisiert und nicht mehr von der Senatsbauverwaltung. Somit verringert sich auch der Einfluss. Umso positiver ist es, dass die Öffentlichkeit einen größeren Einfluss hat, was auch diese Veranstaltung zeigt. Wenn sich die Öffentlichkeit nicht darum kümmert, kümmert sich keiner darum – so ist das in Berlin! Das Bewusstsein für das Nutzen des öffentlichen Nahverkehrs auch als Beitrag für eine zukunftsorientierte Lebensweise ist in Berlin schon jetzt weit entwickelt. Die Tagung zeigt es bereits – die U-Bahn ist nicht nur eine Notwendigkeit, um von A nach B zu kommen, sondern ein Stück Lebenskultur.“

### **Panel Discussion. How can we make the underground architectural heritage of post-war modernism fit for the future?**

On the third day of the conference, 22 February 2019, a panel discussion entitled “Outlook: How can we make the underground architectural heritage of post-war modernism fit for the future?” closed the conference. A number of different players were invited to discuss – Prof. Dr. Jörg Haspel, President of ICOMOS Germany, talked to Christine Edmaier, President of the Berlin Chamber of Architects; Uwe Kutscher, Head of Department for Underground Railway Construction BVG; Manfred Kühne, Head of Department of Urban Development and Projects in the Senate Department for Urban Development and Housing; Reiner Nagel, Chairman of the Board of the Bundestiftung Baukultur; and Dr. Christoph Rauhut, State Curator and Director of the Berlin Heritage Conservation Authority.

### **Bildnachweise**

1-4: Landesdenkmalamt Berlin, Anne Herdin