



70- U-Bahnhof Kaulbachplatz

Stellungnahme zu den Gutachten des Baukunstbeirats der Stadt Nürnberg vom 17.03.05 / 16.06.05 für den Bauausschuss des Stadtrates der Stadt Nürnberg

5 Kritikpunkte wurden vom Baukunstbeirat der Stadt Nürnberg gegen den Vorentwurf U-Bahnhof Kaulbachplatz formuliert. Die Erwiderung des Entwurfsverfassers Prof. Haid hierzu lautet wie folgt:

1. Die Organische Formensprache besitzt keinen Ortszusammenhang – die bionische Formgebung ist für den untergeordneten Bahnhof nicht angemessen und aus dem Ort heraus nicht begründet.

Erwiderung

Der Prozeß einer Formfindung ist nicht eindimensional auf die funktionalen, konstruktiven Faktoren oder formalen Randbedingungen des Umfeldes aufgebaut. Eben so wenig ist die gestalterische Lösung eine Wiederholung einer tradierten Gebäudetypologie.

Vielmehr ist ein binäres Entwurfsprinzip dann wirksam, wenn die funktionalen, formalen und konstruktiven Anforderungen mit der Lösung für das Wesen der Aufgabe in einer ganzheitlichen Gestalt zu finden sind. Dieses Prozessergebnis kann sich in einer individuell geprägten Formensprache als ambitionierte Kunst, oder als rationales Gebilde zeigen. Je nach Auffassung, Reife und Entwicklungsstufe eines Entwerfers wird das Ergebnis normativ, also in der Erscheinung bekannt, oder extraordinär und damit in der Erscheinung unerwartet und einzigartig sein. Mit dieser Feststellung ist a priori nichts über die Wertung, die „Qualität“ einer Architektur ausgesagt. In jedem Fall bedarf es der gesellschaftlichen Akzeptanz des Entwurfsergebnisses, nachdem das Produkt primär eine dienende Funktion für die Gesellschaft zu erfüllen hat und Ausdruck der Gesellschaftsordnung zum Zeitpunkt der Entstehung ist.

Der diskutierte Entwurf respektiert die örtlichen, städtebaulichen Gegebenheiten, also den Stadtraum, und erfüllt die funktionalen Forderungen. Mit der erreichten Formensprache wird aber auch aufgezeigt, wie Bewegung und Geschwindigkeit - Ausdruck der futuristischen Verkehrsmittel - in eine dynamische Form transformiert werden kann. Keine massenhaft eingesetzte, gegenwärtige Architektursprache, sondern eine tendenzielle Gegenwartsarchitektur wird deshalb für diesen U-Bahnhof von mir vorgeschlagen.

Immer schon waren unterschiedliche Architekturauffassungen gleichzeitig möglich. Ich bemühe hier den Rationalisten Mies van der Rohe mit seinen kubischen, kompromisslosen Stahl-Glas-Gebäuden und Alvar Aalto mit seinen mehr organischen, in die jeweilige Situation integrierten, skulptural wirkenden Objekten. Dieser Spannungsbogen divergierender Gestalten sollte auch heutzutage ohne Doktrin zugelassen sein.

Die Frage, ob der Ort diese Entwurfshaltung evoziert oder ob die kritisierte Gestalt nicht integrierbar ist, habe ich nach langer Abwägung und nach vielen Diskussionen beantwortet. Die Gestalt ist aus dem Ort entwickelt und damit authentisch und besitzt eine „poetische“ Komponente. Die Volumina sind in der Breite und Höhe minimiert, die Perzeption der planen Scheiben mit geschwungenen Konturen wird zudem das Volumen geringer erscheinen lassen, als es das absolute Maß erwarten lässt. Das Fehlurteil mangelnder Integration beruht auf der dialektischen Argumentationsebene. Bionische und organische Körper, also dreidimensional mehr oder weniger amorph geformte Gebilde bedürfen eines entsprechenden Umfelds, um die formimmanente Wirkung entfalten zu können.

