

se Weise übers Knie gebrochen zu werden. Man stelle alle erhaltenen und die eventuell hinzukommenden Funde in einem Lapidarium der Öffentlichkeit am historischen Orte für die Diskussion zur Verfügung. Man mache Grabungen, die ohnehin vor jeder künftigen Entscheidung wichtig sind. Die Entscheidung, die eine nächste Generation in Abwägung aller Faktoren fällen mag, muß nicht durch selbstgesetzten Erfolgsdruck herbeigezwungen werden. Die Zeit ist offenbar noch nicht reif dafür. Es gehört allerdings viel Mut und Entsagungsfähigkeit dazu, mit einer offenen Frage über längere Zeit zu leben, die beiden, der Vision und der schmerzlichen Gegenwart, die Pflicht zum Dialog auferlegt.

Manfred F. Fischer

## Denkmalpflege

LICHT UND FARBE IM BERLINER UNTERGRUND:  
DIE U-BAHN-LINIE 8 DER BERLINER VERKEHRSBETRIEBE,  
EIN GEFÄHRDETES VERKEHRSDENKMAL VON EUROPÄISCHEM RANG

*(mit drei Abbildungen)*

Der Fall der Mauer brachte es mit sich, daß wichtige Bereiche des Berliner U- und S-Bahn-Netzes, die als Folge der Teilung brachgelegen hatten, ihre ursprüngliche Bedeutung zurückerhielten, daß die „Geisterbahnhöfe“ unter der ehemals Ost-Berliner Stadtmitte wieder öffentlich zugänglich wurden. Dies war gleichsam ein (kunst-)historischer Glücksfall, denn durch die jahrelange Nicht-Nutzung sind sie in einer Authentizität überliefert, die die übrigen Stationen weder im Westen noch im Osten besitzen. Es handelt sich neben der Nord-Süd-S-Bahn durch das Stadtzentrum zwischen Nordbahnhof und Anhalter Bahnhof vor allem um die U-Bahn-Linie 6, im Bereich Schwartzkopffstraße – Stadtmitte entstanden 1913-1923, und die Linie 8, Gesundbrunnen – Leinestraße, erbaut mit einigen Ausnahmen der Jahre 1914/15 in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre bis 1930.

Innerhalb der Bauaufgabe „U-Bahn“ steht die Berliner Lösung einzigartig da: Es gab im Deutschland der ersten Jahrhunderthälfte mit der Ausnahme Hamburgs keine Stadt vergleichbarer Größenordnung, die überhaupt ein derartiges Verkehrssystem gebraucht hätte. Europäische Weltstädte wie London und Paris verfügen zwar über ein ähnliches Netz, weisen aber keine Verkehrsarchitektur der 20er Jahre auf, die als unmittelbarer Reflex auf zeitgenössische Hochbauarchitektur zu verstehen wäre. Das liegt daran, daß die dortigen U-Bahn-Linien früher geplant und errichtet, zudem im Röhren-Vortriebs-System erstellt wurden, nicht wie in Berlin als Unterpflasterbahn, die zum größten Teil im Tagebau vorangetrieben werden konnte. Bis heute erfüllt die Berliner U-Bahn aufs beste ihre Auf-



Abb. 1a und b Berlin, Schloß-Phantomsimulation 1993 (Fischer)



Abb. 2a und b Berlin, Gebäude des Staatsrates mit wiederverwendetem Schloßteil (Berlin, Landeskonservator, 3212791 und 32110791)

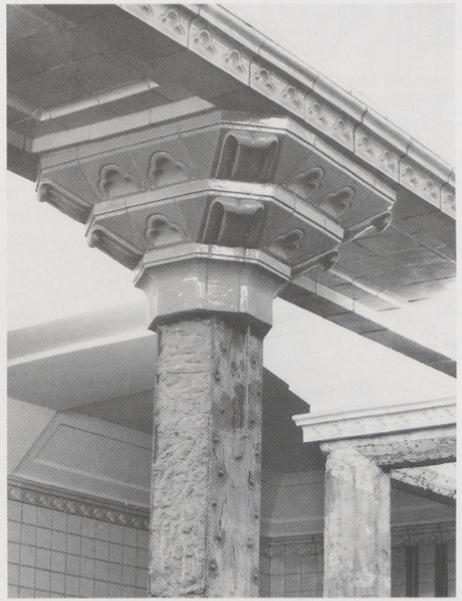


Abb. 3 Berlin, U-Bahnhof Hermannplatz während der Renovierung 1992/93. a: Der zweite Pfeiler von vorn ist bereits neu verkleidet – b: originales Kapitell, Grenander 1926 – c: Vorhalle mit sorgfältiger Durcharbeitung der Wände (G. Kohrmann, Bamberg)



