

DOKUMENTATION

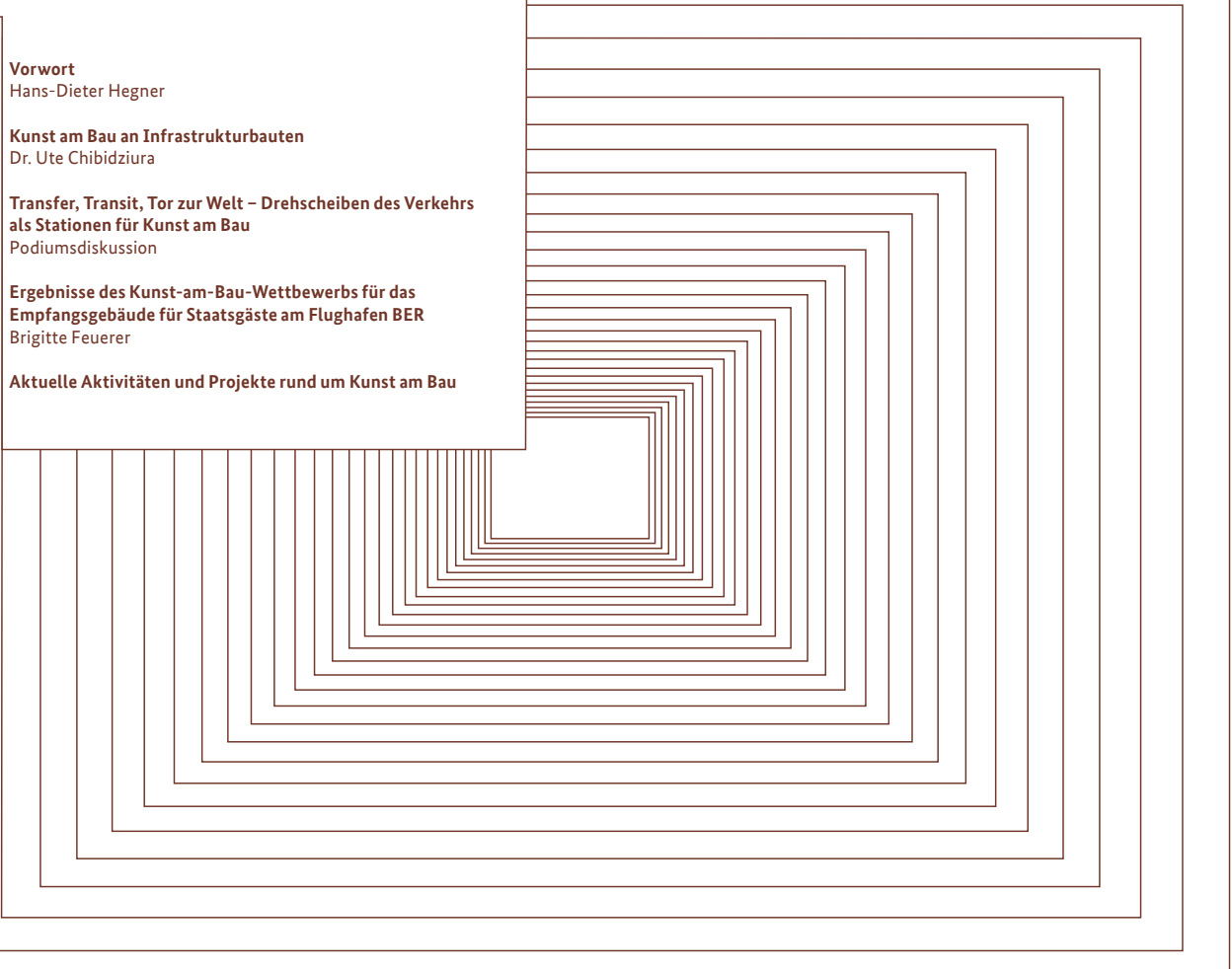
12. Werkstattgespräch

TRANSFER, TRANSIT, TOR ZUR WELT –
DREHSCHLEIBEN DES VERKEHRS ALS STATIONEN
FÜR KUNST AM BAU



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Inhalt

- 1 **Vorwort**
Hans-Dieter Hegner
 - 2 **Kunst am Bau an Infrastrukturbauten**
Dr. Ute Chibidziura
 - 10 **Transfer, Transit, Tor zur Welt – Drehscheiben des Verkehrs
als Stationen für Kunst am Bau**
Podiumsdiskussion
 - 25 **Ergebnisse des Kunst-am-Bau-Wettbewerbs für das
Empfangsgebäude für Staatsgäste am Flughafen BER**
Brigitte Feuerer
 - 32 **Aktuelle Aktivitäten und Projekte rund um Kunst am Bau**
- 

