

DOKUMENTATION

6. Werkstattgespräch

ORTE, DIE BEWEGEN

KUNST AM BAU UND VERKEHRSARCHITEKTUR



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



INHALT

- 1** Vorwort
Dr. Ute Chibidziura

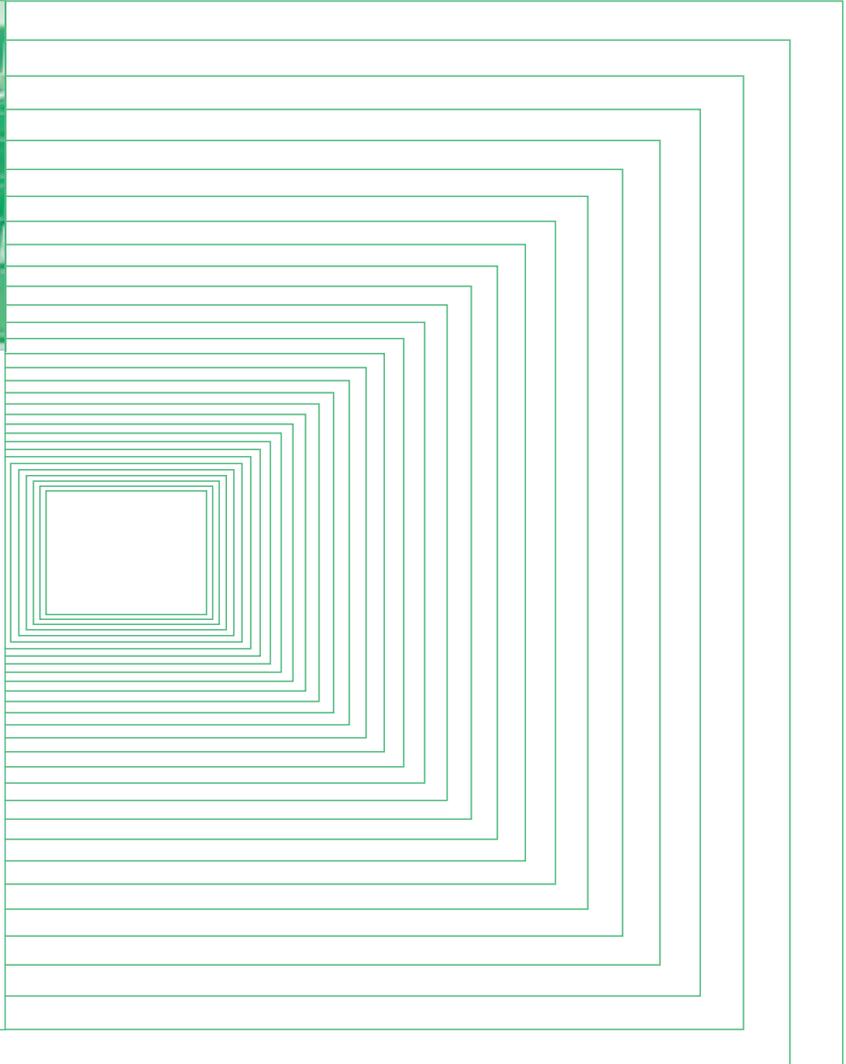
- 2** Bilder und Botschaften
Asta von Buch

- 11** Kunst am Bau an Verkehrsarchitekturen
des 20. Jahrhunderts
Eva Schweitzer

- 17** Positionen
Dr. Heinrich Ganseforth
Eva-Maria Joeressen
Aoife Rosenmeyer
Carsten Thiemann

- 27** Debatte

- 34** Aktuell





Dr. Ute Chibidziura studierte an den Universitäten Graz und Köln Kunstgeschichte, Archäologie und Philosophie. Seit 1996 Autorin und Ausstellungskuratorin, seit 2006 im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, seit 2008 im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, u. a. zuständig für Kunst am Bau.

Spiegel und Visitenkarte der Gesellschaft

Verkehrswege verbinden Menschen und Orte. Transport und Versorgung, Handel und Gewerbe, Mobilität und Reisen wären ohne sie nicht möglich. Dem Erhalt und Ausbau der Verkehrsnetze gilt daher ein besonderes öffentliches Interesse, welchem der Bund im Rahmen der Daseinsvorsorge auf direkte und indirekte Weise nachkommt: mit dem Ausbau von Verkehrswegen, der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs, der Beteiligung an Flug- und Schifffahrtshäfen und als Hauptaktionär der Deutschen Bahn.

Die an wichtigen Routen für den Warenumsatz und den Reiseverkehr entstehenden Bauten wurden seit Ende des 19. Jahrhunderts entsprechend ihrer gesellschaftlichen Bedeutung immer spezialisierter und aufwendiger. Bahnhöfe und später auch Flugplätze erhielten elegante, künstlerisch reich ausgestaltete Empfangsgebäude, um Reisende willkommen zu heißen und sie auf Land und Leute einzustimmen. Sie wurden als Torsituationen zu Stadt und Region verstanden und nach bestem wirtschaftlichem, technischem und künstlerischem Vermögen ausgestattet.

In jüngerer Zeit ist dieser ganzheitliche Ansatz vielfach abhandengekommen – seit den 1960er Jahren orientierte sich die Gestaltung von Verkehrsbauten mehr und mehr am Zweck; ästhetische und künstlerische Qualitäten wurden vernachlässigt, mangelnde Attraktivität war die Folge. Dass es auch anders geht, zeigt Graz, wo sich Reisende und Bürger mit dem 2003 künstlerisch neu gestalteten Bahnhof so identifizierten, dass sie sich für den dauerhaften Verbleib der Installation engagierten. Mittlerweile haben viele Verkehrsunternehmen erkannt, dass es zur Kundenbindung mehr bedarf als Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit. Für die Attraktivität ihres Angebots ist auch die Gestaltqualität von Haltestellen und Verkehrsmitteln entscheidend – sie ist die Visitenkarte des Verkehrsunternehmens.

Die architektonische und künstlerische Gestaltung von Verkehrsbauten muss wieder Anschluss an das baukulturelle Selbstverständnis unseres Landes finden und stärker identitätsbildend wirken; Kunst am Bau kann hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten. Welche Möglichkeiten der künstlerischen Akzentuierung es bei Verkehrsbauten gibt und wo etwaige Hemmnisse dafür liegen, haben wir mit Fachleuten aus verschiedenen Bereichen diskutiert. Dies auf Einladung von Peter Cachola Schmal im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt am Main tun zu dürfen, war uns eine große Ehre. Ihm sei an dieser Stelle sehr herzlich gedankt.

Dr. Ute Chibidziura

Asta von Buch

Bilder und Botschaften: Bauschmuck in Bahnhöfen zwischen 1850 und 1950

Beschäftigt man sich mit dem figurativen Bauschmuck von alten Bahnhöfen, so wird klar, dass zu seinem Verständnis Kommunikationstheorie und Rhetorik, Technikgeschichte, Wirtschaftsgeschichte und Politik ebenso eine Rolle spielen wie Soziologie. Beispielsweise hat der französische Soziologe Marc Augé alle Transiträume, darunter auch Personenbahnhöfe, als Nicht-Orte bezeichnet, denen es an Geschichte, Relation und Identität fehle. Sie seien austauschbar bis zum Verwecheln und böten dem Reisenden keinerlei Orientierung. (Augé 1994, S. 92, 121)

Schaut man genauer hin, trifft diese Behauptung für den Großteil der Bahnhöfe allerdings nicht zu. Während des Eisenbahnzeitalters – also zwischen der Etablierung der Eisenbahn als modernes Massentransportmittel um 1850 und dem Beginn der flächendeckenden Automobilisierung nach dem Zweiten Weltkrieg wurde vielmehr oft versucht, die Bahnhöfe mittels ihrer Bauausstattung sehr spezifisch in der jeweiligen Stadt, aber auch im gesamten Streckennetz der (staatlichen oder privaten) Eisenbahngesellschaft zu verorten.

Bauskulptur

Die ersten Bahnhöfe in den 1820er–40er Jahren waren zunächst einfache Holzbauten oder Stadthäuser ohne jeden Schmuck. Schnell jedoch wuchsen die Eisenbahngesellschaften und gewannen an Macht, Reichtum und Ansehen. Zugleich wurden auch die Personenbahnhöfe größer und repräsentativer. Anders als heute war allerdings Skulpturenschmuck in den historistischen Stilen des 19. Jahrhunderts vor allem ein formales Element repräsentativer Architektur, und somit ein fester Bestandteil des architektonischen Entwurfs. Aus heutiger Sicht muss man daher zwischen zwei Arten von Bauschmuck unterscheiden:

1. von vorneherein vom Architekten geplanten – in der Regel Bauskulptur – und
2. nachträglich dem Bau hinzugefügten.

Für die vom Architekten geplante Bauskulptur gilt: Sie ist in der Regel mit der Architektur fest verbunden, lässt sich daher nicht »einsparen« – der Entwurf ihrer Form, ihrer Silhouette ist vom Architekten vorgegeben. Ihr Inhalt, ihre Bedeutung ist zunächst zweitrangig. Beispielsweise findet sich



Nach ihrem Magisterabschluss in Allgemeiner Rhetorik und Kunstgeschichte in Tübingen absolvierte Asta von Buch den Aufbaustudiengang »Japanische Sprache und Kultur in Tübingen und Kyoto« mit einjährigem Aufenthalt in Japan. Von 2005 bis 2007 war sie als DFG-Stipendiatin im Transatlantischen Graduiertenkolleg Berlin–New York am Center for Metropolitan Studies der TU Berlin. Beginn der Dissertation zum Bauschmuck in Bahnhöfen zwischen 1850 und 1950. Seit März 2008 ist sie Koordinatorin für das Modul »Wissenschaft macht Geschichte« an der Leuphana Universität Lüneburg.

auf allen Entwurfsstadien für Franz Schwetzens Anhalter Bahnhof von 1880 eine geflügelte Figur auf der Spitze des Rundgiebels. Ausgeführt wurde nicht das allgegenwärtige Flügelrad, sondern der »Weltverkehr mit Genien von Elektrizität und Dampf« – eine sitzende Frauengestalt mit ausgebreiteten Flügeln.

Die Architekten konzipierten also den Bauschmuck; die ausführenden Künstler hatten in der Regel genaue Vorgaben für Größe, Material, Thema und Silhouette.

Wandbilder, Fenster, Mosaiken

Anders als beim Skulpturenschmuck war es mit repräsentativen Wandbildern oder Freskenprogrammen, bei denen die Künstler häufig größere Freiheiten hatten – oder forderten. Leider fielen solche Projekte sehr häufig Sparmaßnahmen zum Opfer. Private Eisenbahngesellschaften hatten nur ein geringes Interesse an der Weiterbildung ihrer Kundschaft durch historische Freskenzyklen. Da Wandbilder nicht strukturell mit dem Bahnhofsgebäude verbunden waren, war es leicht, auf sie zu verzichten.

Aus Gründen der Widerstandsfähigkeit gegen Verschmutzung und der leichteren Reinigung waren auch Mosaiken, Fliesenschmuck oder Kachelbilder für die Ausstattung von Bahnhöfen beliebt. Gerade bei Mosaiken war es jedoch aufgrund ihrer starken Konnotation mit Sakralbauten bis weit ins 20. Jahrhundert hinein umstritten, ob sie ein angemessenes Medium für einen profanen Verkehrsbau darstellten – auch wenn dieser schon lange als »Kathedrale des Fortschritts« gefeiert wurde.

Ebenfalls verknüpft mit dem Kathedralentopos, aber auch bedingt durch die typische Stahl-Glas-Architektur der Gleishallen, sind die häufig anzutreffenden figürlich geschmückten bunten Fensterflächen. Allerdings wurden sie oft nur partiell in Wartesälen, Treppenhäusern oder Fensterbogenabschlüssen angebracht, selten großflächig, sodass stets eine gute Beleuchtung gewährleistet wurde.

Themen

Trotz der scheinbaren Beliebigkeit der Inhalte bildete sich schnell eine Reihe typischer Themen heraus, die für den neuen Bautyp als angemessen angenommen wurde. Diese »Bahnhofsikonografie« umfasst im Wesentlichen sechs Themen, die im Folgenden vorgestellt werden.

1. Technik: Fortschritt & Globalisierung

Sowohl private als auch staatliche Eisenbahngesellschaften haben sich von Anfang an in ihren Gebäuden selbst dargestellt. Eine wichtige Funktion von repräsentativer Architektur war und ist schließlich das Marketing der eigenen Firma. Darstellungen der Eisenbahntechnik und ihrer Agenten – der Ingenieure bis hin zu Schaffnern oder Gepäckträgern – sowie des damit einhergehenden internationalen Fortschritts, sind daher nicht selten.