Abb. 4a Roga/Mecklenburg, Kirche (Patellis, wie alle folgenden Abbildungen bis 8b)



Abb. 4b Woserin/Mecklenburg, Kirche



Abb. 5a Rattey/Mecklenburg, Predella in der Kirche

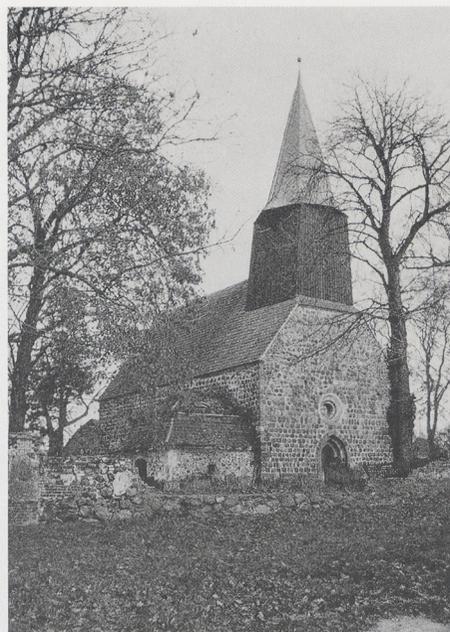


Abb. 5b Rattey/Mecklenburg, Kirche

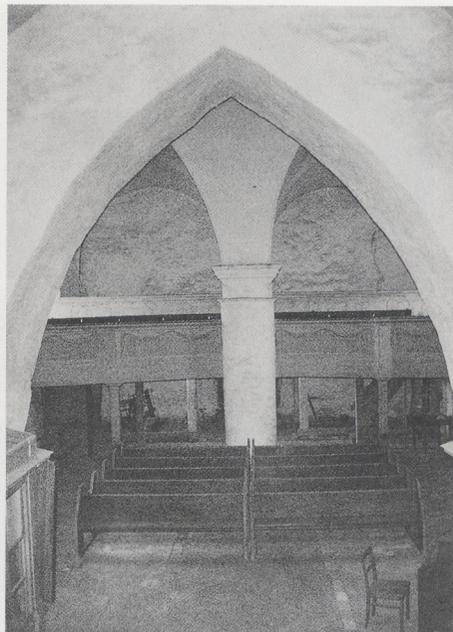
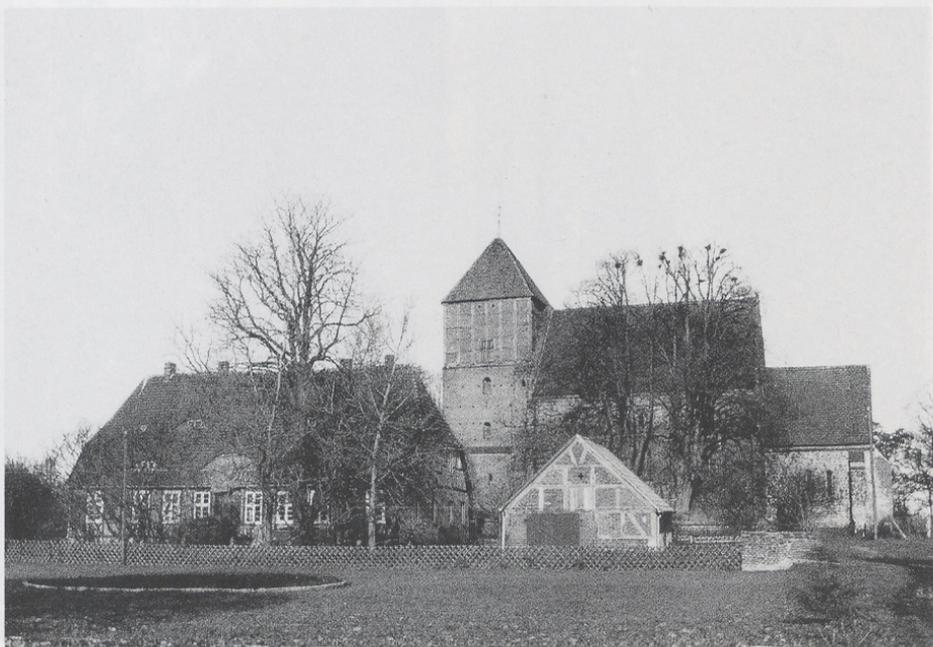