Hans-Dieter Hegner

Vorwort



Ministerialrat Hans-Dieter Hegner ist Bauingenieur und leitet im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) das Referat „Bauingenieurwesen, Nachhaltiges Bauen, Bauforschung“, das auch für Kunst am Bau zuständig ist.

Das Referat „Bauingenieurwesen, Nachhaltiges Bauen, Bauforschung“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) befasst sich vor allem mit nachhaltigem Bauen. Dazu gehören Themen wie Energieeffizienz, Ressourcenschonung, demografischer Wandel, aber auch Baukultur und Kunst am Bau. Denn wir sind davon überzeugt, dass es nicht nur um Energieeinsparungen gehen kann, sondern auch um baukulturelle Qualität gehen muss. Der Bund versteht Kunst am Bau als integralen Bestandteil der Architektur. Bis zu 1,5 Prozent der Bausumme unserer Projekte werden daher seit 1950 für Kunst am Bau eingeplant und ausgegeben. Aber der Bund setzt sich für Kunst am Bau nicht nur durch einzelne Projekte und Wettbewerbe ein. Der Sachverständigenkreis Kunst am Bau tagt mehrmals im Jahr. Er ist zusammengesetzt aus Architekten, Künstlern und Kunstwissenschaftlern sowie Vertretern der großen Künstlerverbände. Er berät den Bund bei all seinen Aktivitäten zur Kunst am Bau. So ist der überarbeitete und frisch gedruckte „Leitfaden Kunst am Bau“ gemeinsam entwickelt worden. Eine wesentliche Aufgabe ist auch der Erhalt und die Aufarbeitung der bestehenden Kunst am Bau in über 4.500 Liegenschaften des Bundes. Ein „Virtuelles Museum der 1.000 Orte“ ist im Entstehen, das die Kunst am Bau im Internet dokumentiert. Dazu kommen in diesem Jahr Kunst-am-Bau-Touren, die wichtige Kunst am Bau des Bundes auch für ein breiteres Publikum zugänglich machen.

Aber Kunst braucht den Diskurs, den wir mit den Werkstattgesprächen pflegen, nachvollziehbar anhand der Dokumentationen. Das Thema des vorliegenden Booklets sind Verkehrsbauten, denn sie sind zentral für unsere Gesellschaft. Sie stellen zudem eine besondere Aufgabe dar, da der Bund hier oft nicht alleiniger Bauherr ist. Neben den Bundesländern sind es auch private Unternehmen wie Flughafen- oder Hafengesellschaften, die mitentscheiden – auch über das Engagement für Kunst am Bau. Dass dies nicht einfach ist, haben wir am Flughafen Berlin-Brandenburg erfahren. Im Vorfeld war zunächst keine Kunst geplant. Wir haben uns gefragt: Wie soll das Tor zur Bundeshauptstadt gestaltet werden? Empfangen den Besucher nur Werbepлакate oder empfängt ihn eine Visitenkarte der Kulturnation Deutschland? Gemeinsam mit den Ländern Berlin und Brandenburg haben wir dafür Sorge getragen, dass Kunst am Bau am Flughafen durch Wettbewerbe ausgesucht und realisiert werden konnte. Die Kunst am Bau ist im Gegensatz zu vielen anderen Aufgaben am Flughafen BER fertig realisiert. Der Flughafen und die Kunst am Bau, so zum Beispiel Pae White mit dem fliegenden Teppich, wird sicherlich viele begeistern und schafft Identität und Wiedererkennbarkeit. Deshalb ist auch die vorliegende Dokumentation des 12. Werkstattgesprächs wichtig, um die Bedeutung von Kunst am Bau für große Infrastrukturprojekte auch in Zukunft zu verdeutlichen. Denn die gesellschaftliche Bedeutung von Verkehrsbauten ist ungebrochen, sie sollten daher auch in der Gegenwart unsere Baukultur prägen.