Amsterdam Amstel Station, ein Regionalbahnhof, der im 100-jährigen Jubiläumsjahr der Niederländischen Eisenbahn 1939 eröffnet wurde, erhielt an zwei Seiten Wandgemälde von **Peter Alma**. Auf der Ostwand findet sich **»Die Geschichte der Eisenbahn«**: In der Mitte steht eine Gruppe internationaler Ingenieure: George Stephenson, in blauer Jacke, hält den Plan der **»Rocket«**, neben ihm stehen unter anderem Marc Séguin (in Rot) und James Watt (in Grün). Zu ihren Füßen ist die Entwicklung der Dampfmaschine und ihre Anwendung in der Industrie dargestellt. Im Hintergrund rahmen historische und moderne Lokomotiven mit ihren Dampfwolken einen Globus ein, auf dem rote Linien die transkontinentalen Eisenbahnlinien darstellen. Indem die nationalen Grenzen nicht eingezeichnet wurden, suggeriert das Bild eine einheitliche, international abgestimmte Technologie und Reisefreiheit, die es so in Wahrheit bis heute nicht gibt.

Peter Alma: »Geschichte der Eisenbahn«, Amsterdam Amstel Station, 1939 (Foto: Asta von Buch 2006)

2. Streckennetz: Neuorganisation von Raum & Zeit

Vor allem urbanisierte Ballungsräume (mit Bahnhöfen) rückten durch den stetigen Ausbau der Eisenbahnlinien im 19. Jahrhundert näher zusammen, doch auch die ländlichen Regionen wurden stärker an die Städte angebunden. Stadt und Land näherten sich einander an. Zugleich verlangte die Abstimmung der Fahrpläne die Einführung einer einheitlichen »Eisenbahnzeit«, resultierend in den bis heute gebräuchlichen internationalen Zeitzonen. Vor allem aber änderte sich die persönliche Empfindung und Verknüpfung von Raum und Zeit durch die neue Erfahrung von Entfernung – der Onkel wohnte eben nicht mehr einfach »zwei Stunden weit weg« ...



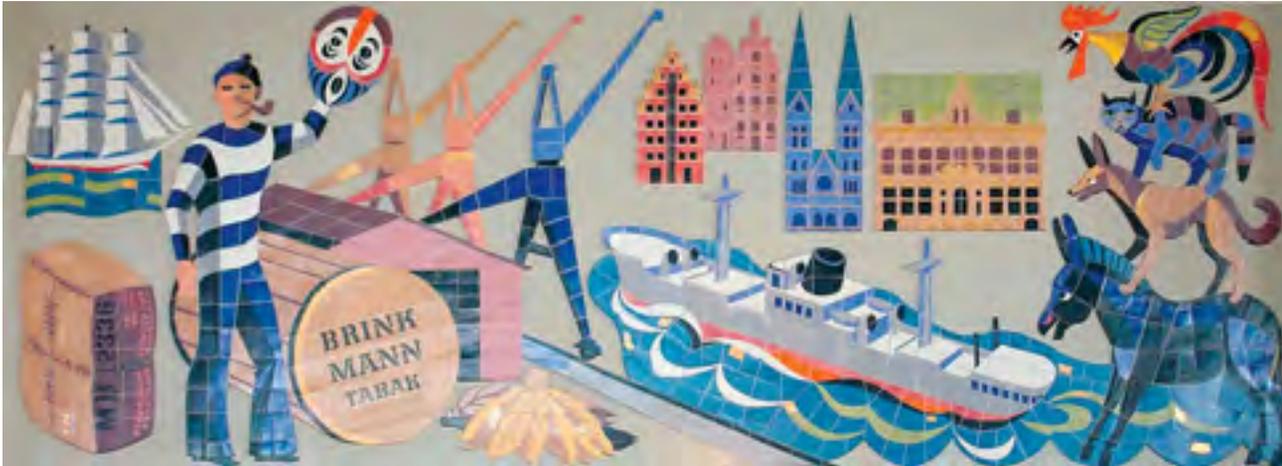
Div. Künstler: Allegorien nordfranzösischer und internationaler Städte in der Fassade von J.I. Hittorf, Paris, Gare du Nord, 1866 (Foto: Asta von Buch 2007)

Im Bauschmuck zeigt sich dies in der Auflistung von möglichen Zielorten beispielsweise als Schriftzug oder als Stadtwappen oder in der grafischen Darstellung des Streckennetzes, sei es in Form von Karten oder mehr allegorisch, wie an der Fassade des Gare du Nord von Jakob Ignaz Hittorf von 1866. Innerhalb des Fensterbogens finden sich nordfranzösische Städte wie Amiens und Rouen, die mit der Compagnie du Nord erreichbar waren. Auf dem Gesims des Giebels thronen hingegen internationale Städte wie Berlin, Köln oder Warschau, die vom Gare du Nord aus angefahren wurden.

3. Wirtschaft: Komplementäre Güter & Industrien

Die Eisenbahnindustrie entwickelte sich schnell zu einem wichtigen Wirtschaftszweig mit großem Einfluss auf die nationale Industrie und Landwirtschaft. Nicht nur war sie selbst ein Produkt der Schwerindustrie, als Auftraggeber von Gleisanlagen und Lokomotiven – diese ermöglichten überhaupt erst den Güterverkehr, um die Industriezentren zu beliefern und Waren abzutransportieren. Gleiches galt für die Landwirtschaft, die dank der Eisenbahn ganz neue Absatzmärkte erschließen konnte. Der bedeutenden Wechselbeziehung zwischen der Eisenbahn und den einzelnen Wirtschaftszweigen wurde fast in jedem Bahnhof Rechnung getragen:

Darstellungen von Merkur oder seinem Symbol, dem geflügelten Stab »Caduceus« sind allgegenwärtig – und angebracht, ist Merkur doch sowohl Gott des Handels als auch des Reisens. Allgemein gehaltene Allegorien von Ackerbau und Industrie, wie beispielsweise am Gare d’Austerlitz in Paris, sind Standard. Häufig wurden aber auch spezielle, regional wichtige Industrien thematisiert: In Frankfurt am Main war es der Apfelanbau, in Königsberg die Pferdezucht und die Bernsteinlese.



Mit der Zeit konnte es durch diese regionale Spezifizierung zu einem fließenden Übergang zur Werbung kommen. Ein Kachelbild in **Bremen** aus den 1920er Jahren hebt die **Bedeutung des Tabakhandels für Bremen** hervor. Das Bild wurde beauftragt von der Martin Brinkmann AG, die noch heute die Marke Lord Nelson vertreibt. Dementsprechend findet sich auf einem der Fässer der Schriftzug »Brinkmann Tabak«.

4. Tourismus: Reisende & Reiseziele

Ein spezieller Zweig der mit der Eisenbahn verbundenen Industrie ist die im 19. Jahrhundert aufkeimende Reise- und Tourismusindustrie. Diese stellte sowohl ihre Reiseziele als auch den Reisenden selbst dar, allerdings weit weniger häufig, als man dies vermuten würde. Dies liegt wohl hauptsächlich daran, dass zur Ansprache der Reisenden schon früh auswechselbare und günstigere Plakate entworfen und verwendet wurden.

In der Schweiz kam es hingegen häufig zu Public Private Partnerships, bei denen private Eisenbahngesellschaften und lokale Tourismusvereine Landschaften in Auftrag gaben, die dann in Bahnhöfen dauerhaft aufgehängt wurden. Beispielsweise hängt noch heute im Bahnhof Basel SBB über dem Ticketschalter links die »Jungfraubahn Jungfrauoch 3457 m S/M« von Ernst Hodel (1881–1955), bestellt von der Jungfraubahn, in der Mitte »Gstaad 1100 m S/M« und »Berner Oberland« von Werner Miller (1892–1959) für den Verkehrsverein Gstaad und rechts der »Silsensee/Engadin/Graubünden« von Hans B. Wieland (1867–1945) für die Rhätische Bahn. Alle Gemälde wurden ungefähr 1927 angebracht und »beraten« unschlüssige Reisende bis heute.

Bedeutung des Tabakhandels für Bremen, Bremen Hauptbahnhof, 1920er Jahre (Foto: Jürgen Howald 2008)

Die Darstellung der Reisenden selbst orientiert sich im gesamten 19. Jahrhundert an bildungsbürgerlichen Vorstellungen von »Bildungsreisen« in Anlehnung an die klassische Grand Tour, die in England im 17. Jahrhundert als Europa-Rundreise mit Hauptziel Italien entstanden war.

Ein Beispiel liefert die »Grand Tour« von Friedrich Schierholz in **Frankfurt am Main**, neben der »Hochzeitsreise« die einzigen verbliebenen Skulpturen einer Serie von Skulpturen von »Reisenden«, die ursprünglich auch einen »Handlungsreisenden«, »Touristen« und »Auswanderer« umfasste.



Hermann Knackfuß: »Im Alten Reich/Im Neuen Reich«, Straßburg, Central Station, 1883 (Holzstich aus: Architekten- und Ingenieur-Verein für Elsass-Lothringen (Hg.): Straßburg und seine Bauten, Straßburg 1894, Fig. 595 und 597, S. 590-591)

5. Politik: Nationalbewegung & Propaganda

Das junge Deutsche Reich nutzte die Gestaltungshoheit über die Bahnhöfe in der Grenzregion, um die Bevölkerung von Elsass-Lothringen »zu germanisieren«. In Straßburg entstanden 1883 beispielsweise die Fresken »Im Alten Reich« und »Im Neuen Reich«: Wilhelm I. wird 1877 im Elsass von der Bevölkerung jubelnd begrüßt, Friedrich I. Barbarossa bringt 1167 die Reichskleinodien ins Elsass. Die Botschaft ist klar: Schon seit Barbarossa ist das Elsass eigentlich deutsch. Der neue Kaiser steht als Barbabianca in der Tradition der Stauffer. Es ist wenig überraschend, dass die Bilder 1919 im Zuge von Renovierungsarbeiten übermalt wurden.

Aber die Bildpropaganda stand nicht nur im Dienste der Nationalbewegung. In Italien nutzte das faschistische Regime den Bauschmuck am Bahnhof **Mailand** (1913–31), um sich mittels zahlreicher Anspielungen auf das Römische Reich über die Geschichte zu legitimieren. An der Fassade befinden sich **Rutenbündel mit dem Schriftzug »SPQR« und »AN IX«** – der Bahnhof wurde neun Jahre nach der Wahl Mussolinis 1922 fertiggestellt. Diese Rutenbündel der römischen Prätores (»fasces«) gaben der faschistischen Bewegung den Namen. Auf einer Stele thront zudem eine Kopie der »Römischen Wölfin«.

Auch die USA hatten sich in den 1930er Jahren als Nation fest etabliert. Dennoch beschworen sie – gerade in Zeiten der Großen Depression – gerne die uramerikanischen Tugenden der Frontier-Pioniere. Die Trecks der weißen Siedler nach Westen, die Indianerkriege und die Urbanisierung des Mittleren Westens mittels der Eisenbahn sind ein fester Bestandteil der nationalen Mythologie, die **Winold Reiss** in seinem Mosaik »Fortschritt der Zivilisation« in Cincinnati, **Union Terminal** von 1932 dargestellt hat.

Ungewöhnlich ist hier, dass trotz der Depression sieben private Eisenbahnlinien einer sehr aufwendigen Ausstattung des gesamten Bahnhofs mit



Rutenbündel mit Löwen an der Fassade von Mailand Stazione Centrale, 1931 (Foto: Asta von Buch 2007)



Mosaiken zugestimmt haben. Dies lässt sich nur mit der sehr engen Zusammenarbeit der Architekten, des Innenarchitekten und des Künstlers erklären. Die aufwendige Art-deco-Dekoration des Bahnhofs war trotz ihrer Pracht in den Materialkosten billiger als die ursprünglich geplanten »klassischen« Marmorverkleidungen, Säulen und vergoldeten Kapitelle.

6. Erinnerungsraum: Denkmale & Monumente

Der weitaus größte Anteil nachträglich angebrachter Kunstwerke umfasst Denkmale, Monumente oder Gedenktafeln. Reverenzen an die Pioniere der Eisenbahn, George Stephenson und James Watt, sind dabei so häufig, dass sie schon als »Eisenbahnheilige« bezeichnet wurden. Aber auch an andere wichtige **Eisenbahningenieure**, wie Robert Stephenson oder Isambard Kingdom Brunel, wird gedacht.

Zahlreich sind auch Monumente für Personen, die mit dem Bahnhof oder der zugehörigen Eisenbahnlinie eng assoziiert werden: Für die New Yorker Grand Central Station ist das beispielsweise der Gründer des Eisenbahnimperiums, Colonel Vanderbilt. Im Londoner Bahnhof Paddington erinnert seit November 2000 eine Statue an die beliebte Kinderbuchfigur Paddington Bear.