Abb. 5c Vielst/Mecklenburg, Kirche



*Abb. 6a Eickelberg/Mecklenburg, Kirche*



*Abb. 6b Mestlin/Mecklenburg, Kirche*



Abb. 7a Zurow/Mecklenburg, Taufengel in der Kirche

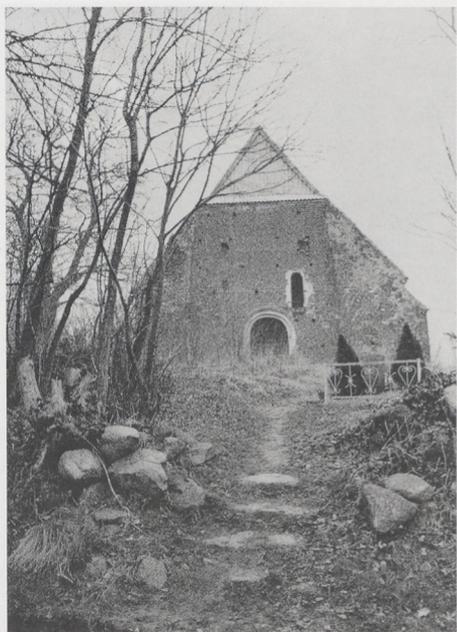


Abb. 7b Berendshagen/Mecklenburg, Kirche



Abb. 7c Bristow/Mecklenburg, Kanzel in der Kirche

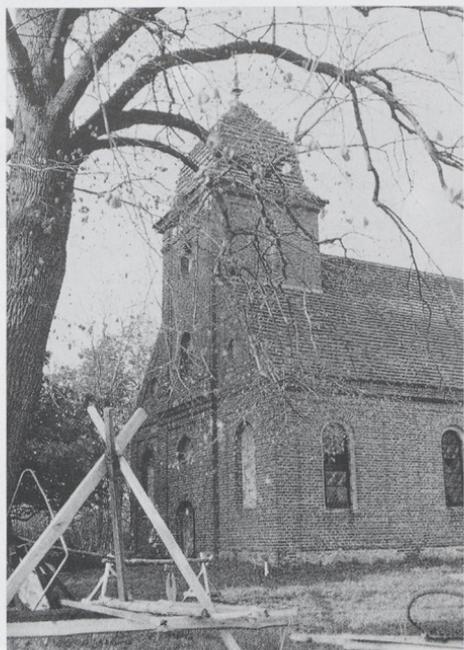


Abb. 8a Borgfeld/Mecklenburg, Kirche



Abb. 8b Stralendorf, Mausoleum der Familie Schack



Abb. 9a Dresden-Blasewitz, Reinhold-Becker-Str. 7. Villa, letztes Viertel 19. Jh. (Landesamt f. Denkmalpflege Dresden, wie die folgenden Aufnahmen)



