

15 JAHRE PLANEN UND BAUEN DER WEHRHAHN-LINIE

Ein Gespräch mit Heike Klussmann,
Jochen Schuh und Markus Schwieger

REGINE MÜLLER

Heike Klussmann: HK

Jochen Schuh: JS

Markus Schwieger: MS

Deutsch **Wie sind in dem Projekt eigentlich die Künstler mit den Architekten zusammengekommen?**

JS Das war eine wunderbare Fügung. Die Stadt Düsseldorf hat für den architektonischen Wettbewerb den beteiligten Architekten einen Katalog zur Verfügung gestellt, in dem vorab Künstlerinnen und Künstler angefragt worden waren, die ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt hatten, in einem solchen Verfahren mitzuwirken. Das war für uns dankbar, weil wir eine große Auswahl hatten. Auf der anderen Seite war es nicht einfach, weil das ein reiner Bildkatalog war. Wir haben uns dann von der Momentstimmung tragen lassen und sind an ein paar Namen hängen geblieben. Und den Telefonhörer haben wir dann bei Heike Klussmann in die Hand genommen.

Das klingt nach einer Bauchentscheidung?

JS Ein bisschen war das so. Aber natürlich spielte im Hintergrund mit, dass es um Architektur geht, um raumbildenden Ausbau und um die Gestaltung von unterirdischen Bahnhöfen, und wir dann gezielt geschaut haben, wie wir uns das mit einer Künstlerin oder einem Künstler prinzipiell zusammen vorstellen können. Und die Arbeiten von Heike Klussmann haben uns in ihrer konzeptionellen Stärke so sehr überzeugt, dass wir diesen Anruf gewagt haben.

Und woher kommt Ihre Nähe zur Architektur?

HK Ich habe an der Düsseldorfer Kunstakademie ganz klassisch Bildhauerei studiert. Danach bin ich nach Berlin und habe dort noch ein Multimediastudium abgeschlossen. Ich habe in meiner Arbeit aber immer schon ganz stark räumlich gedacht und gearbeitet. Meine Arbeiten wurden schnell größer in Richtung Installation und dann bestand meinerseits ein großes

Interesse für die Architektur. Es gab auch vorher bereits Kooperationen, aber das nun war eine wirklich spannende Anfrage und ein aufregendes Telefonat! Es war beidseitig so, dass wir dachten, in dieser Zusammenarbeit könnte sich etwas ganz besonders Interessantes entwickeln. Wir sind dann gestartet, ohne den gesamten Ablauf absehen zu können.

Sie haben also bereits in der Ideenfindung für den Wettbewerb zusammen gearbeitet?

HK Um das zu erklären, müssen wir einen Schritt zurückgehen, denn genau das ist das Besondere. Die Stadt Düsseldorf hatte noch vor dem Wettbewerb die Entscheidung getroffen, Künstler und Architekten und Ingenieure vom allerersten Planungsschritt an zusammen arbeiten zu lassen. Das war der Wille der Stadt und damit wurden die Rahmenbedingungen dafür gesetzt, dass die Arbeiten überhaupt so entstehen konnten.

Das war die mutige Entscheidung für ein Experiment. Denn es war ja nicht abzusehen, wohin uns das führt. Mit allen Chancen, aber auch Risiken.

Das heißt, vor dem ersten Entwurf haben sie in dieser Kombination zusammen gearbeitet?

MS Wir haben den Wettbewerbsbeitrag in einem Team erarbeitet, zu dem neben Künstlerin und Architekten noch ein Tragwerksplaner und ein Lichtplaner gehörten. Das Konzept des Kontinuums und der Schnitträume ist in dieser Kooperation entstanden.

War dieses runde Paket dann entscheidend für den Gewinn des Wettbewerbs?

JS Die Bedingungen waren in allen anderen Teams gleich. Gewinnen hat uns lassen – so glaube ich –, dass wir eine Gesamtidee für alle Bahnhöfe entwickelt haben. Und eben nicht für jeden Bahnhof ein anderes Konzept. Sondern das Ganze in einen Zusammenhang gestellt haben, weil wir dachten, das ist die beste Lösung für ein neues Verkehrssystem in dieser Stadt. Wir hatten auch den Riesenvorteil, dass wir eigentlich gar nichts zu verlieren hatten. Wir waren eines von zwei jungen Büros in einer Gruppe von zehn sehr renommierten Kollegen. Das hat uns aber glücklicherweise nicht weiter irritiert. Das Verfahren war ja offen, mit einer Zwischenpräsentation. Das heißt, wir wussten, mit wem wir es zu tun hatten und in dem Moment war uns klar, dass wir bestenfalls eine Außenseiterchance hatten. Und so konnten wir uns ganz auf unsere Arbeit konzentrieren. Und ganz befreit strategisch denken. Uns wurde dann klar, dass wir die Wehrhahnlinie nicht wie Perlen an einer Schnur entwickeln wollten, wo jeder Bahnhof von einem anderen Stararchitekten gebaut wird. Sondern wir haben uns darauf konzentriert, ein ganzheitliches Konzept für die ganze Linie zu entwickeln.