Wichtig sind aber auch die **Mahnmale für die beiden Weltkriege**, die an vielen Bahnhöfen zu finden sind. Besonders eindrucksvoll ist dabei der **Gare de l'Est** in Paris. Während des Ersten Weltkrieges führen die Soldaten von hier an die Front. Der Bahnhofsbau von 1900, auf dessen Giebelspitze Frau Straßburg thront, das Tor flankiert von den Flüssen Seine und Rhein, wurde

Winold Reiss: »Der Fortschritt der Zivilisation«, Cincinnati Union Terminal, 1932 (Foto: Asta von Buch 2006)

für die Erweiterung des Bahnhofs im Jahre 1930 einfach dupliziert und direkt neben dem bestehenden Gebäude erneut aufgebaut. Diesmal krönt aber Frau Verdun mit Helm und Schwert die Giebelspitze, die Flüsse zu ihren Füßen sind Marne und Maas – der gesamte Neubau wird so zum Mahnmal an die schrecklichen Grabenkämpfe des Ersten Weltkrieges.

Zusammenfassung

Die sechs beschriebenen Themenbereiche lassen sich nach ihrer Funktion in drei Doppelthemen zusammenfassen:

1. Die Eisenbahn thematisiert ihre Technik, ihr Streckennetz und den Fortschritt, den sie verkörpert. (Marketing)
2. Die Eisenbahn thematisiert ihre Wirtschaftspartner und die mit ihr verbundenen Wirtschaftszweige, insbesondere den entstehenden Massentourismus. (Werbung)

3. Die Eisenbahn thematisiert sich als historische Entität und ihre Rolle im politischen und gesellschaftlichen öffentlichen Raum. (Public Relations)

Das Themenspektrum in seiner allgemeinen Ausprägung etabliert sich früh. Aber an jedem Bahnhof erfährt es eine lokal-spezifische Umsetzung, die von der Stadt, der Region und ihrer Entstehungszeit beeinflusst ist.

Der enge Kunstbegriff einer weitgehend figurativen Dekoration sorgte dafür, dass der vorgestellte Bauschmuck nicht nur eine Botschaft hatte, sondern diese in der Regel auch von allen Betrachtern ohne weitere Erläuterungen verstanden werden konnte.

Martin Jennings: Denkmal für
Sir John Beetjeman, London,
St. Pancras Station, 2000
(Foto: Jim Linwood auf Flickr)





»Take Off«. Rauminstallation von
Franken Architekten, Terminal 2, Flug-
hafen München (Foto: Fritz Busam)



Eva Schweitzer ist Juristin und Kunsthistorikerin. Nach Tätigkeiten im Denkmalschutz, in Galerien sowie als freiberufliche Kuratorin und Dozentin ist sie seit Anfang 2009 Referentin beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Eva Schweitzer Kunst am Bau an Verkehrsarchitekturen des 20. Jahrhunderts

Verkehrsbauten sind »Knotenpunkte«, Treffpunkte in einer globalisierten und vernetzten Welt. Gerade im Zeitalter der »iconic architecture«, in dem Architekturen als Exportschlager und Markenemblem einzelner Architekturbüros international in die verschiedenen Kulturlandschaften implementiert werden, scheint es sinnvoll, über die Funktion von Kunst am Bau an Transitorten zu sprechen. Welche Funktionen übt Kunst am Bau an exponierten Verkehrsarchitekturen aus? Kann Kunst am Bau zur Identifikation der Passanten mit ihrer Umgebung, zu einer inhaltlichen Auseinandersetzung mit dem Bauwerk und seiner Funktion beitragen? Welchen Nutzen haben Bauherren, Architekten und temporäre Besucher von Kunst am Bau-Konzepten? Welche Vorgehensweisen wurden und werden gewählt?

Flughäfen

Flughäfen sind globale Meetingpoints, Transitorte, an denen kurzfristig Menschen aus verschiedenen Kulturen aufeinandertreffen. Sie bilden eine Chance zum Dialog, zum kommunikativen Austausch zwischen den Kulturen, zu dem Kunst einen integralen Beitrag leisten kann. Am **Flughafen München** wurden sowohl Kunstwerke in die originäre Planung einzelner Terminals einbezogen, als auch nachträglich Kunst am Bau-Konzepte realisiert. Bereits in der Planungsphase des Terminals I wurde von Keith Sonnier das Konzept des »Lichtwegs« entwickelt. Der Architekt Busso von Busse sowie die Flughafen-gesellschaft verzichteten explizit auf Werbeflächen zugunsten der Gestaltung eines 1000 m langen Tunnels mit rhythmisch angeordneten Lichtstufen. Blaue und rote Lichtquellen wurden abwechselnd an den Seiten der Laufbänder angebracht; Glastafeln, Spiegel und Aluminiumbleche brechen und streuen das Licht, tauchen den Raum in ein diffuses Lichtbad, durch das der Besucher gleitet und so selbst zum aktiven, dynamisch agierenden Bestandteil des »Licht«-Raumes und der ihn umgebenden Architektur wird.

Stephan Hubers »Bild-Skulpturen-Relief-Brunnen« verfolgt einen anderen Ansatz: Ein in 250.000 Glasmosaiksteinchen aufgelöstes Bildrelief zeigt einen schneebedeckten Alpenhang. Durch den ikonografischen Bezug zur Flughafen-umgebung schafft Huber für den Besucher die Möglichkeit der Identifikation und Orientierung. Er versteht sich als Regionalist, der mit seiner Kunst ein Gegenprogramm zur globalisierten, gleichförmigen anonymen Umgebung schafft.

»From Batman to Superman and back again ...«, so wird das kinetische Objekt von Franken Architekten charakterisiert, das sich als dynamisches Wellenspiel durch den Luftraum des Terminals II windet.¹

Anlässlich des Neubaus des Terminals wurde ein Architekturwettbewerb zur Gestaltung des Luftraumes ausgeschrieben, den zuvor BMW als Werberräumung gemietet hatte. Franken Architekten schufen ein Luftraumobjekt: eine Mischung aus Kunstinstallation, Werbung und Design mit dem beziehungsreichen Titel »Take Off«. Das »Flugobjekt« greift die dynamische Gestalt von Flugkörpern auf und setzt diese in Bezug zu sich bewegenden Passagieren und zur architektonischen Umgebung. Mithilfe digitaler Technologie wurden Blickrichtungen des Passanten auf das vermeintlich fliegende, tatsächlich jedoch in sich statische Kunstobjekt simuliert und anschließend, daran angepasst, die Bildmotive als Wechselbilder auf eine Lamellenstruktur übertragen. Franken Architekten erhielten für ihren innovativen Umgang mit digitaler Technologie den Far Eastern International Digital Design Award, kurz: FEIDAD. Sie zeigen wie die Grenzen zwischen Kunst, Architektur, Design und Marketing zunehmend verschwimmen und Kunst und Kommerz symbiotisch miteinander agieren können.

Kunst am Bau fungiert im Münchner Flughafen als Werbeträger für Sponsoren, als Element zur Steigerung der Raumqualität, und wird zur Wiedererkennbarkeit und visuellen Definierung des Raumes eingesetzt. Als Verfahrensmodalitäten wurden sowohl Ausschreibungen als auch Direktaufträge gewählt.

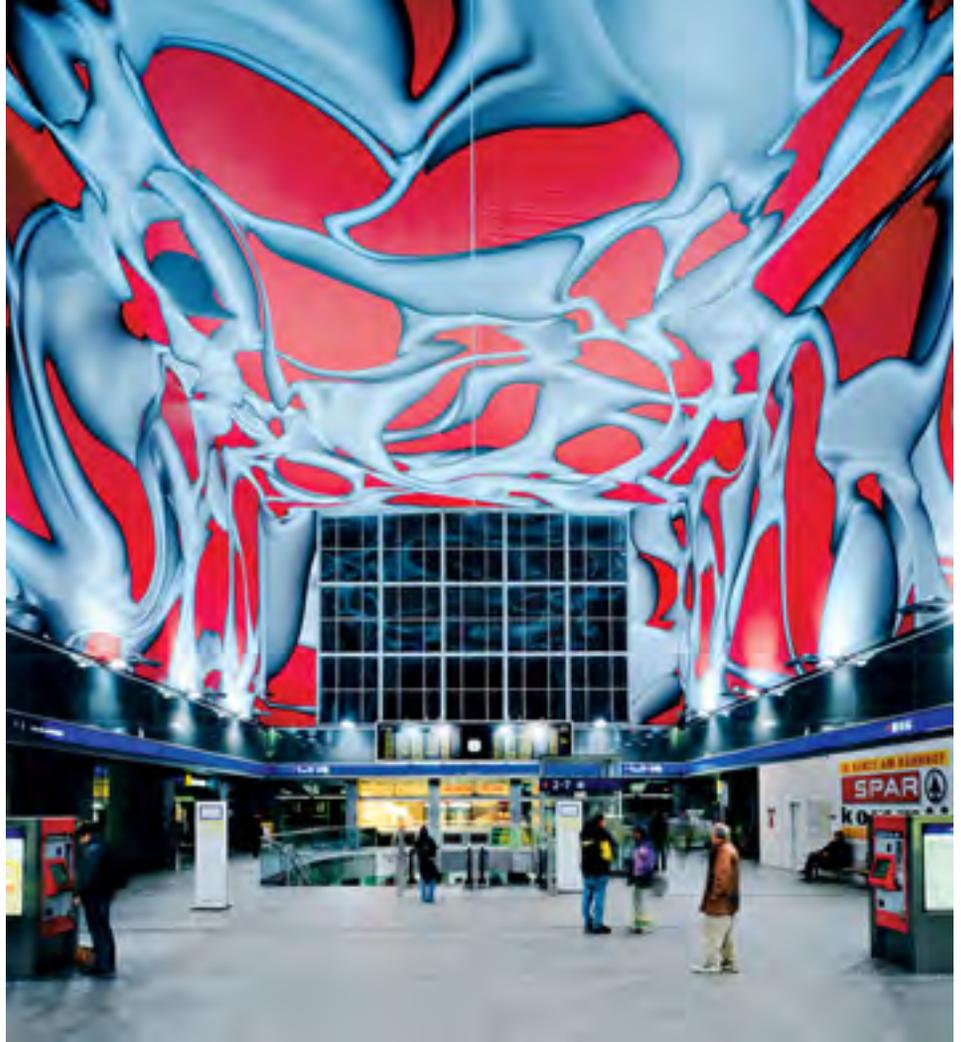
Bahnhöfe München

Integriert in den Planungsprozess des Bahnhofes und zugleich als Ergebnis eines ausgeschriebenen Wettbewerbs erfolgte bereits 1951 der erste Entwurf Rupprecht Geigers für die Gestaltung der Fassade des Münchner Hauptbahnhofes. Ein dreidimensionales Mosaik aus eloxierten Aluminiumplatten, dessen Schichtungen durch den Gebrauch von Neonröhren plastisch hervortreten, findet sich über dem Eingangsportal des Hauptbahnhofes. Es handelt sich dabei um eine der frühesten abstrakten Mosaikdarstellungen, bei der zugleich mit Leuchtröhren gearbeitet wurde. Geiger setzte hier farbige Leuchtstoffröhren zur plastischen Gestaltung des Mosaiks ein und inszenierte so die zentrale prominente Giebelfassade als abstraktes Zeichen der Modernität des damals »neuen« Bahnhofes.

**Rupprecht Geiger, Plattenmosaik,
Hauptbahnhof München.**

**Oben: Zustand um 1960 (Foto aus
W. Nerdinger, Architektur der Wun-
derkinder, München 2005, S. 299)
unten: aktueller Zustand (Foto: Ina
Gutzeit)**





Peter Kogler: Ohne Titel, 2003,
Digitaldruck auf Kunststoffplane,
Hauptbahnhof Graz (Foto: Manuel
Gorkiewicz)

Graz

Anlässlich der Ernennung von Graz zur »Kulturhauptstadt Europas« (2003) wurde vom ehemaligen Kulturchef des ORF, Wolfgang Lorenz, ein Konzept zur Gestaltung der verschiedenen infrastrukturellen Bereiche der Stadt gewählt: Stadteinfahrten, Flughafen und Bahnhof sollten dem ankommenden Reisenden einen ersten Eindruck der Stadtkultur vermitteln und als kulturelle Visitenkarte der Stadt fungieren. Lorenz ließ dazu 1999 einen Arbeitskreis bilden, in dem Administration, Politik sowie lokale und nationalen Kulturszene Österreichs vertreten waren. Der Arbeitskreis diente als Instrument zur Entwicklung und Steuerung des Programms und der Leitlinien. Die »Kulturhauptstadt« definierte sich als Motor und Gestalter der Stadtentwicklung, ein Ansatz, der sich bereits in der künstlerischen Ausgestaltung

infrastrukturell bedeutender »Empfangsräume« der Stadt wie Bahnhof, Flughafen und Autobahneinfahrten zeigt.