Abb. 9b Dresden-Antonstadt, Böhmisches Str. 19. Wohnhäuser, um 1840

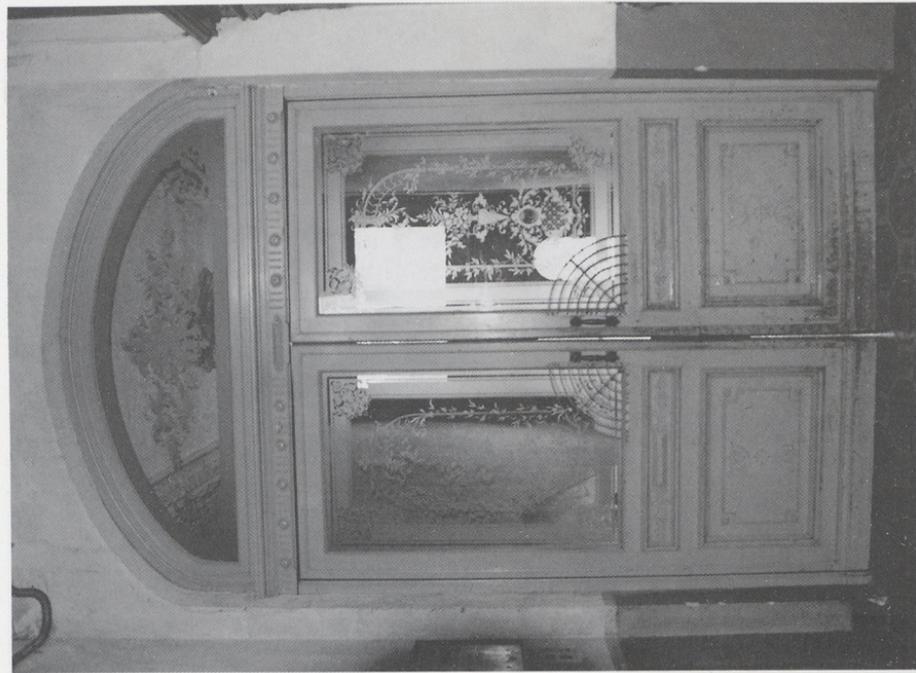


Abb. 10a Görlitz, Konsulstr. 21. Mietshaus, 1890er Jahre

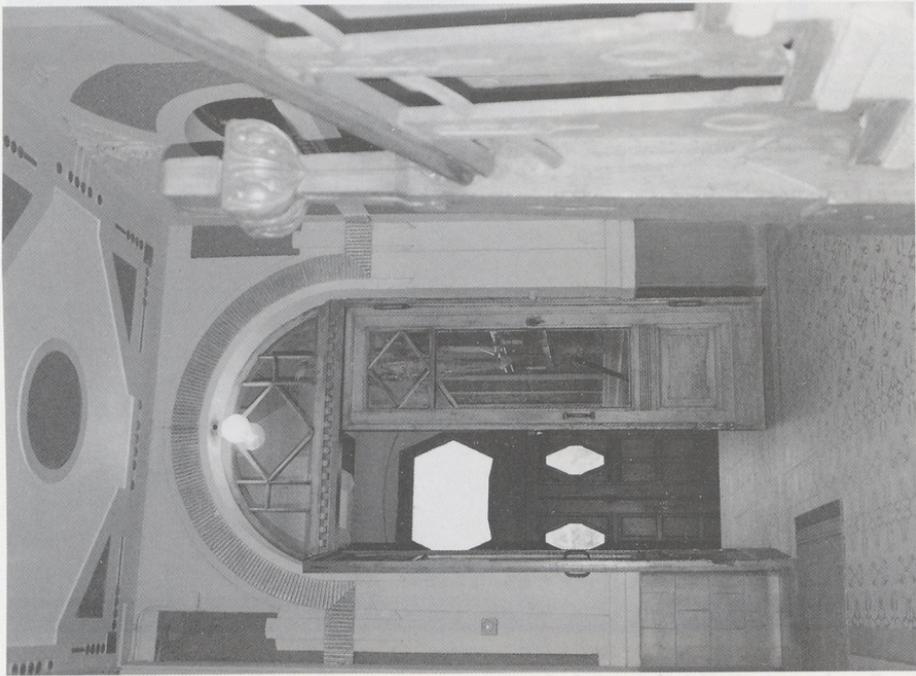


Abb. 10b Görlitz, Biesnitzer Str. 10. Wohn- und Geschäftshaus,  
um 1900

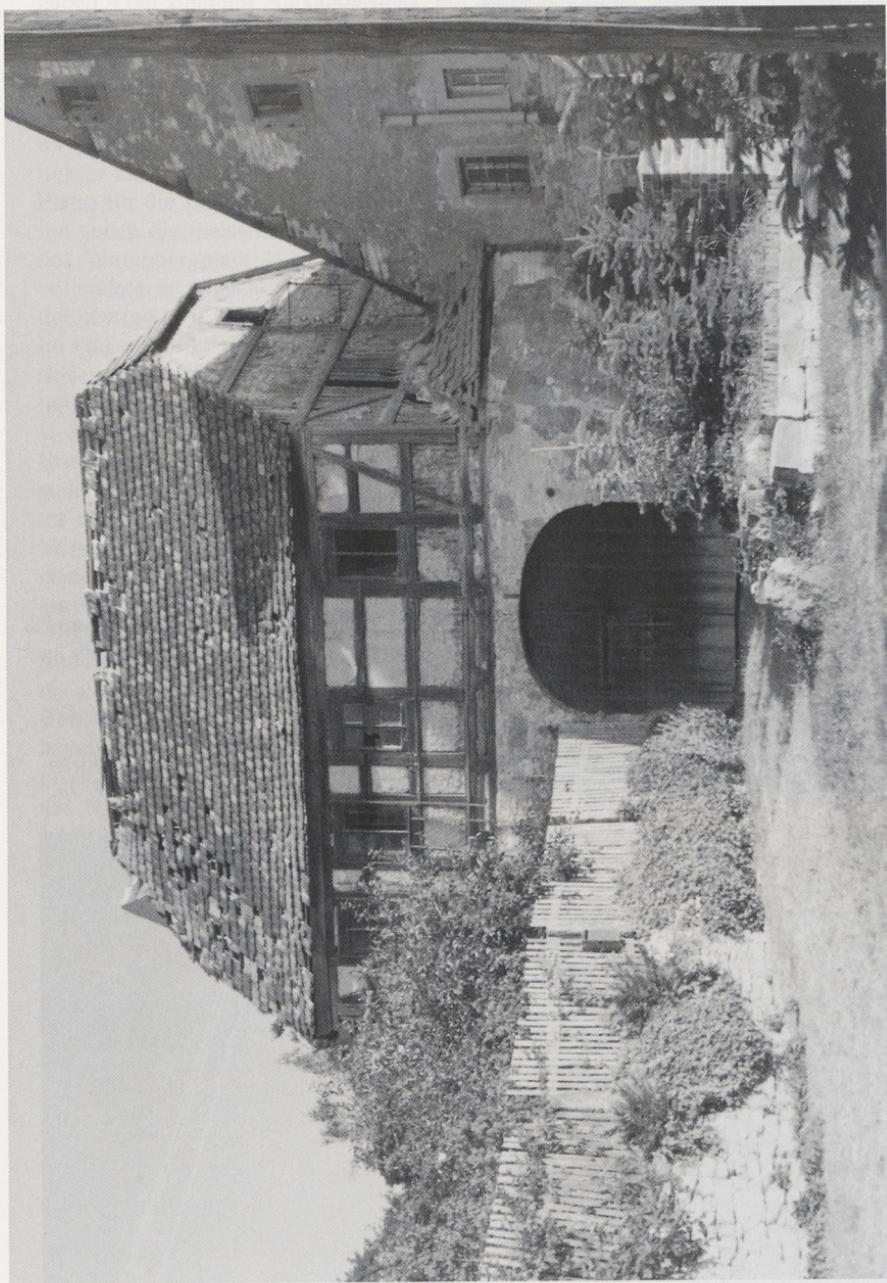


Abb. 11 Gompitz/Krs. Dresden-Land, Dorfplatz 3. Torhaus eines Bauernhofes, 1. Hälfte 19. Jh.



*Abb. 12a Zittau,  
Brunnenstr. 17. Wohnhaus,  
Fassade 1. Hälfte 18. Jh.,  
älterer Kern*

*Abb. 12b Waltersdorf/Krs.  
Zittau, Auf der Heide 3.  
Umgebäudehaus mit Schiefer-  
bildwand, 2. Hälfte 19. Jh.*



gaben – der Bahnhof Alexanderplatz, der drei Linien und die S-Bahn miteinander verknüpft, kann z. B. bezüglich der Kürze der Verbindungswege als vorbildlich angesehen werden.

Der wichtigste Architekt dieser Linien war der noch weitgehend unbeachtete Alfred Elias Grenander (1863-1931). In Schweden geboren, holte ihn Paul Wallot 1890 in sein Baubüro zum Neubau des Berliner Reichstages. Für kurze Zeit Lehrer an der Berliner Kunstgewerbeschule, war er bereits seit 1899 (Potsdamer Platz) für die Berliner U-Bahn tätig und seither einer ihrer Hauptarchitekten. Auf ihn gehen die meisten unterirdischen Stationen der Stammbahn (zuerst der Bahnhof Wittenbergplatz 1900) und der Innenstadtlinie zurück. In den 20er Jahren vollendete er zunächst die von Alfred Jennen begonnene erste Nord-Süd-Linie, die heutige U 