Dann habt ihr gedacht: Wir haben keine Chance, aber die nutzen wir?

MS Wir haben schon an uns geglaubt. Aber wir haben gedacht, dass wir höchstens vielleicht einen Bahnhof realisieren.

Das heißt, die Aufgabe, ein Gesamtkonzept zu entwerfen, war so gar nicht gestellt? Aber ihr habt sie so begriffen?

MS Wir haben für den Wettbewerb exemplarisch drei Bahnhöfe entwickelt mit ganz unterschiedlichen baulichen Gegebenheiten und Randbedingungen. Man hätte meinen können, dass es schwierig ist, für diese heterogene Ausgangslage ein gemeinsames Konzept zu finden, das auch unterschiedliche Bauverfahren fasst. Aber in unserer Idee war es eben doch möglich, das Konzept zu verankern.

Wie groß waren denn eure Freiheiten in der Ausdehnung? Die Bahnhöfe wirken ja sehr großzügig. Wie war das möglich?

MS Dafür haben wir gekämpft, dass es großzügig bleibt!

JS Es gab eine funktionale Planung der Ingenieure und daraus ergibt sich eine Minimal Kubatur. Das Ziel ist eigentlich, so wenig Platz wie möglich zu verschwenden und so effizient wie möglich zu bauen. Das war dann ein spannender Dialog, den wir nach dem Gewinn des Wettbewerbs mit den Ingenieuren geführt haben! Denn tatsächlich ist es so, dass man die Geometrien auch ganz anders begreifen kann. Man kann schräge Einschnitte und hohe Räume bauen und hat nicht automatisch dadurch höhere Kosten!

MS Es war ein beidseitiger Lernprozess. Denn wir wussten ja beileibe nicht alles über den Tunnelbau, im Gegenteil! Wir mussten viel lernen, was mögliche Schwierigkeiten angeht, und die Ingenieure wiederum mussten sich in unsere Konzeptwelt eindenken. Aber dadurch ist die Basis entstanden, auf der die Umsetzung erst möglich wurde.

Wie schnell habt ihr die Idee gefunden in der Abstimmung zwischen Kunst und Architektur?

Und wie kam es zum Konzept des Kontinuums?

HK Im Wettbewerb war einerseits gefordert, ein Ingenieurbauwerk zu entwickeln, hier geht es ganz klar um Funktionalität. Und gleichzeitig war eine Antwort auf die Frage zu finden: Wie und wo kann in diesem stark regulierten Rahmen Kunst stattfinden, dem Experiment Raum gegeben werden? Dieser Frage haben wir uns gemeinsam gestellt. Mit dem Entstehen des Konzeptes, der Idee des Kontinuums, das alle Stationen verbindet, und der Schnitträume, die den Untergrund mit dem Stadtraum verbinden, wurde klar: Die Schnitträume, diese Verbindungsräume mit ihren ganz eigenen spezifischen Geometrien, sind der Ort für die Kunst. Hier kann sich der Wirklichkeitssinn des Verkehrsbaus mit dem Möglichkeitssinn der Kunst treffen. Die Kunst ist der Blick über die Raumkante hinaus.

Wie kam es dann zur Auswahl der Künstler der einzelnen Stationen?

JS Es gab ein zweites Wettbewerbsverfahren. Das Preisgericht ist unserem Konzept gefolgt und hat empfohlen, weitere Künstler für die Bearbeitung der Schnitträume mit einzubeziehen, und dieser Empfehlung ist die Stadt nachgekommen. Mit 16 eingeladenen Künstlern wurde dann ein Wettbewerb initiiert – aus dem ursprünglichen Pool. Die Künstler hatten vier Wochen Zeit, um eine Konzeption einzureichen. Wir haben empfohlen, den Künstlern die vollkommene Freiheit für die Entwicklung ihrer Konzeption und der Darstellung ihrer Idee zu lassen.

Wie liefen dann die Gespräche mit den Künstlern?

JS Wir haben zunächst genau zugehört, welche Konzeptionen die Künstler hatten. Es gab dann in der späteren Entwurfsplanung auch noch Rotationen, was die Bahnhöfe anging. Es wurde dann aber bald klar, es gibt diesen Bahnhof für diesen Künstler.

Das bedeutet, auch die Künstler sind bereits seit 2002 alle bereits am Projekt beteiligt?

JS Genau. Aber es gibt natürlich unterschiedlich intensive Arbeitsphasen. Erst das Kennenlernen, dann gab es gleich eine intensive Arbeitsphase. Aber dann gab es auch Phasen, da haben uns die Künstler eingeladen in ihre Ateliers, wo wir sehen konnten, wie ihre Arbeitsweisen sind. Das war der Moment, wo wir entschieden haben, dass wir die Bauherrin mitnehmen in die Ateliers, damit sie auch ein Gefühl dafür bekommt. Und dann haben wir Atelier-Workshops vereinbart, um dort gemeinsam Zwischenergebnisse zu diskutieren. Das war die Vertiefung der Entwurfsphase.

Für diese sehr spezielle Kunst im öffentlichen Raum mussten die Künstler sich ja mit neuen, für sie ungewohnten Materialien auseinandersetzen? Die auch besonders strapazierfähig sind?