Für den Hauptbahnhof konzipierte Peter Kogler eine ursprünglich temporäre Installation: 2.355 m² Wandfläche des denkmalgeschützten Baus kleidete er mit bedrucktem Kunststoffgewebe aus. Biomorphe, computergenerierte, netzartige Gebilde verwandeln einen temporären Durchgangsraum in einen dreidimensionalen Illusionsraum und scheinen den Gedanken der »globalen Vernetzung«, des Verkehrsknotenpunktes visuell zu versinnbildlichen. Wegen der überragenden Resonanz und anhaltenden Anziehungskraft der Arbeit blieb diese dauerhaft erhalten.

Der Grazer Bahnhof erhielt für sein Kunstkonzept den Brunel Award, einen internationalen Preis, mit dem besonders qualitätsvolle Projekte des Bahnwesens aus dem Bereich der Architektur, des Designs und der Kunst ausgezeichnet werden. Mit dem Award will die international agierende Watford Group als Zusammenschluss von Bahnprofis ästhetische Qualität, Nachhaltigkeit und Benutzerfreundlichkeit im Bahnwesen fördern.

Zug

Auch in der Schweiz wurde bereits in der Planungsphase für den neuen Zuger Hauptbahnhof ein Kunstkonzept erarbeitet. Die Schweizer Bahngesellschaft (SBB) ließ, unterstützt von Kanton, Stadt und privaten Investoren, ein Konzept entwickeln, das die Bedeutung des Bahnhofes als wichtigen Verkehrsknotenpunkt und städtebaulich sowie architektonisch qualitätsvolle »landmark« unterstreicht. Eine Behördendelegation, Architekten, Beauftragte des Zuger Kunsthauses und Mitglieder der SBB berieten und entschieden gemeinsam. Gewählt wurde eine Lichtinstallation James Turrells, der die transparenten Glasfassaden der Halle, der Südfront und des Hallendauchs mit changierendem Licht bestrahlt. Zentral gesteuerte Farbprogramme bilden langsam sich wandelnde Lichtszenen, die die Sehgewohnheiten und Wahrnehmung des Reisenden irritieren. Nach außen wirkt der Bahnhof als leuchtendes Volumen, als modern in Szene gesetzte »Stadtkrone«.

Metrostationen

New York

»All parts of the structure where exposed to public sight shall therefore be designed, constructed and maintained with a view to the beauty of their appearance, as well as to their efficiency.«²

Bereits im Planungskonzept und Vertrag zum Bau der New Yorker Metro aus dem Jahr 1899 wurde ein ausgewogenes Konzept zwischen Nutzen und Schönheit vorgesehen. Beeinflusst von der »City Beautiful«-Bewegung ging man davon aus, dass eine ästhetisch hochwertige Gestaltung zur Verbesserung sozialer Bedingungen beitragen würde. Eine Annahme, die von der zeitgenössischen Presse geteilt wurde. So schrieb diese gleich nach der Eröffnung der New Yorker Subway: »The subway stations are excellent in the architectural propriety of their schemes of decoration. The effect of this sort of thing upon popular taste is enormous; and since the example will be imitated hereafter often, New York can congratulate itself on one specimen on ›Civic Art‹, in which a very useful structure has been decorated with the utmost propriety.«³ Kunst am Bau wird hier als »Civic Art« bezeichnet und somit Ihre Bedeutung für die Kultur und die Menschen der Stadt aufgezeigt.

Im 20. Jahrhundert wurde nach der wirtschaftlichen Talfahrt der 1970er als Zeichen des Aufschwungs ein neues Metrokonzept entwickelt. In regelmäßigen Abständen wurden verschiedene Stationen ausgewählt, restauriert und Kunst am Bau-Konzepte realisiert. Regierungsgruppen, Bürgerbewegungen und Privatpersonen setzten sich zum Ziel, die Akzeptanz und Benutzbarkeit sowie das soziale Umfeld der Metro zu verbessern. Die aufkommende Denkmalschutzbewegung und »Percent for Art Legislation«, nach der 1 Prozent der für öffentliche Bauten vorgesehenen Bausumme für Kunst am Bau aufgewendet werden müssen, waren weitere Faktoren, die das neue Kunstprogramm der »Metropolitan Transit Agency« (MTA) beeinflussten. 1982 wurde eine Auswahlkommission gegründet, deren Vorsitz vom Beauftragten des Kultusministeriums und Gründungskurator des zeitgenössischen Departments des Metropolitan Museum of Art Henry Geldzahler übernommen wurde. Das MTA Arts for Transit Program wurde in den MTA-Haushaltsplan integriert, die Auftragsvergabe erfolgte auf der Basis von Wettbewerbsverfahren. Leitgedanke blieb der Bezug zur Öffentlichkeit, zur Stadt und ihren Bürgern: »Public art should be art created for a public place, for a public purpose, with public input.«⁴ Kunst sollte als identitätsstiftendes Moment fungieren. Im Gegensatz zur »Plop Art«, mit der Skulpturen charakterisiert wurden, die ohne Bezug zu örtlichen Besonderheiten und Funktionen auf öffentlichen Plätzen »abgestellt« wurden (so James Levine von der Organisation »Sculpture in the Environment« [SITE],⁵ sollte die in der Metro gezeigte Kunst gerade dies nicht sein, sondern auf Ort und Funktion des Gebäudes reagieren.

Eine Vielzahl verschiedener Konzepte für Kunst am Bau wurde realisiert: figurative Darstellungen von Roy Lichtenstein, der ein schwebendes röhrenförmiges Auto durch den Tunnel sausen lässt; konzeptuelle Arbeiten (beispielsweise zum Thema »Zeit«⁶), politische Kunst der »Harlem-School«⁷, in der aktuelle gesellschaftliche und politische Themen aufgezeigt werden, sowie abstrakte Kunst, die in ihrer Struktur und Farbigkeit die dynamischen Bewegungen der Bahn und der Passanten spiegelt. Die New Yorker Subway gilt weltweit als eines der größten öffentlichen Programme der Kunst am Bau.

München

In München entstanden in Zusammenarbeit mit »Quivid«, dem städtischen Kunst am Bau-Programm, Konzepte für die U-Bahn. Ab 2000 wurden von der Hauptabteilung »U-Bahn-Bau« des Baureferates unter Beteiligung der Münchner Kunstkommission drei internationale Künstlerwettbewerbe für die Bahnhöfe Georg-Brauchle-Ring (Realisierung: Franz Ackermann), Olympia-Einkaufszentrum (Realisierung: Olaf Metzel) und Olympiapark Nord (Realisierung: Rudolf Herz) ausgelobt.

Am U-Bahnhof Georg-Brauchle-Ring, unweit des Olympiastadions und somit in einer Station mit internationalem Publikumsverkehr, schuf Franz Ackermann sein Werk »Die Große Reise«, ein aus 400 Metalltafeln zusammengesetztes Farbfeld, in dem vereinzelt Schwarz-Weiß-Fotografien von Städten und Situationen wie Erinnerungsfetzen auftauchen. Scheinbar zufällig, fast anarchisch werden »Reiseorte« eingestreut: der Musikpavillon in Rügen taucht ebenso auf wie die Oper von Sydney oder die Hagia Sophia in Istanbul. Ackermann setzt sich mit dem Thema »Reisen, Tourismus und Globalisierung« auseinander. So schrieb er in der Ausstellung »Urban living« den Satz: »Tourists are money« an die Wand, ein Zitat der »Sex Pistols«, und verwies so auf die gesellschaftliche Relevanz und Ambivalenz des Reisens und der Tourismusindustrie.

Resumee

Kunst am Bau kann als identitätsstiftende Maßnahme, als ästhetisches Mittel zur Steigerung von Raumwirkung und Raumqualität sowie als soziales Mittel eingesetzt werden. Kunst am Bau kann die Architektur kommentieren, Bezüge zu aktuellen Themen und für den Passanten virulenten Fragen herstellen. Sie kann die Funktion der Verkehrsarchitektur unterstreichen und den Transitort zum identifizierbaren, baukulturell erlebbaren Raum aufwerten.

- 1 Take-Off – Spatial Installation in Terminal II at Munich Airport, in: Yu-Tung, Liu (Hrsg): Diversifying Digital Architecture, 2003 FEIDAD Award, Basel 2004, S. 84
- 2 Vertrag zum Bau der New Yorker Metro. Aus: Bloodworth, Sandra, Ayres, William: Along the way: MTA Arts for Transit, New York 2006, S. 12
- 3 Zitat anlässlich der Eröffnung des Interborough Rapid Transit System (1904) aus »Real Estate Record and Guide«, gefunden in: Bloodworth, Sandra, Ayres, William: Along the way: MTA Arts for Transit, New York 2006, S. 13
- 4 Bloodworth, Sandra, Ayres, William: Along the way: MTA Arts for Transit, New York 2006, S. 12
- 5 Bloodworth, Sandra, Ayres, William: Along the way: MTA Arts for Transit, New York 2006, S. 14
- 6 Bsp.: Maya Lins: »Eclipsed time« von 1994 in der Penn Station
- 7 Bsp.: Faith Ringold: »Flying Home: Harlem Heroes and Heroines«; Jacob Lawrence: »New York in Transit« 2001, Times Square – 42nd Street



Dr. Heinrich Ganseforth ist Jurist und Experte in Stadtbauwesen, Politik und Ökonomie. Nach verschiedenen kommunalen Ämtern und Funktionen von 1992 bis 2005 Vorsitzender des Vorstandes der üstra Hannoverschen Verkehrsbetriebe AG. Heute als Geschäftsführer des Strategy & Marketing Institute GmbH Berater für Werbe- und Verkehrsunternehmen.

Dr. Heinrich Ganseforth

Architektur, Design und Kunst als Elemente des Bus- und Stadtbahnverkehrs in Hannover

Ausgangslage

Städte und Gemeinden verstehen Bus- und Stadtbahnverkehr als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Sie beauftragen damit eigene Unternehmen, die sie beherrschen und wie eine eigene Dienststelle führen. Prägend für die Produktentwicklung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist damit nicht der Wettbewerb um möglichst viele Kunden, sondern Angebote für diejenigen, die für ihre Mobilitätsbedürfnisse keine Alternativen zum Bus- und Stadtbahnverkehr haben. In der Regel sind Nahverkehrsangebote deshalb bestenfalls zweckmäßig, wenig transparent, unkomfortabel, angebots-, aber nicht serviceorientiert und erkennbar auf die Zielgruppe sozial schwächerer Nutzer ausgerichtet – nichts, was dazu reizt, sich damit persönlich zu identifizieren. Unter diesen Voraussetzungen hat öffentlicher Nahverkehr im Wettbewerb zum motorisierten Individualverkehr (Automobil) keine Chance. Autoverkehr bedient den Spaß an Technik, Produktgestaltung, Geschwindigkeit, Freiheit, Besitz und sozialem Ansehen.

Schlussfolgerung

Öffentlicher Nahverkehr lässt sich als Alternative zum Autoverkehr entwickeln, wenn er durchgängig durch hohe Servicequalität und prägende, im positiven Sinne imageträchtige Qualitätsmerkmale und Gestaltungselemente gekennzeichnet ist. Es geht um das Gesamtprodukt Nahverkehr mit allen wesentlichen Systemelementen, nicht nur punktuell um Fahrpreise, Verkehrsnetz, Fahrplan, Gestaltung der Haltestellen, Stationen und Fahrzeuge oder um das Vertriebs- und Informationssystem. Einer meiner Ansätze bei der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG: Emotionalisierung des ÖPNV und Verbesserung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit durch Einbindung von Architektur, Design und Kunst bei der Entwicklung und Gestaltung von Fahrzeugen, Stationen, Haltestellen und Servicesystemen.

Hannover–NewYork–Express: Graffitiprojekt mit drei ehemals illegalen New Yorker Graffiti-Künstlern und drei illegalen hannoverschen Teilnehmern. Umgestaltung sämtlicher Wandflächen einer bis dato ständig zugesprühten U-Bahn-Station. **Ergebnis:** Die Station ist seit 15 Jahren problemfrei.



La stazione della metropolitana: Komplette Umgestaltung der Fußböden, Wandflächen und Beleuchtung der U-Bahn-Station Kröpcke durch Massimo Iosa Ghini (Italien) mit dem Ziel, die Ursachen des Gefühls subjektiver Unsicherheit in einer in die Jahre gekommenen, gewaltigen, überdimensionierten, vier Tiefgeschosse umfassenden U-Bahn-Station zu beseitigen und ein positives Raumgefühl zu vermitteln. **Ergebnis:** Sehenswürdigkeit, höchste Akzeptanz und Wirtschaftlichkeit, höhere subjektive Sicherheit, Stabilisierung und Steigerung der Fahrgastzahlen.

Neue Stadtbahnfahrzeuge wurden nach Vorgaben von Jasper Morrison (London) gestaltet, Linienbusse entstanden nach Entwürfen von James Irvine (Mailand). Das hochwertige und elegante Design und die Funktionalität führten zu hoher Akzeptanz bei den Fahrgästen.