6. Deren südöstliche Bahnhöfe (ab Mehringdamm) ließ Grenander, im Gegensatz zu den nur verputzten und gestrichenen Wänden der früheren Stationen, mit erdfarbenen Fliesen ausstatten. Sie bildeten den Auftakt zu der Entfaltung farbiger Wandkeramik in der abwechslungsreichen Folge der Bahnhöfe der U 8 und der südlichen Erweiterung der U 6 nach Tempelhof, aber auch in der Erweiterungslinie nach Friedrichsfelde (1928-30), der letzten von Grenander gestalteten Strecke. Auch Hochbauten hat Grenander für die BVG errichtet, darunter die Bahnhöfe Onkel Toms Hütte (1929), Olympiastadion (1929/30) und den Verwaltungsbau mit Umformwerk beim Bahnhof Alexanderplatz. Betrachtet man seine Entwicklung, die Sorgfalt und Durcharbeitung seiner Entwürfe, erscheint er als einer der wichtigsten Architekten der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Eindrucksvoll ist besonders die Architektur der Linie 8, die von Nord nach Süd die Zentren und Umschlagplätze der Stadt verbindet: In Gesundbrunnen findet der Anschluß an Ring- und Fernbahn statt, Alexanderplatz ist der wichtigste Verkehrsknoten der Stadtmitte, Hermannplatz das Zentrum von Neukölln. Drei bedeutende Kaufhäuser, darunter mit Karstadt am Hermannplatz das seinerzeit größte Europas, liegen an der Linie. Die Streckenführung über Moritzplatz ist sogar unmittelbar durch das dortige Kaufhaus Wertheim zu erklären, obwohl die Verkehrsanlagen unter der Dresdener Straße bereits existierten.