JS Deswegen war schnell klar, dass es früh eine Eins-zu-eins-Bemusterungsphase geben muss. Das kommt bei anderen Projekten sonst erst ganz spät im architektonischen Plan. Es ging darum, die Fragestellungen zu Material und Oberflächenqualität real zu überprüfen. So haben wir in einem stillgelegten Tunnel an der Heinrich-Heine-Allee Eins-zu-eins-Mockups für jede Station geplant und gebaut, um sie zu prüfen.

HK Das war ein längerer Pingpongprozess: zum einen die Konzeptentwicklung und dann die geeignete Umsetzung zu finden. Man fragt sich ja oft, wenn man anderswo aus der U-Bahn steigt: Warum sieht das alles so gleich aus? Und wenn man dann selbst in so einen Planungsprozess involviert ist, merkt man: Aha, es gibt eigentlich nur Glas, Stahl und Beton, die den Vorschriften im öffentlichen Raum entsprechen: Brandschutz und so weiter ... Wir hatten dann viele Konzepte. Erst wollten wir mit lichtreflektierenden Materialien im Underground arbeiten, dann haben wir im Planungsprozess gemerkt,

dass die aber brennbar sind. Und dann haben wir nach anderen Materialien gesucht. Und gleichzeitig kam es zu einem Materialentwicklungsprozess. Hieraus ist BlingCrete – Licht reflektierender Beton – entstanden. Das Projekt hat also durchaus auch katalysatorische Wirkungen in andere Bereiche außerhalb des U-Bahn-Baus entwickelt! Und durch die künstlerische Konzeption war es auch möglich, die Umsetzung im Material bis an die Grenze des Möglichen zu erweitern, neue Produktionsprozesse zu entwickeln und mit Firmen gemeinsam etwas Neues zu schaffen.

JS Weil eben die Eins-zu-eins-Bemusterung gemeinsam mit den Firmen stattgefunden hat. Ein gutes Beispiel ist das Kontinuum: Das musste mit dem Material Beton zu tun haben und die Dynamik der Röhre übersetzen in den Bahnhofsbereich. Wir haben dafür alles Mögliche ausprobiert. Schließlich sind wir dazu gekommen, aus großformatigen Blöcken Rohlinge zu schneiden und durch Fräsarbeiten, die immer mehr verfeinert wurden, die individuellen Geometrien herzustellen. Im Hintergrund stand immer die Forderung, dass der Rohbau überall zugänglich sein muss, revisionierbar. Will sagen, die Platten müssen abbaubar sein.

MS Da ging es auch darum, dass hier nicht von außen sichtbare Schrauben zu lösen waren, um die Platten wegzunehmen, sondern dass das verborgene Mechanismen sind. Das hat mit der Fugengeometrie zu tun. Solche Fragen sind ganz wesentliche Themen in so einem Bauwerk.

HK Spannend ist auch, dass das Wissen, das in mittelständischen Unternehmen über Generationen entstanden ist, sich nun mit unserem digitalen Know-how zusammenschließen konnte. Und dass die bestehenden, alten Produktionsprozesse mit den digitalen zu verknüpfen, zu ganz neuen Ergebnissen geführt hat, zum Beispiel bei der individuellen Fertigung der Betonrauten für das Kontinuum.

Altes Handwerk mit neuen Produktionsverfahren kombiniert, das ist sehr spannend. Die Glasplatten bei Manuel Franke etwa sind mit keramischer Farbe im Siebdruckverfahren hergestellt. Hier wurde der additive Produktionsprozess umgedreht in ein subtraktives Verfahren, in dem die Farbe mit Druckluft und Lösemittel wieder weggenommen wird. Oder die Referenz an die Intarsie bei den Böden in der Pempelforter Straße. Der Boden wurde bis ins Detail ausgearbeitet, die kleinsten eingelegten Einsprengsel sind nicht größer als ein Quadratzentimeter.

JS Und wenn man so arbeitet, merkt man schon, dass man da ein bisschen Zeit braucht ... fünfzehn Jahre.

Aber die Firmen mussten sich ja auch dazu aufgerufen fühlen, diesen Ehrgeiz zu entwickeln?

JS Genau, zumal es im klassischen Hochbauverfahren ja gar keine Möglichkeit gibt, so im Dialog und in der Entwicklung zu arbeiten, denn da ist Zeit ja der wichtigste Faktor. Aber genau das ist es, was das Projekt auszeichnet: diese erweiterte Entwurfsphase über die Atelierworkshops bis zur Entwicklung der Umsetzung. Das macht den Unterschied aus zu den üblichen Verfahren, wo Künstler erst sehr spät dazukommen. Wir hatten außerdem das Glück, dass wir von Bauherrenseite einen starken Rückhalt hatten. Denn die im Amt für Verkehrsmanagement verantwortliche Amtsleitung – Frau Blome ist von Haus aus Architektin – hatte immer das richtige Augenmaß und den Mut, bestimmte Dinge auch mal laufen zu lassen.

Also keine Bedenkenträgerei seitens der Bauherrin?

JS Da war immer ein Grundvertrauen da.