U-Bahn-Station Kröpcke, Hannover. Gestaltet durch Massimo Iosa Ghini (Foto: Hannoversche Verkehrsbetriebe AG)



Linienbus von James Irvine (Foto: Hannoversche Verkehrsbetriebe AG)

Busstop Braunschweiger Platz, Hannover, Architekt: Frank O. Gehry (Foto: Hannoversche Verkehrsbetriebe AG)

Projekt Busstops: Internationales Projekt auf der Nahtstelle zwischen Architektur, Design und Kunst. Neun von international bekannten Architekten und Designern an vorher definierten Standorten frei gestaltete Haltestellen als stadtprägtende Elemente. Andreas Brandolini (Frankreich), Frank O. Gehry (USA), Massimo Iosa Ghini (Italien), Wolfgang Laubersheimer (Deutschland), Alessandro Mendini (Italien), Jasper Morrison (England), Heike Mühlhaus (Deutschland), Ettore Sottsass (Italien), Oscar Tusquets Blanca (Spanien). **Ergebnis:** Große internationale Aufmerksamkeit, Touristenziel, geglückte Symbiose

zwischen Nahverkehr und Architektur/Design/Kunst mit positiven Auswirkungen auf die Wertigkeit des Nahverkehrssystems und als emotionale Komponente.

Projekt Gehry-Tower: Bebauung eines nicht betriebsnotwendigen Grundstücks des Verkehrsunternehmens in einem an die Hauptverwaltung angrenzenden städtischen Problemviertel (Straßenzüge mit Rotlichtmilieu) mit einem solitären, achtgeschossigen Gebäude nach Entwürfen und mit der Innenausstattung von Frank O. Gehry (USA). **Ergebnis:** Positive Ausstrahlung auf das ganze Stadtviertel, Sehenswürdigkeit, Anziehungspunkt für Touristen, städtebauliche Bereicherung, Signal für die Verantwortung öffentlicher Unternehmen im Rahmen von Städtebau und Stadtentwicklung.

Resumee

Unter dem bekannten Stadtbaurat Hillebrecht wurde nach verheerenden Kriegszerstörungen für den Wiederaufbau Hannovers ein städtebauliches Gesamtkonzept entwickelt und in den 60er und 70er Jahren realisiert. Prägend war dabei insbesondere ein zukunftsweisendes Straßenverkehrskonzept, aufgrund dessen Hannover bis heute im Vergleich zu anderen Großstädten als autogerechte Stadt bezeichnet werden kann. Daneben wurden aber auch die Netze des schienengebundenen Verkehrs (S-Bahn, Stadtbahn) modernisiert und ausgebaut und die Siedlungsstruktur wurde sehr konsequent entlang dieser Erschließungssysteme entwickelt.

Die damit gegebenen guten infrastrukturellen Voraussetzungen sowohl für den Autoverkehr als auch für den öffentlichen Verkehr verschärften die Konkurrenz und stellten besonders hohe Anforderungen an die Attraktivität von Bus- und Stadtbahnverkehr als Alternative zum Autoverkehr. Deshalb war die hier dargestellte Strategie und Herangehensweise zur Attraktivierung des Bus- und Stadtbahnverkehrs zwar naheliegend, aber dennoch politisch schwer zu vermitteln. Der Erfolg zeigt sich in den im Verhältnis zu vergleichbaren Städten außergewöhnlich hohen Fahrgastzahlen und in dem augenfälligen, stadtbildprägenden Erscheinungsbild des Nahverkehrssystems durch Architektur, Design und Kunst und der entsprechenden positiven Resonanz bei Bürgern und Besuchern der Stadt Hannover.

Gehry-Tower, Hannover
(Foto: Hannoversche Verkehrsbetriebe AG)





Eva-Maria Joeressen studierte unter anderem Kunstgeschichte, Kunsterziehung und Freie Kunst in Münster. Seit 1989 ist sie als freischaffende Künstlerin tätig und lehrt seit 1998 an der FH Düsseldorf Wahrnehmungs- und Gestaltungslehre im Fachbereich Architektur. Ihre Arbeitsschwerpunkte legt Joeressen auf Lichtobjekte, Raumarbeiten und Kunst am Bau-Projekte. Für ihre Raum- und Lichtkonzepte im öffentlichen Raum erhielt sie bereits mehrere Preise.

Eva-Maria Joeressen Transiträume

Der Anlass meiner Einladung zum 6. Werkstattgespräch ist der U-Bahnhof Lohring in Bochum, für den ich 1997 in enger Absprache mit den Architekten Rübsamen+Partner ein Kunstkonzept entwickelte (www.baukunst-nrw.de/index.php?oid=300) und ebenso ganz allgemein meine künstlerische Arbeit, die seit Jahrzehnten um das Thema »Raum und Bewegung« kreist.

Im Kontext von Kunst am Bau und Verkehrsarchitektur werde ich deshalb zunächst den Blick auf den Begriff »Transitraum« lenken, der ja Bewegung resp. Wegraum suggeriert (Transit = Durchfahrt, Durchreise; transitorisch = vorübergehend).

Schaut man sich die Sache genauer an, lässt sich festhalten: Transiträume, ganz allgemein Verkehrsarchitekturen, sind zwar in eine konkrete Zeitschiene eingebunden. Das heißt allerdings nicht, dass in ihnen immer die gleiche Bewegung, ja dass überhaupt immerzu Bewegung stattfindet. Im Gegenteil, Flughäfen und Bahnhöfe z. B. zwingen einen – wenn auch temporär – zu mehr oder weniger lang andauernder Unbeweglichkeit, für die mehr oder weniger Raum zur Verfügung gestellt wird. Und auch vielfach, wenn wir uns in Bewegung wähen (Schiffe, Flugzeuge, Rolltreppen, Aufzüge etc.), werden wir nur bewegt.

Diese Unbewegtheit möchte ich als *Verortung in der Zeit* bezeichnen. Für unser Thema ist dabei interessant, dass die Verortung im Transitraum bzw. in Verkehrsarchitekturen selten positiv gesehen wird. Belege hierfür sind diverse Ablenkungsstrategien, die dazu führen, dass sich die Räume überlagern und gegenseitig verunklaren.

Und hier sehe ich eine besondere Herausforderung für ArchitektInnen und KünstlerInnen sowie für staatliche oder private BauherrInnen. Denn wenn wir uns im Raum-Zeit-Kontinuum der Transiträume nicht verlieren wollen, müssen wir deren Rhythmisierung, deren besondere Eigenarten forcieren, d. h. erlebbar machen. Wir müssen ganz allgemein starke Orte mit eigener Identität schaffen, die – im besten Fall auf vielen Ebenen – zur Auseinandersetzung, zur Aneignung herausfordern.

Dass diese Identitäten aus den Parametern der speziellen Raumsituationen abzuleiten sind, ist nach meiner Auffassung der Kunst am Bau eingeschrieben. Die möglichen Ausprägungen sind aber selbstverständlich vom jeweiligen individuellen künstlerischen Interesse abhängig. In Bezug auf Verkehrs-

architekturen sehe ich dabei ein besonderes Potenzial in der Thematisierung der Durchdringung von Raum und Zeit, einem Thema, das in wenigen Lebenssituationen derart anschaulich werden kann.

Wie aber auch immer der künstlerische Eingriff sein mag: Entscheidend ist in jedem Fall zu versuchen, einen sinnlich-intellektuellen Mehrwert zum Nutzen der Menschen und damit auch der Orte zu schaffen. Gelingt dies – gegebenenfalls auch durch Vermittlung –, so stellt sich zumeist auch ein sehr praktischer bzw. ökonomischer Effekt ein: Als wertvoll erkannte Objekte und Räume werden seltener Opfer von Vandalismus. Dass dabei keine Kausalität zwischen praktischem Aufwand und (Mehr-)Wert besteht, sondern nur die zwischen dem Ort und dessen Interpretation, soll meine Arbeit »Strom« verdeutlichen.

»Strom« wurde für die Kreuzung einer stark befahrenen Autostraße mit einer Wasserstraße, an deren Ufern sich Fußgängerwege befinden, entwickelt. (www.hamm.de/dokumente/Brueckenlicht.pdf) Der minimale Eingriff, der formal aus der Durchführung *eines* Lichtrohres durch bereits vorhandene runde Öffnungen in den Unterzügen der Brücke besteht, schafft es durch seine besondere Platzierung und den dem Tag-Nacht-Rhythmus folgenden Farbwechsel nicht nur einen breiten Stimmungsbogen aufzuspannen, sondern ebenso den Ort durch das Zusammenspiel von Brückenschatten und Lichtspiegelung in ein anschauliches »Raum-Zeit-Bild« zu transformieren.

Copyright-geschütztes
Bildmaterial

Copyright-geschütztes Bildmaterial

Eva-Maria Joeressen: STROM, 2002, Entwurf im Rahmen der Planungen »Brücken und Licht«, Hamm/Westf. (Computer-Simulation der Tag- und Nachtansicht, Realisierung geplant)

U-Bahnhof Lohring, Bochum, Gutachterverfahren 1997, Realisierung bis 2006. Architekten: Rübsamen + Partner. Kunstkonzept: Eva-Maria Joeressen. Klangkonzept: Klaus Kessner (Foto: EMJ)



Aoife Rosenmeyer ist freiberufliche Kuratorin und Kritikerin. Bis Ende 2007 arbeitete sie als Kuratorin bei Artwise Curators. Nach Abschluss ihres Kunststudiums erwarb sie einen Mastertitel beim London Consortium (Architectural Association, Birkbeck College, ICA und Tate Gallery).

Gary Hume: Tony Blackburn, 2000 Tapestry in silk and wool, 150 x 220 cm, Kunstsammlung der British Airways, kuratiert von Artwise Curators (Foto © Alex Delfanne/ Artwise Curators 2008)



Aoife Rosenmeyer

Die englische Kuratorengruppe Artwise betreut die Kunstsammlung der British Airways bereits seit 1996. Sie ist überzeugt, dass außergewöhnliche Kunst und herausragendes Design in Wartehallen von Flughäfen eine Reise deutlich aufwerten. Wie kooperieren Artwise und British Airways? Welchen Herausforderungen mussten wir uns bei der Schaffung einer neuen Umgebung für die Empfangshalle im Terminal 5 des Flughafens London-Heathrow stellen? Warum sollte man an Orten für Transport und Verkehr überhaupt in Kunst investieren?

Heute betreut und organisiert Artwise eine Sammlung von über 1.500 Kunstwerken, die Künstler wie Bridget Riley, Bernd und Hilla Becher, Sol LeWitt, Peter Doig und Candida Höfer umfasst und weltweit in 46 Flughafenlounges präsentiert wird. Dabei orientiert sich die Einrichtung jedes Ausstellungsraumes an einer konzeptuellen Thematik und beinhaltet meist Werke von Künstlern, die mit dem Ort verbunden sind. Da die finanziellen Mittel begrenzt sind, werden Arbeiten von neuen, aufstrebenden Künstlern bezogen und Programme zum Austausch von Leihgaben initiiert. Gleichwohl haben wir viel Anerkennung für die hohe Qualität der ausgestellten Kunst erhalten. Auch die ortsbezogenen Installationen von Designern und Künstlern, die in den letzten Jahren organisiert wurden, sind mit viel Lob bedacht worden. Hierbei ist neben Janet Cardiffs Ton- und Klangwerk für den Hauptsitz von British Airways in London auch die Installation von Tjep zu erwähnen, die 2004 mit dem Dutch Design Award ausgezeichnet wurde. Inzwischen ist Kunst als integraler Bestandteil jeder Lounge der Fluggesellschaft ein starkes Medium zur Vermittlung der Marke British Airways.

Der von Richard Rogers gestaltete Terminal 5 am Flughafen London-Heathrow ist ein Wahrzeichen der Stadt. Durch die Zusammenlegung mehrerer British-Airways-Lounges in dem eindrucksvollen Flughafengebäude wurde die unbedingte Notwendigkeit verdeutlicht, die Identität dieser Fluglinie mit Vertrauen und Atmosphäre zu vermitteln. Von 2005 bis 2008 arbeitete Artwise mit Angestellten des Unternehmens zusammen und integrierte dabei von Design- und Marketingexperten bis hin zu Ingenieuren zahlreiche Fachbereiche. Gemeinsam organisierten wir die Verteilung von Werken der Sammlung in den Wartehallen und bestimmten jene Orte, an denen Auftragsarbeiten für Kunst und Design angebracht werden sollten. Auch die entscheidende Frage nach der Bestimmung und den Aufgaben dieser Werke wurde in enger

Kooperation beantwortet. Nach intensiver Überlegung baten wir Künstler und Designer Arbeiten zu realisieren, die durch ihre Originalität Interesse auf die zentralen Orte ziehen und den Übergang von Bereichen der British Airport Authority zu den Räumen von British Airways verdeutlichen sollten. Dabei sollten die Flughafengäste begrüßt und informiert werden. Der Standort London war als Schmelztiegel für Kreativität und Innovation darzustellen.