Bezeichnend ist die durchgestaltete Schlichtheit der Grenanderschen Bahnhöfe, die der Funktion vielleicht mehr entspricht als die historisierende Architektur z. B. der wesentlich bekannteren Stationen der Dahlemer Linie von Wilhelm Leitgeb (um 1909-13). Das Schwergewicht der Gestaltung liegt in den 20er Jahren auf der farbigen Auskleidung der Bahnhöfe durch Baukeramik. Die funktionalen Elemente der Architektur, z. B. die Stützen, aber auch die Wandflächen und Türen in den Eingangsbereichen, sind bis ins letzte Detail durchdacht und sorgfältig ausgeführt. Dabei werden die Typen dieser Einzelheiten von Bahnhof zu Bahnhof abgewandelt. Nur auf den ersten Blick ähnlich, offenbaren sich auf den zweiten Variationen im Detail, die es zu entdecken und zu schätzen gilt.

So bilden die Bahnhöfe der U 8 ein einmaliges Ensemble, welches im September und Oktober 1993 in einer Ausstellung der Galerie der Berliner Humboldt-Universität erstmals anhand dokumentarischer Farbfotografien und Pläne vorgestellt wird. Nachgezeichnet wird dabei die Abfolge der Stationen vom

Normtyp des Endbahnhofes Leinestraße über die großen Meisterwerke – die Stationen Hermannplatz (1926), Moritzplatz (von Peter Behrens) und den kühl-sachlichen, mit einer ausgeklügelten Beleuchtung ausgestatteten Bahnhof Alexanderplatz – bis zu den noch auf die Planung einer AEG-Nord-Süd-Schnellbahn (Architekt P. Behrens) zurückgehenden Stationen Bernauer- und Voltastraße.

In der Vergangenheit wurden einige Bahnhöfe ohne Rücksicht auf ihre historische Gestalt verändert, so hat z. B. Paradesstraße die originale Fliesenauskleidung gänzlich verloren. Heute geht man vordergründig mit größerem historischen Bewußtsein an die Erneuerung von Anlagen heran, bei denen sich durch die langjährige Nicht- und die heutige Wiedernutzung ein vorgeblicher oder tatsächlicher Renovierungsdruck angestaut hat. Das Vorgehen bei solchen Erneuerungsmaßnahmen der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) hat von offizieller Seite Verkehrssenator Herwig Haase (CDU) beispielsweise in der *Berliner Morgenpost* vom 31.7.1992 in kürzester Form verkündet, bezogen auf den Bahnhof Hermannplatz, einen der beiden großen Umsteigebahnhöfe der Linie 8, von Alfred Grenander in den Jahren 1926-27 erbaut. Der Wandbereich, so Haase, werde komplett ausgetauscht, da die Fliesen nicht mehr hafteten; an den Pfeilern würden nur schadhafte ausgetauscht. Laut Haase müssen generell bei U-Bahn-Renovierungen „lose Verkleidungen – auch historische – entfernt werden“. Die BVG führe aber mit dem Landeskonservator Sanierungen so durch, daß das Erscheinungsbild historischer Bahnhöfe erhalten bleibe.