Ihr wart über lange Zeit ein Riesenteam. Ist so eine Konstellation nicht krisenanfällig? Wie blieb das stabil?

MS Das ist schon erstaunlicherweise die Idee, die es so lange getragen hat. Eine Idee, die wir

vor 15 Jahren entwickelt haben. Und jetzt habe ich nicht das Gefühl, dass man der Idee ansieht, dass sie 15 Jahre alt ist. Die Idee hat bis in alle Ebenen hinein einfach funktioniert.

JS Wir haben auch gelernt, zu diskutieren. Ich will gar nicht sagen, dass es keine Krisen gab, aber es war immer ein Grundkonsens da, sodass auch hart geführte Diskussionen immer wieder ins Positive geschwenkt sind.

HK Beim interdisziplinären Arbeiten geht es auch darum, die eigene Disziplin, die eigene Arbeit weiterzudenken, in einem anderen Kontext zu verorten. Die eigene Komfortzone zu verlassen, darauf muss man sich einlassen wollen. Die Leute, die am Projekt beteiligt waren, hatten alle diese Bereitschaft, diesen nicht immer einfachen Weg zu gehen. Auch bei Konflikten war immer der Eindruck da, dass alle an einem Strang ziehen. Mit der Zeit wächst natürlich auch das Vertrauen. Was ich besonders toll finde: Die Qualität in allen Bereichen ist durch die Zusammenarbeit gestiegen. Die Kunst entfaltet durch oder in den engen Rahmenbedingungen des Verkehrsbauwerks eine ganz eigene Präsenz. Gleichzeitig konnten in der interdisziplinären Kooperation die engen Rahmenbedingungen des Ingenieurbaus räumlich und materialtechnisch bis an die Grenze des Machbaren geweitet werden.

Haben Künstler nicht Angst, sich in so einem Megaprojekt zu verlieren, auch im direkten Vergleich mit den anderen Künstlern? Und wie sehr hat sich die Grundidee verändert?

JS Wenn ich so durchgehe, sind wir konsequent geblieben, aber es hat sich an vielen Stellen weiterentwickelt. Gerade bei der Zusammenarbeit mit den Künstlern. Die Architekten führen ja hier nicht aus, was die Künstler denken. Alles ist gemeinsam entstanden. Zum Beispiel bei Enne Haehnle am Kirchplatz: Das ist eine Schriftskulptur vor einer Wand. Eine Frage war: Wie gehen wir mit

dem Hintergrund um? Wenn man jetzt drinsteht, merkt man, dass die architektonische Konzeption der Sichtbeziehungen, der Blickbeziehungen zwischen den Ebenen, die bis an die Oberfläche reicht, um eben die Ängste zu nehmen, die sich möglicherweise bei so einem unterirdischen Bau einstellen, dass sich das synergetisch fügt, ohne zu „schreien“ und ohne sich auf der anderen Seite zu sehr zurückzunehmen.

Die Kunst ist präsent, ohne einen anzuspriegen.

MS Auf der Gesamtebene geht es mir so: Der Wettbewerb hat sich viel Raum genommen und wir haben sehr große Räume geschaffen. In der weiteren Planung wurde das Korsett dann enger. Aber das Konzept funktioniert trotzdem. Das finde ich erstaunlich.

Der Grundeindruck ist aber trotz Korsett einer der Weite und Großzügigkeit! Man bekommt Luft, es gibt keine klaustrophoben Räume. Aber wie ging es nun eigentlich los?

JS Wir haben uns die vorhandenen Bahnhöfe angeschaut, sind die Strecke abgelaufen und haben uns mit der Schildvortriebstechnik beschäftigt, die ja automatisch bohrt. Und als wir das gesehen haben, da wurde uns auf einmal klar, dass es um eine Aufweitung dieser Oberflächen gehen muss. Heike hat eine prägnante Skizze dazu gemacht. Und dann war die eigentliche Setzung getroffen. Es muss immer einmal einen solchen Moment geben. Und dann merkt man, es funktioniert. Es sind ja Dekaden, die zwischen den einzelnen Schritten liegen! Und es liegen ja auch Geschmäcker dazwischen! Es war uns bewusst, dass wir eine Konzeption brauchen, die an der Stelle belastbar ist und die sich entwickeln kann. Hoch spannend war zum Beispiel die Diskussion um die Farbräume: Wenn man versucht, Farben festzulegen, wird es schwierig, auch und vor allem mit den Künstlern. Und bei der Stadt kommt schnell die

Frage auf: Wie wirkt diese Farbe in zwanzig Jahren? Und in der Architektur, wie wirkt sie von einer Station zur nächsten Station? Wir haben die Farbräume deshalb eher konzeptuell begriffen, um die Grundidee des Kontinuums und der Schnitträume zu vermitteln. Es hat sich herauskristallisiert, dass das Grundkonzept belastbar ist. Formale Dinge haben wir zur Seite lassen können, weil die Kraft in der Ursprungskonzeption liegt.