Unter diesen Auftragswerken hat wohl »Cloud«, eine Arbeit des Designkollektivs Troika, die wichtigste Funktion. Die abstrakte Wolkenform mit einer Länge von fünf Metern ist mit mehr als 5.000 silbernen und schwarzen Plättchen bedeckt, die fortwährend in Bewegung gehalten werden und hörbare Reflexionswellen über die Wolke senden. Die magische und zugleich beruhigende Erfahrung eines Aufstiegs über der Wolkendecke während des Fluges hatte Troika zu dieser Arbeit inspiriert. »Cloud« wurde über den Rolltreppen aufgehängt, die zu den Executive Lounges von British Airways führen, und markiert dadurch deutlich einen Übergang zu diesem Bereich, der doch für alle Gäste des Terminals sichtbar bleibt.



Im Zeitalter der Rationalisierung ist Kunst für British Airways ein aktives Werkzeug. Die Wartehallen der Fluglinie sind Zufluchtsorte, die ihren Besuchern, von denen viele regelmäßig im selben Flughafen Zeit verbringen, zugleich Entspannung und Anregung bieten. Kunst fördert Interesse und hilft eine anspruchsvolle Umgebung zu schaffen, die verschiedene Gemütslagen widerspiegelt. Einzigartige, ortsspezifische Werke zeugen zudem von der starken Beachtung, die British Airways seinen Kunden schenkt. Durch die Auswahl der Künstler tritt die Fluggesellschaft als progressives Unternehmen in Erscheinung, das Innovationen, neue Technologien und Kreativität fördert. Die jüngsten Entwicklungen in der Kunstsammlung von British Airways verdeutlichen außerdem, dass Auftragswerke von Künstlern und Designern ein sehr effektives Mittel zur Kommunikation mit Kunden sein können.

Troika: »Cloud«, kinetische Skulptur. Herstellung: Mike Smith Studio. Direktauftrag von British Airways für Terminal 5. Kuratiert von Art-wise (Foto: © Alex Delfanne/Art-wise Curators 2008)



Carsten Thiemann hat in Kassel und Wien Architektur studiert mit den Schwerpunkten Architekturtheorie und Projektmanagement. Seit 1999 bei der Bahn-Tochter DB Station&Service AG. Seit 2000 bei der zentralen Produktentwicklung. 2007–2009 übernimmt er im Bahnhofsmanagement Berlin die Leitung der Organisationseinheit Ost. Seit 2001 vertritt er die DB Station & Service AG in der Watford Group (internationale Vereinigung von Architekten und Designern bei Bahnen).

Carsten Thiemann DB Station&Service AG Kunst am Bahnhof

Kunst am Bau begleitet die Eisenbahn seit ihrer Entstehung. In vormoder-ner Zeit waren es vor allem bauplastische Arbeiten und Wandbilder, die als Bestandteil des baukünstlerischen Konzeptes der Architektur angesehen wurden, aber dennoch eigenständige Bewunderung fanden. Ähnliche Ansätze gibt es auch wieder in der Nachkriegsmoderne. Dort entwickelt sich die Kunst aber häufig nicht mehr organisch aus den Strukturen des Bauwerks, sondern wird exponiert herausgestellt. Heute präsentieren sich Architektur und Produktdesign gerne »rein« und »entmaterialisiert«, mit einem ästhe-tisch autarken Anspruch, der manchmal wenig Raum für künstlerische Arbei-ten lässt. So besteht heute deren Ansatz eher in der Interpretation oder Verfremdung der Örtlichkeit, in Gegensätzen, Überraschungen und Mehr-deutigkeiten. Zu den klassischen Disziplinen gesellten sich Installationen, Arbeiten mit Licht und Klang, aber auch temporäre Aktionen.

Die DB Station&Service AG hat als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen primär die Aufgabe, ihre Verkehrsmobilien sicher und zuverlässig zu betreiben und einen möglichst komfortablen Zugang zum Verkehrssystem Bahn zu gewährleisten. So bilden der barrierefreie Ausbau von Stationen und die Verbesserung von Kundeninformation und Wetterschutz vordring-liche Bauaufgaben. Für eine positive Aufenthaltsqualität an den Stationen gestalten die Architekten und Ingenieure in unserem Auftrag auch bei Neu-baumaßnahmen möglichst mit anspruchsvollen Volumen, Formen und Mate-rialien, mit Licht und Farben. Bahnhöfe in Dresden, Hannover, Leipzig, Göttin-gen, Jena-Paradies oder Wolfsburg sind funktional und atmosphärisch zugleich. Ergänzend setzen wir gut gestaltete und funktionale Ausstat-tungsprodukte ein.

Zum Kerngeschäft gehört selbstverständlich die Erhaltung der Substanz der Bahnhofsgebäude unter Berücksichtigung des schützenswerten kultu-rellen Bestandes. Von insgesamt 5.400 Stationen stehen zahlreiche Bahn-hofsgebäude unter Denkmalschutz. Wir gehen bei den Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen stets sorgsam mit Symbolen und Zeugnissen der Vergangenheit und künstlerischen Werken um und kümmern uns unter Einhaltung der Auflagen des Denkmalschutzes um die Gebäudesubstanz der Bahnhöfe. Hierfür werden jährlich große Summen investiert. Um nur ein



Beispiel zu nennen: Im Zuge der Modernisierung der Duisburger Empfangshalle wird die Deckenkonstruktion originalgetreu wiederhergestellt, die lange unter einer Zwischendecke verborgen lag.

Die Finanzierung neuer Kunstwerke oder die Errichtung von Denkmälern am Bahnhof oder im Gebäude stehen also gegenwärtig nicht im Fokus des Interesses von Öffentlichkeit und Bahnkunden. Auch im Fördermittelkatalog kommen sie nicht vor. Dennoch entstehen durch engagierte Kooperationen mit Kommunen oder anderen Unternehmen immer wieder wichtige oder reizvolle künstlerische Arbeiten: Zum Beispiel ein Bodenkunstwerk von Daniel Buren in Wolfsburg Hbf., eine Giordano-Bruno-Skulptur von Alexander Polzin am Potsdamer Platz in Berlin, ein Wandbild sächsischer Burgen und Schlösser auf Meissner Porzellan in Dresden-Neustadt, ungewöhnliche Warteräume in Hannover Hbf., temporäre Lichtinstallationen zur »Luminale« in Frankfurt am Main, Wandmalereien lokaler Künstler an vielen Orten und nicht zu vergessen: Mahnmale für unsere historische Verantwortung wie das in Berlin-Grunewald.

Die Werkstatt-Initiative des BMVBS sehe ich als erfolgreich an, weil sie ein neues Nachdenken zum Thema »Kunst im öffentlichen und baulichen Bereich« anstößt. Neben dem aufgezeigten Klärungsbedarf zu Fragen der öffentlichen Finanzierung bei Verkehrsbauten schätze ich vor allem ihren Beitrag, Wissen, Meinungen und praktische Erfahrungen zu diesem Thema zu bündeln und breiten Kreisen zugänglich zu machen.



Temporäre Gestaltung eines Warteraums in Hannover Hbf. durch Studenten (Foto: Heinz Herrmann, DB)

Bodenkunstwerk von Daniel Buren in Wolfsburg Hbf. (Foto: Carsten Thiemann, DB)



Image und Werterhaltung

Hartmut Liebs: Als Bahnexperte und ehemaliger Niederlassungsleiter bei der Deutschen Bahn kann ich nur sagen: Der Bund hat es in der Hand, die 1-Prozent-Regelung oder etwas Vergleichbares auch für Verkehrsbauten durchzusetzen. Das ist erforderlich, weil die Bahn nicht im privaten Auftrag von sich aus die Bundeszuschüsse dafür verwenden kann. Das kriegt sie vom Eisenbahnbundesamt gestrichen. Da muss eine Weisung des Bundesministeriums an das Eisenbahnbundesamt gehen.



Hartmut Liebs

Hans-Dieter Hegner: Weisungen sind bei einer Aktiengesellschaft allerdings schwierig. Bei den Zuschüssen haben Sie prinzipiell Recht. Da sind aus unserer Sicht die Richtlinien für die Durchführung von Zuwendungsbaumaßnahmen anzuwenden.

Einfacher wäre es noch, wenn das Unternehmen von sich aus aktiv würde. Wir haben das gerade beim Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) erlebt. Der Flughafen ist durchgeplant, es ist alles festgelegt: die Farbe, das Plattenmaterial und die Fugenbreite, auch, wo die Werbetafeln hängen sollen. Nur Kunst war nicht vorgesehen. Es war auch im ersten Anlauf nicht zu vermitteln, warum diese hinzukommen sollte. Erst beim zweiten Versuch haben wir über den Aufsichtsrat einen Beschluss durchgesetzt. Und dann wurde mit uns verhandelt. Wir haben die Regelung, ein halbes Prozent der

Bausumme für Kunst am Bau bereitzustellen, leider nicht ganz einhalten können, aber wir haben immerhin ein Kunstkonzept durchgesetzt, das jetzt in die Umsetzung geht. Auch bei der Bahn wäre es hilfreich, wenn der Impuls aus dem Unternehmen käme.

Moderation: Herr Thiemann, was, glauben Sie, würde passieren, wenn Sie für einen der herausgehobenen Bahnhöfe, die Sie in den nächsten Jahren sanieren werden, Gelder für Kunst am Bau beantragen?

Carsten Thiemann: Wir versuchen zunächst einmal, an den Bahnhöfen eine Wohlfühlatmosphäre zu erzeugen und Aufenthaltsqualität zu schaffen: Das tradierte und ja auch hier wieder zitierte Image der Bahnhöfe als Unort wollen wir ändern. Es ist nicht so, dass wir uns in dem Bereich überhaupt nicht engagieren würden, im Gegenteil. Ich denke, wir haben ganz unterschiedlich charakterisierte Bahnhöfe in den letzten Jahren fertiggestellt. Man darf auch nicht vergessen, dass unsere Bahnhöfe natürlich zu 95 Prozent aus Substanz bestehen, mit der wir umgehen müssen, und die Neubautätigkeit sehr gering ist.

Jan Papenhagen: Meine Erfahrung aus dem Baubereich zeigt ganz praktisch, dass ein Gebäude, das Naturstein im Sockelbereich hat, weniger besprayed wird als ein Gebäude, das rein als Putz-Profanbau dasteht. Was eine handwerkliche Wertigkeit vermittelt, wird mehr geachtet. Etwas, was an sich einen Wert darstellt und mit Liebe und Sorgfalt gemacht ist, wird behutsamer benutzt als etwas, das als reines Funktionselement existiert. Wenn ich an Bahnhöfe denke und an die Services, dann könnte ich mir vorstellen, dass die Unterhaltung eines Bahnhofs einen großen Kostenaufwand darstellt. Abgeschwächt gilt das Gleiche wahrscheinlich auch bei Flughäfen. Wenn man jetzt das Thema »Unterhaltung« nimmt, spräche das dafür, beim Bau mehr in Wertigkeit zu investieren, um die späteren Unterhaltungskosten zu reduzieren.

Moderation: Wir nähern uns dem Thema »Mehrwert von Kunst am Bau für das auftraggebende Unternehmen«. Vielleicht können Frau Rosenmeyer und Herr Ganseforth dazu noch etwas sagen. British Airways ist ja durch keinerlei Prozentklausel dazu gezwungen, so etwas zu tun. Das Unternehmen agiert da vollständig aus Eigeninteresse. Und die üstra hat das Konzept auf Initiative des Vorstandsvorsitzenden ohne staatliche Intervention entwickelt. Welchen Mehrwert haben sich die jeweiligen Unternehmen davon versprochen?



Jan Papenhagen



Aoife Rosenmeyer: Es geht um die Erfahrung der Kunden, die wie British Airways in Kunst investieren. Sie werden in den letzten Jahren immer mehr involviert. Aus einer Sammlung, die in den Bürogebäuden fast versteckt wurde, ist ein »Public Art«-Konzept geworden. Und es schafft nicht nur Mehrwert für das Unternehmen, sondern auch für die Fluggäste und Nutzer. Das geht nur, weil der Kunde involviert ist, weil wir ihn ins Projekt integrieren. British Airways ist da nur ein Beispiel, wir haben auch mit anderen Kunden in ähnlicher Weise an »Public Art«-Ideen gearbeitet. Immer mehr Unternehmen erkennen, dass das Kundenbindung und gutes Marketing ist.