Vom Ergebnis kann man sich neuerdings nach Versetzung der Kacheln im unteren Bahnhof Hermannplatz (der obere war schon früher renoviert worden), d. h. nach der „Wiederherstellung des alten Eindrucks“, ein erschreckendes Bild machen (*Abb. 3a-c*). Daß die Wandfliesen allesamt abgeschlagen wurden, hatte der Senator ja bereits angekündigt, aber auch an den Pfeilern wurden alle Fliesen entfernt. Sollten etwa doch alle schadhafte gewesen sein? Es ist daran zu zweifeln, wenn man beobachtet, daß nächtelang mit Preßluftschlämmern die originale Verkleidung von der Wand gearbeitet werden muß, oder wenn man sieht, daß gerade die Kapitelle der Pfeiler erhalten blieben, obwohl ja auch sie lose geworden sein und Passanten hätten gefährlich werden können – zumal in der beträchtlichen Höhe, in der sie sich befinden. Der Verdacht, daß diese nur aus Sparsamkeitsgründen erhalten wurden, liegt näher – solche komplizierten Formen sind heute wahrscheinlich nicht mehr kostengünstig genug herzustellen.

In der Tat ist eine „Reproduktion“ der alten Baukeramik nicht möglich, und zwar nicht nur bei den Kapitellen. Die Qualität der alten Fliesen, deren Scherben durch die Glasur hindurchschien, also an der Oberflächenwirkung teilhatte, ist bei den neuen, opaken keineswegs erreicht worden, nicht einmal derselbe Farbton. Die Oberfläche, vor allem der Effekt des sich spiegelnden Lichts, wird durch neue, aufgeschäumte Glasuren völlig verändert. Die Fugen erhielten bei der „Rekonstruktion“ eine vorher nicht dagewesene Dominanz: Die neuen Fliesen fallen deutlich kleiner aus. Daß bei anderen wesentlichen Gestaltungselementen dieser Architektur eine detailgenaue Rekonstruktion nicht einmal angestrebt wurde, ist da fast selbstverständlich. So wurden die früher gerahmten Werbeflächen, weil

sie nicht mehr heutigen DIN-Normen entsprachen, verändert; und bei der Gestaltung der Namensschilder konnten offenbar weder der Schrifttyp noch die alte, der Worttrennung angepaßte Verfüguug beibehalten werden.

Wenn schon, was einer denkmalpflegerischen Grundüberzeugung entsprechen müßte, auch ein perfektes Plagiat das Original nicht ersetzen könnte – um wieviel weniger ist dann eine Zerstörung von Originalsubstanz wie dieser Baukeramik zu rechtfertigen, die in ihrer Machart nicht mehr herstellbar ist! Schon wegen der darin verwendeten Substanzen dürfte es technisch und aus Gründen des Arbeitsschutzes unmöglich sein, im ausgehenden 20. Jahrhundert die spezifischen Qualitäten des Originals wieder zu erreichen.

Wer die Bahnhöfe je genau betrachtet hat, versteht, daß es hier um mehr als Detailhuberei geht: Die Architektur Alfred Grenanders ist adäquater Ausdruck ihrer Entstehungszeit, der größten kulturellen Blütezeit Berlins, weil bei aller unpräntiösen Sachlichkeit und Funktionalität eine Detailgenauigkeit erreicht wird, die sich von den Dekorationen z. B. der neuesten, „postmodernen“ Bahnhöfe der Berliner U-Bahn wohltuend unterscheidet. Zugleich stehen die Bahnhöfe der 20er und 30er Jahre gerade darin in der großen Architekturtradition Preußens: derjenigen der schlichten Bürgerbauten Potsdams, der Architektur Schinkels, der Architektur des Neuen Bauens.

Es ist bezeichnend, daß diese Tradition im Taumel nach dem Wiedergewinn der Hauptstadtwürde ganz Berlins völlig vergessen scheint. Neben den allenthalben geführten Diskussionen um die Großprojekte der Stadtmitte nimmt sich das Problem einer angemessenen Restaurierung der U-Bahn vielleicht bescheiden aus. Aber genau solche Bescheidenheit ist angesichts knapper Kassen und der deutschen Identitätssuche nach der Wiedervereinigung anzumachen, und sei es nur die schlichte Frage, wieso man lose Kacheln nicht einfach wieder ankleben kann, statt in Luxus-Runderneuerungen eine Menge Abraum und Kosten zu erzeugen.