HK Die Farbräume, die wir ursprünglich konzeptionell gedacht haben, haben sich dann aus den künstlerischen Prozessen heraus konkretisiert. Bei Ursula Damm war es zum Beispiel so, dass sich das Blau, das in ihrer Projektion prägend ist, in den Raum erweitert hat. Oder im Bahnhof Pempelforter Straße stellte sich die Frage bei meinem Konzept: Kann ein Schwarz-Weiß-Raum direkt an einen Schwarz-Weiß-Raum grenzen? Funktioniert das?

JS Schön, dass du diese Frage jetzt stellst! Wir haben das auch mal in Farbe geprüft, und es hat uns allen auch gefallen. Aber auf einmal sind wir unsicher geworden. Das Geheimnisvolle, das jetzt den Raum als umspinnende Skulptur auszeichnet, wäre dadurch verloren gegangen.

Wie viel hat denn nun eigentlich die Kunst gekostet im Gesamtpaket, wenn man das überhaupt trennen kann?

JS Wir haben im gleichen Kostenrahmen gearbeitet wie bei den anderen U-Bahnhöfen, zum Beispiel der Moskauer Straße. Es gab nur einen geringen Aufschlag von der Stadt Düsseldorf für die Kunst. Durch die frühe Zusammenarbeit der Beteiligten konnten erhebliche Synergien zwischen Bau, Kunst und Architektur erzeugt werden. Die Realisierung der Kunst ist de facto an vielen Stellen in die Baukosten für den hochwertigen Ausbau der Stationen geflossen.

Wenn man an andere Großbaustellen denkt wie etwa die Elbphilharmonie in Hamburg oder

das Opernhaus Köln, wo weder die Kosten noch die Zeiten eingehalten wurden, ist die Wehrhahn-Linie ja eine rühmliche Ausnahme. Oder gab es Krisen?

JS Es gab schon auch Krisen, das ist bei einem Großprojekt immer so, zum Beispiel wenn der Weltmarkt sich verändert und die Stahlpreise steigen. Das spielt eine Rolle. Es gab Krisen bis zuletzt, wenn Firmen in Konkurs gegangen sind. Aber dann ging es doch erstaunlich reibungslos, neue Firmen zu finden.

Stichwort: U-Bahn-Baustelleneinsturz 2009 in Köln. War das ein Schock?

JS Sicherlich. Zu dem Zeitpunkt war der Rohbau aber schon relativ weit. Aber dann wurde noch einmal genauer hingeguckt. Mit Argusaugen. Da kam auch die Staatsanwaltschaft vorbei und hat die Baustelle besichtigt.

Ist die Wehrhahn-Linie jetzt im Moment das Innovativste, was es in Sachen U-Bahn gibt?

JS Wir haben schon einen sehr hohen Standard hier umgesetzt. Bis hin zum Brandschutz. Da war nach dem Flughafenbrand eine hohe Sensibilität in der Stadt. Wir haben uns natürlich umgeschaut, was es in Europa und in der Welt sonst noch gibt. Die Großzügigkeit hat auch den Hintergrund, dass es uns wirklich darum geht, den Leuten die Angst zu nehmen, so ein Bauwerk zu benutzen. Sichtbeziehungen zu schaffen, Raumbeziehungen, Lichtbeziehungen, sodass man nie das Gefühl von Enge hat. Das könnte schon einen Standard setzen.

Wie reagieren die Leute?

MS Ich habe versucht, bei den Besichtigungen Mäuschen zu spielen. Und ich habe immer rausgehört, dass die Größe beeindruckt, und die Übersichtlichkeit. Da habe ich gedacht: Ziel erreicht! Die Kunstwerke rufen natürlich kontroverse Reaktionen hervor. Aber das ist ja das Spannende daran, wie sie interpretiert werden. Vielleicht sogar benannt! Die Leute treten dem Projekt schon wohlwollend

gegenüber, das ist eindeutig. Trotz der langen Bauzeit. Das hat sicher auch damit zu tun, dass das Projekt gut kommuniziert wurde und es keine Zeit- bzw. signifikanten Kostenüberschreitungen gab. Es gab keine Skandale, keine Unfälle.

JS Spannend ist auch, was jetzt passiert. Durch neue Bahnhöfe wird eine Dynamik in Gang gesetzt. Geschäfte verlagern sich, ziehen um. U-Bahn-Bau wird in Sachen Mobilität in Metropolen immer eine Antwort bleiben. Wir werden unser Wissen auch weitergeben an andere Städte. Aber es hat sich gezeigt, dass es auch sehr viel bewirken kann, mit einer gewissen Unbedarftheit an so ein Projekt zu gehen. Das hat eben das Verfahren hier ausgezeichnet.

Woher kommt dieser ausgeprägte Wille der Stadt, die Kunst so in den Vordergrund zu bringen. Vor allem mit dieser Konsequenz?

JS Es hat viel mit Düsseldorf und dem Stellenwert der Kunst in der Stadt zu tun. Und wir hatten einen starken Partner im Kulturamt der Stadt Düsseldorf. Es ist ja nicht einfach, so eine Ehe einzugehen. Da hatten wir hier immer eine wunderbare Eheberatung. Ulla Lux hat das Projekt in allen Phasen moderiert und dann ins Rathaus mitgetragen.

Es hat mich fasziniert, wie hoch der Stellenwert der Kunst hier in der Stadt gehalten wird.