Moderation: Herr Ganseforth, Sie haben eben schon gesagt, dass sich für Ihr Unternehmen dieses Konzept der Reduzierung der Bauunterhaltungskosten, des Zurückdrängens von Vandalismus, auch finanziell gerechnet hat. Aber ich nehme an, dass das Prinzip »langfristige Kostenreduktion durch anfängliche Mehrausgaben« nicht der Hauptgrund war, weshalb Sie die Strategie der kompletten Designorierung der üstra verfolgt haben.

Heinrich Ganseforth: Nicht der Hauptgrund, nein, aber eben auch ein Grund. Das Thema »Vandalismus« spielt wirtschaftlich eine ganz große Rolle, auch in den Fahrzeugen und natürlich in sämtlichen baulichen Anlagen. Da ist auch die Frage, welche erfolgreichen Strategien es gibt. Die eine ist ein integratives Konzept wie der »Hannover–New York-Express«, aber das kann man natürlich nicht überall machen. Die andere ist in der Tat die Hochwertigkeit, wie eben schon gesagt worden ist. Sandstein und andere Materialien, die hochwertig wirken, werden weniger angegriffen als alte Waschbetonflächen oder Oberflächen mit einfachem Anstrich oder Beschichtung. Diese Erfahrung haben wir vielfach gemacht und haben sie deshalb auch zur Grundlage der Überzeugungsarbeit in den politischen Gremien gemacht. Was passiert mit diesen Anlagen bei der Dauernutzung? Wie verhalten sich wirtschaftliche Gesichtspunkte zu einer entsprechenden Anmutung?

Auch die Hochwertigkeit der Fahrzeuge hat sich bewährt. Als wir das Fahrgastfernsehen installiert haben, dachte anfangs jeder, dass Flatscreens in den Fahrzeugen Vandalismusziele sind. Aber sie sind es eben überhaupt nicht. Sie werden nicht angegriffen, weil sich die Leute nicht mehr langweilen, sondern hinschauen und nicht stattdessen die Gummidichtungen mit dem Taschenmesser aufschlitzen. Ich kann nur sagen, das ist ein Aufwand, der sich lohnt. Es ist vorher schwer kalkulierbar und auch in der Nachkalkulation schwierig beweisbar, wie viel Geld dadurch genau eingespart werden konnte, aber es sind erhebliche Summen. Aber das Wichtigste ist natürlich die Nach-



frage durch die Fahrgäste, weil diese am empfindlichsten auf heruntergekommene Situationen reagieren. Das war auch der entscheidende Antrieb zu sagen: Dieses ständig in der Stadt präsente System Nahverkehr muss einfach einen Auftritt haben, der auch die Stadt insgesamt bereichert. Es muss also insgesamt stadtbildprägend sein und eine Visitenkarte als Einladung dafür, den ÖPNV auch zu benutzen.

Moderation: Ich möchte noch ein Thema anschneiden, das mir sehr zentral scheint. Das ist im Vortrag von Asta von Buch im Ansatz schon angeklungen, nämlich dass die Kunst am Bau teilweise die Trennschärfe zur Werbung verlor. Es interessiert mich, ob wir es hier mit einem Konflikt von Individualisierung und Standardisierung zu tun haben. Individualisierung insofern: Wenn ich mit einer U-Bahn fahre, dann möchte ich beim Einfahren in die Station am liebsten sofort merken, wo ich bin. Wenn ich als Fernreisender auf Bahnhöfen unterwegs bin, möchte ich auf der anderen Seite alles möglichst nach geregelten Farben vorfinden, um mich schnell problemlos orientieren zu können, an welchem Ort auch immer ich bin.

Carsten Thiemann: Das ist meines Erachtens eher ein sehr produktiver »Konflikt«, dass wir natürlich auf der einen Seite eine durchgängige Systematik haben möchten, die es dem Reisenden ermöglicht, sich relativ leicht und schnell zu orientieren. Aber auf der anderen Seite habe ich, wenn ich die Vorschriften zu Brandschutz und Beleuchtung im Grundsatz berücksichtige, immer noch eine Spielwiese, auf der ich vieles machen kann.

Moderation: Ich setze noch mal nach beim Thema »Werbung«. Jemand, mit dem ich im Vorfeld dieser Veranstaltung sprach, hat zu mir gesagt: »Der größte Feind der Kunst am Bau an Verkehrsbauten, insbesondere an Bahnhöfen, ist ja eigentlich die Werbung, weil jede Fläche, die für Kunst in Anspruch genommen wird, nicht mehr als Werbefläche verkauft werden kann.« Stimmt das?

Carsten Thiemann: Nein, so nicht. Erstens fixiert das Kunst als etwas, das nur an die Wand kann. Das ist ja gar nicht so. Wir haben von kleinen Lichtskulpturen angefangen alles Mögliche, was sich als Kunst manifestiert oder auch nicht manifestiert, weil das nicht greifbar ist. Im Sinne der Ökonomie der Aufmerksamkeit – jeder möchte natürlich ein Maximum an Attraktion erzeugen – stimmt die Befürchtung vielleicht schon, aber auch wir haben gemeinsam mit unserem Werbevermarkter festgestellt, dass eine Überfrachtung mit Werbung niemandem was bringt.



Eines der jüngeren Beispiele ist zum Beispiel der Hamburger Hauptbahnhof, wo wir einfach aufgeräumt haben und mit einem neuen Schlüssel des Werbekonzepts letztendlich sogar die Werbeerlöse erhöhen konnten, weil die Flächen, die jetzt noch zur Verfügung stehen, eine deutlich bessere Wirkung erzielen.

So ist es aus meiner Sicht auch kein Konflikt, wenn das von vornherein im Konzept berücksichtigt ist. Im Nachhinein etwas hinzuzufügen, ist natürlich immer schwierig, weil es dann zu Verdrängungsprozessen kommt. Aber wir haben ein ähnliches Phänomen zum Beispiel auch mit der Kundeninformation. Auch da definieren wir sozusagen Tabuzonen rings um die Anzeige und um die Wegeleitung. Da darf Werbung keinen Platz haben, weil sie dort kontraproduktiv für die schnelle und einfache Orientierung der Reisenden im Bahnhof ist.

Moderation: Herr Hegner, ich glaube, wir können feststellen, dass wir ganz viel guten Willen auf allen Seiten haben. Wir haben auch Anregungen bekommen von Künstlerseite, vonseiten des ÖPNV, aus dem europäischen Ausland, wie man Dinge noch besser machen kann, was man noch realisieren kann.

Ist es jetzt ein logischer nächster Schritt, dass Sie und die Bahn und das Eisenbahnbundesamt einen runden Tisch machen und sich überlegen, was man in die Praxis umsetzt?



Hans-Dieter Hegner

Hans-Dieter Hegner: Die Form des Tisches ist weniger wichtig, aber man muss miteinander reden. Als ich das Referat vor zwei Jahren übernommen hatte, haben wir zum Beispiel alle Verkehrsreferate eingeladen und darüber gesprochen, was man alles machen kann. Dabei sind viele gute Ideen zusammengekommen. Aber wir können nicht alles auf einmal verfolgen. Wir haben uns dann beispielhaft den Flughafen Berlin Brandenburg International rausgezogen. Da haben wir uns lange und erfolgreich engagiert, und sicherlich werden wir auch mit der Bahn weiter reden.

Wir wollen mehr Verkehr auf die Schiene bekommen, und wir wollen, dass mehr Menschen die Bahn nutzen. Deshalb müssen wir auch die Verkehrsbauwerke so gestalten, dass sie ansprechend, dass sie hochwertig sind. Größere Bahnhöfe waren in früheren Zeiten eigentlich erhabene Kathedralen der Moderne. Da fühlte man sich plötzlich in eine ganz andere Welt mitgenommen. Heutige Bahnhofsarchitektur ist natürlich etwas anderes als die Baukunst des 19. Jahrhunderts. Wichtig aber ist, dass wir auch die heutigen Bauten hochwertig prägen, um das Image der Verkehrsträger zu steigern. Das ist doch eigentlich das Ziel.

Eva-Maria Joeressen: Genau das versuche ich mit meinen kontextspezifischen Arbeiten. Es ist wichtig, die vorhandenen räumlichen Strukturen zu analysieren. Wenn ich Ideen entwickle, speisen sie sich aus der Geschichte der Orte ebenso wie aus ihrer Nutzung, und sie beziehen Aspekte wie die Aufenthaltsqualität ein. Voraussetzung dafür ist natürlich, dass die Bauherren Geld für Kunst bereitstellen.

Hans-Dieter Hegner: Wir haben beim Umzug von Bonn nach Berlin natürlich ökologische Maßnahmen beachtet und für jedes Objekt ein Energiekonzept gemacht, obwohl wir einen Kostenrahmen gehabt haben. Da gab es 20 Milliarden für den Umzug und mehr nicht. Und wir haben alles eingehalten und haben trotzdem Kunst am Bau realisiert, wir hatten hohe Baukulturqualität im Blick. Auch Kunstwettbewerbe waren drin. Man kriegt das unter einen Hut, das ist meine Botschaft. Das gelingt auch bei großen Maßnahmen der Bahn, der Flughafengesellschaften, des ÖPNV. Wir können den Verkehr mit guter Architektur und guter Kunst am Bau attraktiver machen.

Wir bestreiten unter anderem den Brückenbaupreis aus den Geldern meines Referates. Und der kommt hervorragend an. Wir haben eine Ausstellung gemacht, die als Wanderausstellung durch die Republik zieht. Die Leute gucken sich das an. Das ist Fortschritt, moderne Architektur, atemberaubend, das möchte man sehen, das möchte man erleben. Warum soll man das nicht auch an einem Bahnhof erleben können? Da ist Kreativität gefragt und der Wille, für baukulturelle Fragen auch ein angemessenes Budget zu haben.

Heinrich Ganseforth: Ich möchte noch eine Bemerkung zu den großen Bahnhöfen der großen Städte in Deutschland machen. Wir sollten uns darüber im Klaren sein, dass dort heute gezielt kommerzielle Zentren entwickelt werden, im Gegensatz zu früher. Die Bahn hat das Ziel, möglichst viel zu verpachten und möglichst viele Geschäfte anzusiedeln, die ja auch mit ganz anderen Öffnungszeiten arbeiten können. Und Leipzig ist zum Beispiel als ein Einkaufszentrum konzipiert. Da geht natürlich vieles andere unter. Das ist keine pure Verkehrsarchitektur, sondern es sind moderne Einkaufszentren. Da ist die Platzierung von Kunst am Bau ein noch weiter entfernt liegendes Thema.

Carsten Thiemann: Ich möchte anmerken, dass ich die Verquickung vom Vorhandensein von Kunst am Bau und genereller Qualität oder einen Mangel von Qualität so nicht sehen kann. Leipzig ist genannt worden, Berlin Hauptbahnhof, wir haben auch viele andere Beispiele mit viel Atmosphäre – ich nenne den Hauptbahnhof in Dresden mit der kreativen Weiterentwicklung der historischen Architektur durch Norman Foster. Auch einige Neubau-



bahnhöfe sind Landmarken, Jena-Paradies zum Beispiel. Man kann nicht sagen, nur weil wir an diesen Stationen keine Kunst am Bau realisiert haben, ist dort keine Aufenthaltsqualität, keine bauliche Qualität.

Sie sprechen den Brückenbaupreis an. Auch dort hat der viel geschmähte ehemalige Vorstand der Deutschen Bahn etwas in die Wege geleitet, was vielleicht nicht so bekannt ist. Es gibt bei der Bahn einen Brückenbaubeirat, der von angesehenen deutschen Ingenieurbüros unterstützt wird, eben gerade, um die Qualität im Bereich der Ingenieurbauwerke zu erhöhen. Diese Bauten machen ja einen erheblichen Anteil der Investitionen und der Zuschüsse von Bundesseite aus, und auch da wollen wir Qualitätssteigerung.

Das ist nicht leicht. Das kostet zum Teil auch ziemlich viel Geld. Vielleicht mal eine Zahl: Wir geben jährlich einen einstelligen Millionenbetrag für Glasbruch aus, für das Ersetzen von Glas, das größtenteils mutwillig zerstört wird. Auch hier überlegen wir neue Wege und haben auch erste Erfolge. Wenn irgendwann die Leute merken, dass die Zerstörung immer schwieriger wird und alles schnell wiederhergestellt wird, dann geht der Vandalismus zurück. Aber der Aufwand ist bei der Menge an Stationen erheblich.

In diesem Zusammenhang finde ich Ihre Initiative für Kunst am Bau wirklich hilfreich, weil sie auch für uns ein Anstoß ist, über neue Dinge nachzudenken. Ein Know-how-Transfer, der den Blick über den Tellerrand öffnet, um mal zu sehen: Was kann man machen? Wo sind Defizite, die uns bisher nicht aufgefallen sind?