Wer die U 8 abfährt, entdeckt an allen wichtigen Stationen unzählige Kreuze, die lockere Fliesen kennzeichnen. Für die Erneuerung der in subtilen Perlmutter-Tönen ausgestatteten Bahnhöfe wie Moritzplatz oder Voltastraße, der changierenden Wandkeramik der Station Schönleinstraße, aber auch für die grünen Fliesen und Licht-Kapitelle des Alexanderplatzes, um nur einige Beispiele zu nennen, ist das Schlimmste zu befürchten. Die Öffentlichkeit und die Zuständigen in Politik, BVG und Denkmalbehörden sollten erkennen, daß bei den Bahnhöfen der U 8 und anderen Verkehrsbauwerken der 20er Jahre ein „Ersatz“ des Originals nicht möglich und daher bei allen weiteren Restaurierungen soweit wie möglich zu vermeiden ist, ebenso die zumeist unnötige Zerstörung der Eingangsbereiche oder der noch erhaltenen, von Grenander mitentworfenen kleinen Bauten dortselbst und auf den Bahnsteigen. So wurden z. B. 1992/93 die originale Zugangshalle des U-Bahnhofs Neukölln zerstört und erst jüngst die Fahrkarten- und Personelhäuschen im Bahnhof Hermannsplatz abgeräumt. Die Notwendigkeit solch umfassender Maßnahmen muß u. E. in jedem Einzelfall noch einmal überdacht werden – so erzwingt z. B. der sicher sinnvolle Einbau von Behinderten-Aufzü-

gen nicht die Zerstörung ganzer Bereiche! Die beste Berliner Architektur (und besonders die Architektur der 20er Jahre) ist eine Sache überlegt und sorgfältig gestalteter Details – der heutige Umgang mit den Verkehrsbauten beweist, wie wenig dies im Bewußtsein verankert ist.

Christoph Brachmann  
Markus Hörsch  
Robert Suckale

## MECKLENBURG – DORFKIRCHEN IN NOT

*(mit zwölf Abbildungen)*

Die Menschen in Mecklenburg-Vorpommern können ihre Dorfkirchen, Wahrzeichen einer alten Kultur, nicht mehr aus eigener Kraft vor dem Verfall bewahren. Sie erleiden den Zusammenbruch aller überkommenen Strukturen, Arbeitslosigkeit, Depression, Trunksucht und Verwahrlosung. Die Evangelisch-Lutherischen Landeskirchen haben seit 1945 zwei Drittel ihrer Mitglieder verloren. Hilfe der öffentlichen Hand gibt es nur bei entsprechender Eigenbeteiligung, die meist nicht aufzubringen ist. Der größere Teil der Evangelisch-Lutherischen Gemeinden – der Anteil der Katholiken an der Bevölkerung liegt bei 6 % – braucht Hilfe von außen. Von ca. 700 Dorfkirchen in Mecklenburg (über entsprechende Zahlen zu den etwa 300 Dorfkirchen in Vorpommern verfüge ich nicht) sind nach Schätzung des Schweriner Oberkirchenrats etwa 150 schwer bedroht. Ihr endgültiger Verfall, d. h. ihr Verschwinden muß in nächster Zeit befürchtet werden, wenn nicht eingegriffen wird. Wie viele von ihnen bereits untergegangen sind, weiß ich nicht.

Auf meinen Wunsch – ich bin in Mecklenburg aufgewachsen – hat mich das Bayerische Kultusministerium 1992 für drei Monate freigestellt, um beim Oberkirchenrat in Schwerin den Versuch zu wagen, Art und Umfang der Gefahren für die Dorfkirchen zu erfassen. Was ich sah, hat mich erschüttert. Ich habe nur 80 Dorfkirchen besucht und halte dennoch das Ergebnis meiner Beobachtungen für exemplarisch.

Die Ursachen des erschreckenden Zustands wiederholen sich allerorten: traditionelle Armut der Kommunen, seit Jahrzehnten fehlender Bauunterhalt (oft fand die letzte Instandsetzung im vorigen Jahrhundert statt), unbesetzte Pfarrstellen, nicht vorhandene christliche Gemeinden, verbreitete Ignoranz und Geringschätzung gegenüber dem eigenen kulturellen Erbe, schon seit den Hitlerjahren Feindseligkeit gegenüber der Kirche als Institution.

Die häufigsten Schäden an den Gebäuden sind undichte Dächer und in der Folge statische Schäden an Dachstuhl und Gewölbe, Ausbeulungen im zweischa-