Seid ihr zufrieden mit dem Gesamtergebnis?

HK Es ist toll, alle Beteiligten sind sehr glücklich. Vielleicht haben wir uns sogar selbst überrascht, mit dem, was Kunst, Architektur und Technologie gemeinsam schaffen können.



Arbeitsmodell Kontinuum / working model © netzwerkarchitekten und Heike Klussmann

15 YEARS OF PLANNING AND CONSTRUCTION ON THE WEHRHAHN LINE

A conversation with Heike Klussmann,
Jochen Schuh and Markus Schwieger

REGINE MÜLLER

Heike Klussmann: HK

Jochen Schuh: JS

Markus Schwieger: MS

English

How did the artists and architects actually come together for the project?

JS This was a wonderful coincidence. For the architectural competition the city of Düsseldorf provided the participating architects with a catalog. It featured artists who had been asked to express their basic willingness to take part in the process. We were grateful for this because it meant we had a large selection to choose from. On the other hand, it wasn't easy because it was purely a catalog of images. We simply opted for the mood of the moment and opted for a few names. And then we grabbed the phone and placed the call to Heike Klussmann.

That sounds like a gut decision.

JS Yes, it was a bit. But, of course, in the back of our minds the fact that it was about architecture, about the design and fit-out for subway stations played a role. Then we specifically looked at how we could imagine doing that in principle with an artist. And Heike Klussmann's work exhibited such convincing conceptual strengths that we made the call.

And why your affinity to architecture?

HK I studied Sculpture quite classically at the Düsseldorf Art Academy. Afterwards, I went to Berlin, where I then graduated in Multimedia. My work has in fact always had a clear spatial focus and intent. My works quickly became bigger, in the direction of installation, and then I developed an interest in

architecture. There had been collaborations in the past, but when the phone rang it was such a thrilling request for both sides! And I thought that the collaboration could give birth to something especially interesting. We started the process without necessarily being able to foresee the entire approach.

So you worked together brainstorming prior to the entry for the competition?

HK To explain this, we need to take a step back, because this is exactly what's so special. Before the competition, the City of Düsseldorf decided to work with artists and architects and engineers at every stage of the planning phase. That was what had been decided and defined the conditions then set for works to be developed. It was a bold decision for an experiment. Because it wasn't possible to say where it would lead us. We had all the opportunities, but also all the risks.

In other words, you were working together as a team even prior to completion of the first proposal?

MS We worked on the competition proposal as a team; in fact, in addition to the artists and architects, there was also a structural engineer and a lighting designer on board. The concept of the continuum and the shape of the space was a result of this collaboration.

Was that holistic package the reason you won the competition?

JS The conditions were the same for all the teams. What made us win – I believe – is that we developed an overarching idea that covered all the stations. And not a different concept for each station. Rather we put the whole thing in a single context, because we thought it was the best solution for a new transportation system in the city. We also had a huge advantage in the sense that we had nothing to lose. We were one of two young offices in a contest featuring ten highly renowned colleagues. Luckily, that didn't bother us. It was after all an open competition with an interim presentation. Which meant we knew what we were up against and it was obvious we at best had an outside chance. So we were able simply to concentrate on our work and think freely when it came to strategy. It was clear to us that we didn't want to treat the Wehrhahn Line like a set of beads on a string, with each station built by a different star architect. Rather, we concentrated on developing an integrated concept for the entire line.

So it was all about: nothing to lose, all to gain?

MS We believed in ourselves. But we thought that, at most, we would realize maybe one of the stations.

Meaning the competition did not hinge on designing an over-arching concept? But that's was simply how you interpreted it?

MS We were supposed to develop three stations with completely different structural and framework conditions for the competition. You might think it would be difficult to find a common approach, whilst also allowing for different construction methods, but it was possible to anchor the concept with our idea.

How much freedom did you have in terms of expanse? The stations come across as very spacious. How was that possible?

MS We fought to keep them spacious!

JS There was functional planning on the part of the engineers and this specified the minimum volumes. The goal was to actually waste as little space as possible and to build as efficiently as possible. An exciting dialogue ensued with the engineers after we had won the competition. Because, in reality, it's possible to understand the geometries quite differently. Clear recesses and high spaces do not automatically spell higher costs!

MS It was a two-way learning process. After all, we certainly didn't know everything about tunnel construction, far from it! We had to learn a lot in terms of potential difficulties and, in turn, the engineers had to consider our concept. But this then laid the foundations for the realization of the project.

How quickly did you arrive at the idea on the basis of balancing art and architecture? And how did you develop the idea of the continuum?

HK On the one hand, the competition called for the development of an edifice based on engineering, it was clearly about functionality in this regard. And, at the same time, it sought to find an answer to the question: How and where can art evolve in this very

regulated space such that there's also room to experiment? We tackled these questions together. With the emergence of the concept, namely that of a continuum that connects all the stations, and of interstices that forge a link between the world underground and the city above: These interstices, these connecting zones with their very specific geometries, they are the places for art. Here, the reality of the transportation structure meets the potentiality of art. Art here is the view out beyond the confines of the particular spaces!

How did the selection of the artists for the individual stations come about?