Aber wir haben auch schon mit dem Thema »Licht« gearbeitet, zum Beispiel am Bahnhof Hennigsdorf bei Berlin. Wir setzen uns auch mit Hinterlassenschaften der DDR auseinander. Am Bahnhof Dessau ist man einen interessanten Weg des Umgangs mit einem Fahngemälde gegangen, von dem man nicht so ganz weiß, ob das eine rote Fahne ist oder noch von der Epoche davor. Dieses Bild ist momentan verhängen. Man sieht es nicht, aber man hat es nicht zerstört. Es ist sozusagen gesichert und künftige Generationen können sich darüber verständigen, wie sie damit umgehen wollen.

Moderation: Zahlreiche Beispiele und Themen haben wir heute gar nicht anschneiden können. Als Fazit lässt sich sicher sagen, dass Künstler zur Aufwertung von Verkehrsarchitektur viel beizutragen haben. Man wird nicht flächendeckend jeden Kreisverkehr »bekunsten« können und wollen, aber die Ausstattung herausgehobener Bauwerke mit Kunst am Bau wie jetzt beim Berliner Flughafen und in Zukunft hoffentlich bei weiteren Verkehrsbauten wird ein Thema bleiben. Dazu haben die Vorträge und Diskussionen des heutigen Abends wertvolle Beiträge geleistet.



Kunst am Bau für das BMELV

Der Neu- und Erweiterungsbau für das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz war Gegenstand zweier Kunst am Bau-Wettbewerbe 2008, deren Ergebnisse im Frühjahr 2009 öffentlich vorgestellt wurden.

Das Berliner Büro Anderhalten Architekten hatte den vorausgegangenen Realisierungswettbewerb für sich entschieden. Teil des Konzepts ist ein allseitig umschlossener Gartenhof mit südwestlicher Ausrichtung. Mit einer symmetrischen Anlage stellen die Landschaftsarchitekten Thomanek Duquesnoy Boemans einen historischen Bezug her. Dieser Gartenhof war einer der beiden Standorte für die beschränkten, anonymen Realisierungswettbewerbe mit jeweils acht KünstlerInnen.

Thorsten Goldberg soll Cumuluswolke realisieren

Den ersten Preis beim Wettbewerb für den Gartenhof erhielt der Berliner Thorsten Goldberg. Er realisiert seit 1995 neben fotografischen Arbeiten und Videoarbeiten vermehrt Arbeiten der Kunst am Bau und Kunst im öffentlichen Raum. Auch vermittelnd und lehrend hat er sich mit Kunst am Bau und Kunst im öffentlichen Raum beschäftigt, z.B. als Sprecher der Kommission für Kunst im öffentlichen Raum des Kulturwerks in Berlin sowie als Initiator und Mitherausgeber von »Public Art Wiki«, eine gedachte Bibliothek, des Internetlexikons zu Kunst im öffentlichen Raum www.publicartwiki.org, als Lehrender an der Kunstuniversität in Linz und an der Muthesius-Kunsthochschule Kiel.

Copyright-geschütztes Bildmaterial

Für den Hof des BMELV hat Thorsten Goldberg ein raumwirksames Mobile vorgeschlagen: eine stilisierte Cumuluswolke auf einem waagrecht auskragenden Arm. Diese große weiße Wolke schwebt in der Mitte des umbauten Innenhofes hoch über dem architektonisch gestalteten Garten und akzentuiert den Himmel als dritte Dimension des Gesamtensembles aus Garten und Gebäude. Wechselnde Winde sollen den Kragarm und die Wolke in Bewegung setzen zu einem stillen Wechsel- und Schattenspiel. Geschickt gewählt ist der Standort am Gelenk des Gebäudeensembles und die Dimension des »Wolkenbügels«, die eine sichtbare Raumwirkung entfaltet. Ohne symbolische Aufdringlichkeit ist die große weiße Wolke auch ein Hinweis auf die Bedeutung des Klimas im Zusammenwirken mit Natur und gebauter Umwelt.

Entwurf von Thorsten Goldberg
für den Gartenhof des BMELV

Copyright-geschütztes Bildmaterial



Arnold Dreyblatt setzt sich mit Textcollage durch

Für die künstlerische Gestaltung der Besprechungsräume als zweitem Wettbewerbsstandort stand jeweils eine definierte Wandfläche zur Verfügung. Hier waren zweidimensionale flächenbezogene Lösungen gefragt, die im Relief nicht stärker als 20 cm sein durften. Das künstlerische Medium für diesen Standort konnte aus dem Bereich der Malerei, Grafik oder Fotokunst gewählt werden. Arnold Dreyblatt setzte sich mit einer Arbeit durch, in der sich verschiedene Schriftbilder komplex überlagern. Alle haben einen Bezug zu Aufgaben, Geschichte und Arbeitsgebieten des Ministeriums. Auch wenn die Beschränkung des Künstlers auf das Medium Text in der Jury kritisch diskutiert wurde, überwog die Zustimmung der Preisrichter zum innovativen Ansatz und der künstlerischen Durcharbeitung des Entwurfs.

Arnold Dreyblatt ist Installations- und Performancekünstler, Komponist und Musiker; seit 2007 ist er Mitglied der Akademie der Künste Berlin. Seit 2009 hat er eine Professur für Medienkunst und Freie Kunst an der Muthesius-Kunsthochschule Kiel.

Ausschnitt aus dem Vorschlag
von Arnold Dreyblatt für die
Besprechungsräume

Kunst am Bau und ihre Vermittlung – Raum für Diskurs

7. Werkstattgespräch

Termin: 27. August 2009, 19.00 Uhr

Ort: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Invalidenstraße 44, 10115 Berlin, Erich-Klausener-Saal

Kunst am Bau als integraler Bestandteil der Bauherrenaufgabe des Bundes ist Gegenstand eines besonderen Bildungsauftrags. Trotzdem wird Kunst am Bau bisweilen noch unzureichend wertgeschätzt, übersehen oder gar als Störung empfunden.

Zur überzeugenden Vermittlung von Kunst am Bau ist also ein komplexes, vielfältiges Vermittlungsinstrumentarium erforderlich. Künstler, Galeristen, Museumspädagogen und Nutzervertreter können dabei jeweils eigene Rollen übernehmen, um optimale Strategien zur Vermittlung von Kunst am Bau zu entwickeln. Welche Möglichkeiten es gibt, Kunst am Bau als wertvollen, eigenständigen Beitrag zur Aussage eines Gebäudes zu etablieren und zu vermitteln, diskutieren am 27. August Experten aus der Praxis. Im Erich-Klausener-Saal des BMVBS wird zeitgleich eine Ausstellung mit den Ergebnissen des Studierendenwettbewerbes Kunst am Bau für die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) sowie allgemeinen Informationen zu Kunst am Bau gezeigt.

Es diskutieren:

Leonie Baumann, Geschäftsführerin der Neuen Gesellschaft für Bildende Kunst, Berlin

Dr. Ute Chibidziura, Referentin beim BMVBS, Berlin

Manuel Franke, Künstler, Düsseldorf

Dr. Andreas Kaernbach, Kurator der Kunstsammlung des Deutschen Bundestages, Berlin

Nina Oswald, Quivid Team, Baureferat Stadt München

Werner Schaub, Vorsitzender des Bundesverbands Bildender Künstlerinnen und Künstler, Mitglied des Sachverständigenkreises Kunst am Bau beim BMVBS

Begrüßung: BauDir Klaus-Dieter Hegner, BMVBS

Moderation: Marie Neumüllers, Urbanizers Büro für städtische Konzepte, Berlin

Herausgeber
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Referat B 13, Leiter des Referats:
BauDir Hans-Dieter Hegner,
Projektleitung: Dr. Ute Chibidziura
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Konzept und Bearbeitung
Urbanizers Büro für städtische Konzepte, Berlin
Marie Neumüllers M.A., Pia Thilmann M.A.,
Dr. Bärbel Müller, Max Bracke

Layout
fernkopie, Berlin

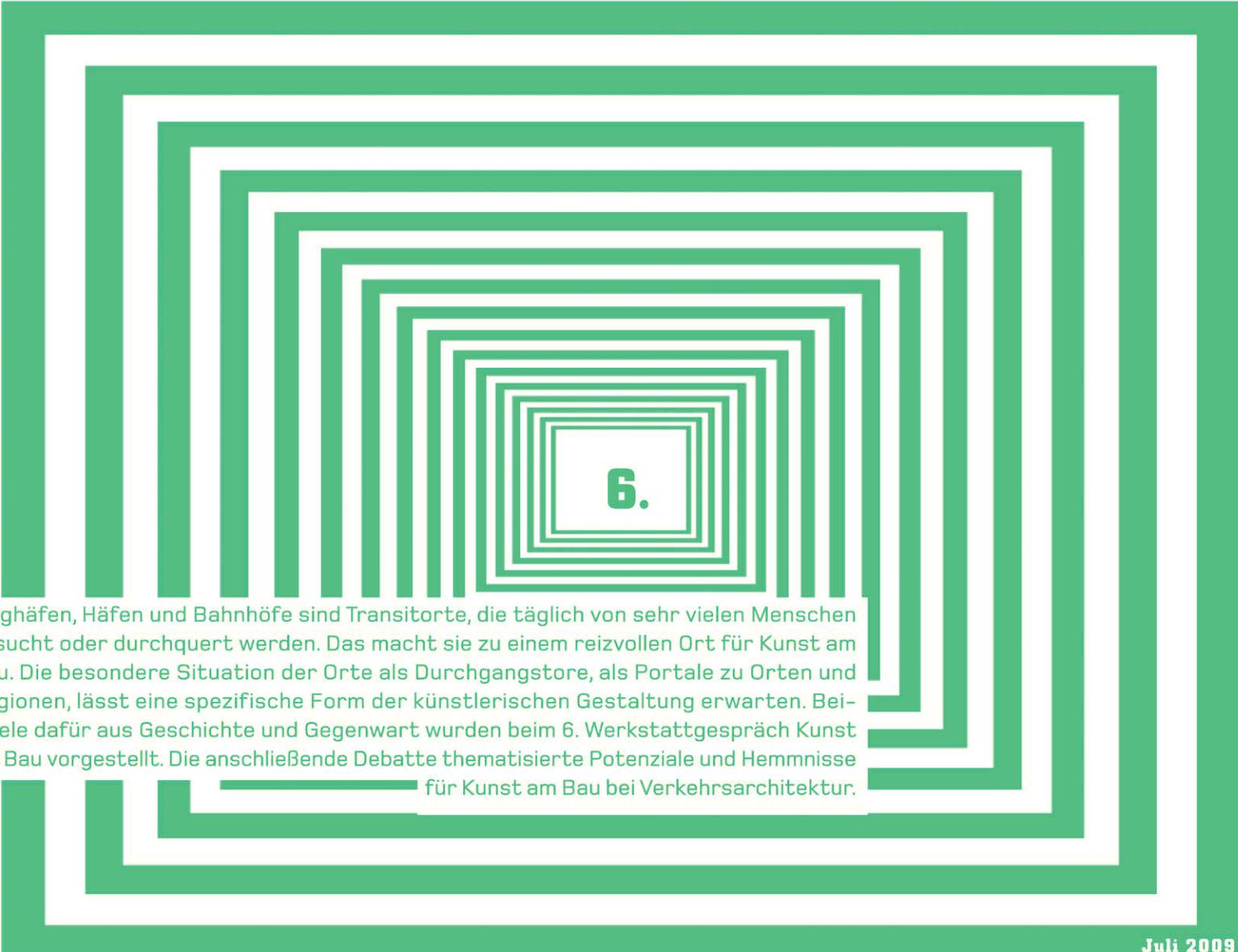
Druck
DruckVerlag Kettler, Bönen/Westfalen

Fotografien, sofern nicht anders angegeben
Milena Schlösser

Bestellungen
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
KunstamBau@bbr.bund.de, Stichwort: Verkehr

Nachdruck und Vervielfältigung
Alle Rechte vorbehalten
Juli 2009

Weitere Materialien zu Kunst am Bau finden Sie auf
den Internetseiten von BMVBS und BBR unter
www.bmvbs.de und www.bbr.bund.de
Diese Information stammt aus dem Internetangebot
des Bundesministeriums für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bitte beachten Sie den rechtlichen Hinweis unter
<http://www.bmvbs.de/impressum>



6.

Flughäfen, Häfen und Bahnhöfe sind Transitorte, die täglich von sehr vielen Menschen besucht oder durchquert werden. Das macht sie zu einem reizvollen Ort für Kunst am Bau. Die besondere Situation der Orte als Durchgangstore, als Portale zu Orten und Regionen, lässt eine spezifische Form der künstlerischen Gestaltung erwarten. Beispiele dafür aus Geschichte und Gegenwart wurden beim 6. Werkstattgespräch Kunst am Bau vorgestellt. Die anschließende Debatte thematisierte Potenziale und Hemmnisse für Kunst am Bau bei Verkehrsarchitektur.

Juli 2009

Auch die nächsten Werkstattgespräche werden in dieser Reihe dokumentiert.