

Einfach mal runterkommen

Die gekachelte Tristesse der U-Bahn ist ein Schrecken. Doch in Düsseldorf wird der Abgrund neu erfunden – als grandioser Kunst- und Architekturraum

Düsseldorf ist eine famose So-lala-Stadt. Einerseits so, andererseits so. Einerseits also sagen die Düsseldorfler ihren Rosenmontagszug ab, bloß weil ein Sturm droht. Wobei sich dieser als zwar windige, letztlich aber harmlose Angelegenheit erweist – worüber die antagonistischen Kölner, die dem Wetter die Stirn und ihrer Stadt den „Zoch“ geboten haben, noch immer lachen. Einerseits also ist Düsseldorf vielleicht etwas tantenhaft und das Draufgängertum wohnt womöglich woanders. Andererseits haben sich die Düsseldorfler nun eine U-Bahn gebaut, die nicht nur die Innenstadt, sondern auch die Ränder des Sonnensystems erschließt. Kühner geht's kaum. David Bowie, inspiriert übrigens einst von der Band *La Düsseldorf*, lässt grüßen: put your helmet on.

Düsseldorf ist also angenehm solide bis irre. Beziehungsweise: Die Stadt Heinrich Heines („ein kühnes Beginnen ist halbes Gewinnen“) ist offensichtlich nicht nur harmlos, sondern zugleich auch der Hotspot eines radikalen Utopismus, der sich auch ohne Rosenmontag als neue U-Bahnstrecke namens „Wehrhahn-Linie“ verkleidet hat.

An diesem Samstag wird die knapp 850 Millionen Euro teure, 3,4 Kilometer lange Linie eröffnet. Sechs denkwürdig experimentelle U-Bahnhöfe, die täglich von mehr als 50 000 Menschen besucht werden, machen dann aus Düsseldorf die abgründigste Stadt Deutschlands: eine Stadt mit einem gewaltigen unterirdischen Kunstareal.

Dass man das Sonnensystem in der U-Bahnstation Benrather Straße räumlich suggestiv erleben kann, ist das Verdienst einer eigentlich unmöglichen, jedenfalls kaum je anzutreffenden Symbiose von Verkehrsplanung, Architektur und Kunst. Der Schweizer Installationskünstler Thomas Stricker hat sein Konzept „Himmel oben, Himmel unten“ verwirklicht. Mithilfe von sechs großen Monitorwänden, die sich über die Wartebereiche des mittig im Düsseldorf Bankenviertel gelegenen Bahnhofs verteilen, stellt sich das Gefühl ein, man sei nicht unterirdischer Passant des Nahverkehrs – sondern überirdischer Passagier eines Raumschiffs.

Dort, wo man anderswo in den zugigen, zugleich meist miefigen Kachel-Verliesen beim odysseehaften Herumschlurfen – wartend auf die nächste U-Bahn – normalerweise das Elend der öden Werbeplakate oder die unheilvoll von Neongeflacker verüsterten Auslagen depressiv anmutender T-Shirt-Lädchen studiert, tut sich nun ein Blick in das bewegte Schwarz des Universums auf. Man sieht Merkur, Venus oder Mars vorbeiziehen, man nähert sich schwerelos dem Asteroidengürtel – bis man das Gefühl hat, nicht auf die nächste U-Bahn Richtung Pempelforter Straße zu warten, sondern auf den nächsten interstellaren Trip Richtung Milchstraße.

15 Jahre wurde an dem kühnen Projekt gearbeitet. Die Vision ist jetzt befahrbar

Man vergisst im Ambiente raffiniert geschnittener und bisweilen futuristisch anmutender Räume, dass man sich im Untergrund befindet. Dass man also dem Himmel leider sehr fern ist. Und dann immer diese Rolltreppen. Wobei es offenbar in Deutschland ein Gesetz des öffentlichen

Nahverkehrs gibt, wonach von zwei Rolltreppen grundsätzlich drei wegen dringender Wartungsarbeiten ruhen.

Das Wunder besteht nun darin, dass man sich in Düsseldorf gern aufhält in der U-Bahn – etliche Meter unter der Erde. Als wäre man gar nicht fern von allem, was Aufenthaltsqualität und Anregung verspricht. Stattdessen ist der U-Bahnhof plötzlich in poetischer Weise das, was Tucholsky von Bahnhöfen als Kubaturen der Moderne einforderte: „Hier ist Aufenthalt.“

Das Wunder einer so intelligenten wie sinnlichen Neuinterpretation der 1863 in London beginnenden U-Bahn-Historie verdankt sich an der Benrather Straße nicht nur der Installation von Thomas Stricker, die den transitorischen Zwischenraum, das ewige Wartezimmer öffentlicher Mobilität, umdeutet in den Raum an sich, den Weltraum; es verdankt sich auch einem Architekten-Wettbewerb, der im August 2001 auf visionäre Weise entschieden wurde. Heute lässt sich feststellen: Das Experiment ist geglückt.