JS There was a second stage to the competition. The jury took up our proposal and recommended the inclusion of additional artists and the City of Düsseldorf complied and held a competition by inviting 16 artists from the original pool to submit entries. The artists had four weeks to develop a concept. We recommended that the artists have complete freedom in the development and execution of their ideas.

How did the meetings with the artists go?

JS First we listened carefully to what they had to say, what their concepts were. Then, later, in the elaboration stage, we rethought which artist was best for which station. It soon became clear that there was a perfect fit for each station.

In other words, the artists have been on board since 2002?

JS Exactly. But of course the work phases differed in intensity. First, there was the process of getting to know everyone, followed by an intensive work phase. And there were also phases where the artists invited us to their studios to see how they were approaching the task. This was the moment when we decided we would take the City authorities with us to the studios so they could get a feeling for it. And then we arranged studio workshops to discuss the initial results together. That was the in-depth design phase.

The artists had to use new, unfamiliar materials for this very special art in public space, didn't they? Very durable materials?

JS That's why it quickly became clear that there had to be a real-life sampling phase early on. With other projects this tends to take place late in the architectural elaboration. The aim was to examine the issues related to materials and the quality of the surfaces in situ. So we planned and built life-size mock-ups for every station - in a decommissioned tunnel at Heinrich Heine Allee.

HK This was a protracted process, with a lot of to and froing. First, the concept was developed and then the appropriate method identified with which to realize it. You notice when you exit the subway that you're always asking yourself: Why does it all look the same? And when you become involved in this kind of planning process, you realize: Aha, only glass, steel and concrete comply with the requirements

of a public space, fire protection, and so on. At the time we had a lot of concepts. First we wanted to work with light-reflecting materials underground, then we realized that they are flammable. So we had to go for other materials. At the same time, we started developing materials. This is where the BlingCrete or light-reflecting concrete came into being. The project definitely had a catalytic effect on other areas outside of subway construction! And because of the artistic concept it was also possible to expand the limits of the materials to develop different production processes, and join up with companies to create something new.

JS This is because a real-life sampling phase took place together with the companies. A good example is the continuum: This was all about concrete and the dynamic of translating the shape of tunnels into station areas. We tried everything. In the end, we produced the individual geometries with over-sized blocks and increasingly refined milling techniques. In the back of our minds we always had to remember that the entire shell had to be completely accessible in the sense of open to revision. In other words, it had to be possible to remove the panels.

MS It was also important that the focus was not on removing screws that were externally visible in order to remove the panels but on a hidden mechanism. This has to do with the geometry of the joints. These kinds of questions are very important issues precisely with such a construction.

HK It was also exciting that the knowledge evolved in SMEs down through the generations interacted so well with our digital know-how. And that by combining the old, existing production processes with the digital led to completely new results for example as regards the individual manufacture of the concrete diamonds for the continuum. Old craftsmanship combined with new production methods – even looking back this is really exciting. The glass panels in Manuel Franke's project rely on ceramic ink applied by silk-screening: Something like that would normally be produced through additive screen printing, but he used a subtractive method. That's an example of how an existing process was changed. Or the way the way the floors at Pempelforter Strasse reference the inlaying process.

JS And when you're working like this, you realize that you need a bit of time – 15 years.

And companies also have to feel challenged to develop their own ideas...

JS Exactly, especially on traditional construction projects there are no opportunities to work in dialog and focus on development, as in such cases time is of the essence. That is precisely what distinguishes this project: this advanced planning stage from the studio workshops to the planning of implementation. It is what makes it so unlike conventional processes, where the artists become involved at a much later stage. We had the good fortune of having the strong backing of the developers. Ms. Blome, the executive responsible at the Municipal Dept. of Traffic Management, is herself an architect and she always had

the right sense of proportion and had the courage to let certain things go.

So no skepticism on the part of the developers?

JS There was always a strong sense of trust.

You were a very large team for a long time. Isn't that kind of set-up prone for crisis? How did you keep things stable?

MS Amazingly it was the idea itself that kept things going for such a long period. An idea that we developed 15 years ago. And even today I don't have the feeling that the idea is 15 years old. It simply functioned across all the different levels.

JS We also learned to discuss things. I won't say that there were no moments of crisis, but there was always a basic consensus, so even tough-talking discussions always turned out positive in the end.

HK With interdisciplinary projects it's about advancing your own field, your own work, by placing it in another context. You have to be prepared to commit to leaving your own comfort zone. The people who were on board all had a willingness to take a path that was not always so easy. Even in moments of conflict there was always the feeling that everyone pulled together. Trust grew with time. What I found especially incredible: The quality in all the different fields got better and better. The art gains a quite unique presence through or within the strict framework of a transportation building. At the same time, the interdisciplinary cooperation enabled the strict conditions the engineering set to be taken to the very limits of feasibility in terms of space and the materials and technologies used.

Weren't artists afraid of getting lost in such a mega-project, in direct comparison to other artists, too? How much did the original ideas change?