Der vorgelegte Entwurf besteht jedoch aus einer geschwungenen, parallel begrenzten Figur, entwickelt aus einem Prisma. Bedauerlicherweise wurde dieser wesentliche Sachverhalt in der Kritik nie hinreichend reflektiert. Ein Widerspruch wie er in dem 2. Gutachten zwischen dritter Dimension der geschwungen geformten Figur, und der zweiten Dimension des Körpers, mit parallel plan beschnittener Figur aufgezeigt wird, verdeutlicht das Missverständnis bei der Wahrnehmung des Entwurfs durch die Kritiker.



Hieraus Dekor abzuleiten ist gänzlich unverständlich. Durch formalen Widerspruch architektonischer Gestaltelemente wird ein Spannungsbogen zwischen formbestimmenden Elementen gewollt erzeugt und damit ein differenziert aufzunehmendes Wahrnehmungserlebnis für die Perzipienten bewirkt.

2. Entwurfshaltung sei generell überzogen

Erwiderung

Diese Feststellung korreliert eng mit dem Begriff der Formensprache, denn mit der Formensprache wird eine Entwurfshaltung visualisiert. Der Begriff „Entwurfshaltung“ an sich impliziert eine Wertevorstellung u. a. mit geisteswissenschaftlichen und soziopolitischen Komponenten. Vice versa sollte mit der Entwurfshaltung eines Architekten auch ein Bekenntnis zur Kultur und Gesellschaft für die er ein Werk schaffen darf, lesbar werden.

Die hohe Wertigkeit des Ortes „Gärten hinter der Veste“ ist unstrittig durch ein baukulturell wertvolles Ensemble gegeben. Nachdem Architektur das Wesen der Aufgabe vermitteln soll, wird hervorgehoben, dass die U 3 noch andere Bedeutungsfaktoren neben der simplen Personenbeförderung besitzt. Sie ist als weltweit erste führerlose U Bahn im gemischten Betrieb geplant und stützt zudem das Label „Kompetenzfeld Verkehr“ für unsere Region. Dieser Hintergrund hebt zumindest die U 3-Bahnhöfe gegenüber anderen Bahnhöfen in unserer Stadt hervor. Möglicherweise wird sie Wertindikator einer urbanen City und damit Imagerträger unserer Stadt. All dies gibt unabhängig der quantitativen Faktoren, wie Größe und Lage des Bahnhofs, einen außergewöhnlichen Bedeutungsfaktor, der semiotisch mit einem Architekturbeitrag der Gegenwart übersetzt werden darf.

Allein durch die Größe der U-Bahn-Station Kaulbachplatz wird die hierarchische Ordnung zu anderen Bahnhöfen, z.B. Friedrich-Ebert-Platz, wahrnehmbar und mit dem ganzheitlichen Entwurf die Angemessenheit des Bahnhofs bezeichnet. Es ist meine Absicht, unseren Stadtteil „Gärten hinter der Veste“ mit einer adäquaten Gestaltung dieses Bahnhofs, bei aller Bescheidenheit, zeitgemäß zu stärken. Eine dem Ort unangemessene und unterstellte laizistische Grundhaltung entspricht nicht meinem Wesen.

3. Die geometrischen Dimensionen seien zu groß

Erwiderung

Eine geometrisch minimale Dimension eines Bauwerks wird aus der Funktion begründet und ist in der Regel Ausgangsbasis eines Entwurfs. Letztlich ist die geometrische Dimension auch Wirtschaftlichkeitsfaktor. Die Dimension mit ihren absoluten Maßeinheiten ist unmittelbar gestalterisch wertfrei. Im Kontext des umgebenden Raumes wird jedoch das Maßverhältnis, der Maßstab einerseits zum Umraum und andererseits die Proportion bedeutsam. Im gegebenen Fall ist das Verhältnis der Länge zur Breite der Aufgänge und der Dimensionsvergleich im Stadtraum zu Traufhöhe etc. entscheidend.

Die Minimalbreite der Aufgänge ist vorgegeben und damit der lichte Abstand zu den angrenzenden Gebäuden funktional bestimmt. Die Breite der Aufgänge ist somit nicht disponibel. Die Höhe des Eingangsbauwerks ist definiert durch den funktionalen Mindestdurchgang von 2,5 m, zuzüglich Tormechanik, Beschilderung und Dachkonstruktion. So wird die Mindesthöhe von 3,6 m und damit ein Seitenverhältnis von 4,5 x 3,6 m, also 5 : 4 erreicht. Dieses Verhältnis gibt keine gute Wahrnehmungsproportion für einen nahenden Betrachter.