15 Jahre lang hat das Darmstädter Büro netzwerkarchitekten – zusammen mit der Berliner Künstlerin Heike Klussmann – an der Wehrhahn-Linie gearbeitet. Was lange

währt, wird endlich tief. Zugegeben, auch anderswo, etwa in München, sind in den letzten Jahren ambitioniert gestaltete U-Bahnhöfe entstanden; auch anderswo hat man im Zuge des erwünschten Ausbaus öffentlicher Verkehrsmittel den baukulturell lange vernachlässigten U-Bahnbau architektonisch aufgerüstet. Aber entstanden sind meist Bahnhöfe, die sich innerhalb ihrer Linien ausnehmen wie eine disparate Dauerausstellung zeitgenössischer Baukunst. Mit unterschiedlichen Formsprachen. In unterschiedlichen Materialien. Und mit unterschiedlich gelungenen – oft als reines Dekor missverstandenen – Kunst-am-Bau-Bemühungen.

Anders in Düsseldorf: Hier, das ist das Besondere an diesem signifikanten und vorbildlichen Projekt, arbeiteten von Anfang an Ingenieure, Stadtplaner und Architekten sowie Künstlerinnen und Künstler zusammen. Selbstverständlich ist das nicht. Schließlich begegnen sich Welten, wie sie unterschiedlicher kaum sein könnten. Die einen planen die „Entfluchtung der Bahnsteige“, die anderen reden vom „räumlichen Kontinuum“. Kosten darf beides nichts. Ohne Paartherapie ist so eine Beziehung kaum vorstellbar.

Die Kraft zum ausmoderierten Ganzen steckt im Entwurf und in der kommunikativen Baukultur von netzwerkarchitekten. Sie haben zusammen mit einem verständigen Tiefbau und einer aufgeschlossenen Stadtverwaltung nicht lediglich ein Tunnelsystem realisiert, in dem die Stadtbahn unterirdisch verkehrt (in Düsseldorf ist die U-Bahn eine Art Straßenbahn, die sich ihre

Dass man die U-Bahn nahe der Kö mal zum Chillen entdecken würde: unfassbar

Energie auch unter der Erde aus Oberleitungen holt). Wobei die Bahn auch keine sechs unterschiedlich gestalteten, mit Kunst aufgehübschten Bahnhöfe anfährt. Vielmehr haben die Architekten den gesamten Raum, also Tunnel und Bahnhöfe, als „Kontinuum“ erdacht – einheitlich gestaltet und räumlich als Ganzes erlebbar.

Das heißt: Die Bahnhöfe fungieren wie Ausweitungen, Raumöffnungen der auch in der Gestaltung und in den zurückhaltend gewählten Materialien erfahrbaren Tunneltechnik. Was anderswo als normierter Banalraum zu erleiden ist, Sperrenge-

schosse nach DIN-Norm, Brandschutz und ökonomischem Kalkül, hier ist es Licht, Form, Chiffre und Raum: Baukultur. Wo immer möglich, schaulen die Architekten das Tageslicht bis auf den Grund der Gleisbetten. Wo immer sinnvoll, schaffen sie Aus- und Einblicke, Sichtachsen und Querbezüge. Die unterirdische Gefangenschaft veredeln sie in Raumqualität. Vor allem: Werbeplakate oder Kommerzläden gibt es nicht in der Wehrhahn-Linie. Die U-Bahn ist allein den sechs Werken verschiedener Künstler verpflichtet. Ja, gut, auch kommt man prima von A nach B.

Städte wachsen überall auf der Welt. Verkehrlich auch in den Boden hinein. Düsseldorf bereichert diese Entwicklung mit einem einmaligen Raumexperiment: Kunst und Architektur als Taktgeber urbaner und suburbaner Mobilität.

Die U-Bahnfahrt wird so nicht zu einem nervigen Geruch von Station zu Station, das man nur mit dem E-Mail-Checken auf dem Handy übersteht, sondern zu einer sinnlichen Raumreise. Beschleunigt von jener Kreativität, die aus toter U-Bahn-Zeit vitale Kunst zu formen weiß.

Heike Klussmann, die die Station Pempelforter Straße künstlerisch interpretiert und durch den gesamten Bahnhof weiße Bänder wie die Bewegungslinien einer neugierig den Raum erobernden Flipperkugel gelegt hat, macht aus einem einfachen Verkehrsraum ein komplexes Volumen: „Aufenthalt“. Oder Ralf Brög, der die Station an der Heinrich-Heine-Allee visuell, vor allem aber akustisch als Aufführungsort wechselnder Soundcollagen nutzt. Dem üblichen „Muzak“, also jenem Klangteppich, der aus den Fahrstuhlschächten und Kaufhäusern mittlerweile auch schon in die ersten U-Bahnhöfe suppt (sehr gerne Mozart), setzt er den Klang der Gegenwart entgegen. Das Publikum ist Teil davon. Auch das ist ein Experiment.

Ein von Brög beschallter Bereich im U-Bahnhof wird sich das am Computer modifizierte Vogelgezwitscher zunutze machen. Dass man mal nach Düsseldorf kommen würde, um ausgerechnet in der U-Bahn der Rheinbahn AG, umgeben von Kunst und Architektur, zu chillen: Das ist echt abgefahren. GERHARD MATZIG



Thomas Strickers Installation „Himmel oben, Himmel unten“ (rechts) macht die U-Bahnfahrt zum Weltraumtrip. Sechs große Monitorwände, die sich in den Wartezonen und Übergängen befinden, bieten eine spektakuläre Interpretation des Sonnensystems. Und Manuel Franke macht aus einer Rolltreppe einen befahrbaren Farbrausch.

FOTOS: JÖRG HEMPEL