JS If I go back through it, we remained consistent, but it did evolve in many places. Especially in terms of collaboration with the artists. The architects didn't just find ways of realizing what the artists had dreamed up. Everything was decided together. Take the example of Enne Haehnle at Kirchplatz: This is a written sculpture in front of a wall. The question was: How do you deal with the background? If you're inside the station now, you recognize that the architectural design of the visual relationships, and they extend from the lower to the upper levels (allaying the fears that might otherwise exist in this kind of underground construction), meaning there is synergy that does not overstate its case but is also not restrained.

The art is present without jumping out at you.

MS Overall, my thoughts are as follows: The competition took a lot of space and we created very large spaces. Conditions became more constrained in the follow-up planning. But the concept still worked. I think that's amazing.

Regardless of the restrictions, the basic impression is one of space and spaciousness! There's air, no claustrophobic spaces. How did it actually begin?

JS We looked at the existing stations, walked along the routes and dealt with the shield tunnel driving technology, which operates automatically. And when we saw it, it simply “clicked!” It was obvious that there had to be an expansion of these surfaces. Heike made an incredible sketch of it. And the basic foundations were laid. You always need a moment like that. And then we realized it worked. There are decades between the individual steps! And there are indeed personal tastes involved! We were aware that we needed a concept that was resilient and had the potential to develop. For example, the discussion about the colored spaces was incredible: If you try to define color it’s difficult, above all with artists. And where municipal authorities are concerned, the question quickly arises: How will this color be seen in 20 years’ time? And in the architecture, how does it work from one station to the next station? We conceived of the colored spaces somewhat conceptually to convey the basic idea of the continuum and the interstices. The basic resilience of the concept swiftly emerged. We were able to ignore many a formal issue because of the strength that lies within the concept’s origin.

HK The colored spaces that we initially considered conceptually evolved within the artistic processes themselves. For example, with Ursula Damm we had a case where the color blue, which is influential in her project, expanded the space. Or at the Pempelforter Strasse station in my concept the questions were: Can a black-and-white space directly abut on a black-and-white space? Does it work?

JS It’s nice that you’re asking this question now! ... We also tested the colors a few times, and we all liked them. But then, all of a sudden, we weren’t sure. The mystery that distinguishes the space as a shrouding sculpture would have been lost.

How much did the art cost in terms of the overall package, if one could even itemize the costs separately?

JS We kept to the same budget as the other subway stations – for example, Moskauer Strasse. The City of Düsseldorf had only assigned a small additional amount for the art. By interacting at an early stage, considerable synergies were tapped between the construction work, the art and the architecture. In many instances, the cost of realizing the art was subsumed under the construction costs for the high-quality finishing of the stations.

When one thinks of other major building projects, such as the Elbe Philharmonic Hall in Hamburg or the Opera House in Cologne, neither of which are in time or in budget, the Wehrhahn Line is a notable exception. Were there crises?

JS There have been crises, there always are with such a large-scale project. The world market is constantly changing and steel prices are on the rise. That plays a role. There have even been recent crises, when companies went bankrupt. But then it was surprisingly easy to find new companies.

What about what the Cologne subway construction site caved in. Was that a shock?

JS Certainly, at the time work on the shell of the tunnel was relatively advanced. But then it was even more closely scrutinized. With wary eyes. At the time members of the state prosecutor’s office came by and examined the construction site.

Is the Wehrhahn Line currently the most innovative subway?

JS It certainly reflects a very high standard. Right up to fire safety. After the fire at the airport the issue was highly sensitive in Düsseldorf. Naturally, we looked around to see what else was out there, in Europe and the world. The spacious stations really derive from the fact that we want to alleviate people’s fears when down in a subway. To create visual relationships, easy relationships, so that one never has the feeling of being confined. That could set a standard.

How have people reacted?

MS I tried to be a fly on the wall during the initial public tours. And I always heard that the size and clarity was impressive. Then I thought: Mission accomplished! Naturally, the artworks evoke controversial reactions. But that’s what’s exciting about how they’re interpreted. People have a favorable take on the project as a whole, which is unique. Despite the long construction phase. The fact that the project was well communicated and that it was more or less in time and budget definitely had something to do with it. There were no scandals, no accidents.

JS What’s exciting is what will happen next. The new stations bring a whole new dynamic to bear. Shops will relocate. Subway construction has always been a solution when it comes to questions of mobility in urban areas. We will be passing our knowledge on to other cities. But we’ve shown that entering into these kinds of projects with such naivety can make a big difference. That is what the approach here stood out for.

Why does the City of Düsseldorf have such a strong wish to bring art to the fore? Especially in terms of the results here?

JS It has a lot to do with Düsseldorf and the status of art here. We had a strong partner at our side in the form of the Municipal Dept. of Culture. It’s not easy to enter into this kind of a marriage. But we always had a wonderful marriage counselor – Ulla Lux moderated all phases and then forwarded the outcomes to City Hall. I was fascinated by just how much significance is placed on art here in Düsseldorf.

Are you satisfied with the overall result?

HK It’s great, everyone involved is very happy. Maybe we even surprised ourselves by what art, architecture and technology can achieve together.



Arbeitsmodell Schnittraum und Kontinuum Heinrich-Heine-Allee / working model, cut / station Heinrich-Heine-Allee © netzwerkarchitekten und Heike Klussmann