Insbesondere bei größerer Entfernung verschärft sich diese Wahrnehmungsproblematik, nachdem der perspektivisch wahrgenommene Eingang keine im Vergleich zur Breite ausreichende Durchgangshöhe zeigt. Normativ sind bekanntlich Verhältnisse von 1:1 besser, bei stehenden Proportionen für eine Frontalansicht 1:1,1 erstrebenswert. Die Übersteigerung eines Quadrats wird seit Bernini genutzt, um dem Betrachter das leicht stehende Rechteck optisch als ausgewogeneres Quadrat mit anerkannt guter Proportion zu zeigen. Die absolute Höhe des Eingangsbauwerks sollte also annähernd wie geplant 4,95 m sein.



Wie bereits weiter oben dargelegt, wird der konvex geschwungene Dachrand bei der gewählten Lösung, die Höhe zudem optisch weiter reduzieren. In Modellen und Plänen zeige ich überzeugende Proportionen und die Maßstäblichkeit des Entwurfs im Straßenraum auf.

4. Beabsichtigte Wandgestaltung sei unangemessen, nachdem der Ort ein flüchtiger Ort sei.

Erwiderung

Der Bedeutung des Bahnhofs gemäß wurden keine ausgewiesenen Künstler dem Architekten beigestellt. Diese Herausforderung der ganzheitlichen Gestaltung des Bahnhofs nahm ich gerne an. Der Bahnhof Kaulbachplatz ist für den abfahrenden Fahrgast kein flüchtiger Ort; er ist vielmehr ein Ortraum, der etwas vermitteln kann. Unter transversalen (flüchtigen) Orten versteht man Schnittpunkte von Bewegungslinien, die Interaktivitäten auslösen, keine beharrende, statische Funktion besitzen und keine längere Wahrnehmungszeit zulassen. Dies kann für einen Streckenbahnhof mit wartenden Gästen grundsätzlich nicht zutreffen. Deshalb unternahm ich den Versuch, Passagieren an diesem Ort Merkmale zu zeigen und damit Erinnerung zu geben. Diese identitätsstiftenden Merkzeichen stehen im Kontext zur entworfenen Raumsyntax und Raumform, dem Genius Loci etc. Im Sinne der Bedeutung des Ortes wird aus dem Ort etwas geschöpft, semantisch übersetzt und Unverwechselbarkeit geprägt. Mit der preiswerten Gestaltung der Ortbetonwände durch in Beton eingelegte Strukturmatrizen wird die Bahnhofshallenwand so zum bildhaften Informationsträger. Diese Wandgestaltung kann vielleicht einen „flüchtenden“ Passagier mental entschleunigen und ihm über seine Wahrnehmung Werte vermitteln.

5. Die zweidimensional verschwenkte Straßenführung hebe die Linearität des Straßenraums auf.

Erwiderung

Die nach der berechtigten Kritik nun geplante Homogenisierung der Straßenraumbeläge hilft die Linienführung zu neutralisieren. Damit wird eine optische Großzügigkeit des Stadtraums vom Kaulbachplatz bis zur Friedrichstraße erreicht.

Sehr geehrte Damen und Herren des Stadtrats,

nach selbstkritischer Analyse meiner Arbeit komme ich zu keiner anderen Entwurfsauffassung. Die teils pauschalen und wenig substantiell unteretzten Kritikpunkte kann ich unter architekturtheoretischen und wissenschaftlichen Aspekten nach meinem fachlichen Verständnis nicht akzeptieren. Ich hoffe, dass Sie meine Erwiderung auf die vorgetragene Kritik sachlich nachvollziehen können. Gerne stehe ich Ihnen mit meiner Arbeit zur tiefergehenden Diskussion zur Verfügung.

Erwähnen möchte ich am Ende noch, dass die Kostenberechnung für diesen Entwurf zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Kostenvorgaben des T/U erfüllt.

Ich danke Ihnen für die gewährte Aufmerksamkeit und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Prof. H.P. Haid