Lühe-Sperrwerk, Grünendeich,
Sturmflutrelief aus Beton von Heinz
Meyer-Bruck (1923–1997), 1967

Dr. Ute Chibidziura

Kunst am Bau an Infrastrukturbauten



Dr. Ute Chibidziura studierte an den Universitäten Graz und Köln Kunstgeschichte, Archäologie und Philosophie. Danach war sie wissenschaftliche Referentin beim Stadtkonservator Köln, Geschäftsführerin des Bundes Deutscher Architekten Köln und des Hauses der Architektur Köln. Seit 2006 ist sie im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung für Grundsatzfragen der Kunst am Bau beim Bund zuständig.

Seit dem Beschluss des Deutschen Bundestages 1950, bei allen Baumaßnahmen des Bundes ein Prozent der Bausumme für die künstlerische Ausgestaltung vorzusehen, wird bei Bundesbauten regelmäßig Kunst am Bau umgesetzt. Dementsprechend wurde auch bei bundesfinanzierten Infrastrukturbauten im Straßen-, Schienen- und Luftfahrtbereich, aber auch bei Baumaßnahmen im Rahmen des Küstenschutzes Kunst am Bau realisiert. Zahlreiche hervorragende Kunstwerke sind auf diese Art entstanden, von denen hier einige vorgestellt werden sollen. Ergänzt wird der Überblick durch neuere Kunst-am-Bau-Projekte anderer Infrastrukturmaßnahmenträger.

Ein frühes Beispiel für Kunst am Bau im Küstenschutz sind die von bislang unbekanntem Künstlern geschaffenen Mosaiken am Schöpfwerk Dannenberg, das 1961 im Mündungsbereich der Alten Jeetzel im östlichen Niedersachsen errichtet wurde (Siehe S. 5). Bei einem Hochwasser in Elbe oder Jeetzel kann das Schöpfwerk Wasser in die Alte Jeetzel umschöpfen und damit den Druck auf besonders belastete Deichstrecken mindern und die tiefer gelegene Ortslage Dannenberg vor Überflutungen sichern. Auf diese konkrete Aufgabe des Schutzbauwerks wird in zwei Mosaiken Bezug genommen: Das am Außenbau zeigt das Schöpfwerk im verzweigten Flusssystem der Jeetzel und ihrer Nebenarme südlich der Elbe, während jenes im Pumpenraum eine Sturmflut darstellt, die Haus und Heim hinwegzuschwemmen droht.

Wie wichtig effektiver Küstenschutz ist, wurde 1962 schmerzlich bewusst, als es an der Nordsee zu einer großen Sturmflut kam, die zu einem schlagartigen Anstieg der Elbe in Hamburg und Umgebung führte und fast 400 Todesopfer forderte. Als Reaktion auf die Sturmflut wurde der Hochwasserschutz an der Unterelbe intensiviert und die bis 125 Kilometer landeinwärts tidenabhängige Elbe und ihre Zuflüsse mit einer Reihe von Sperrwerken versehen, die die anliegenden Auen und Niederungen vor Überschwemmungen schützen sollen.

Ein schönes Beispiel für Kunst am Bau an einem der neuen Sperrwerke ist das 1967 von dem Architekten, Künstler und Dozenten der Fachhochschule Buxtehude Heinz Meyer-Bruck geschaffene Betonrelief am Lühe-Sperrwerk in Grünendeich. Es erinnert eindrücklich an die Flut im Jahr 1962 und entstand im Gedenken an die Opfer: Im unteren Bereich des sieben Meter hohen Reliefs wird Neptun auf einem Fisch stehend dargestellt, der grollend seinen Dreizack schwingt; über ihm schwellen die Fluten und bedrohen das durch Obstbäume symbolisierte Alte Land. Das Sperrwerksteuerhaus wurde im letzten Jahr abgebrochen und damit auch das Relief. Es ist zu hoffen, dass es an einem anderen Ort wieder aufgestellt werden kann, wofür sich der örtliche Kulturverband sehr engagiert. Ebenfalls im Rahmen des Hochwasserschutzkonzeptes Unterelbe entstand das 1969 begonnene und 1973 vorläufig in Betrieb genommene Sperrwerk Ilmenau in Winsen/Luhe am Zusammenfluss mit der Elbe. Fertiggestellt wurde das 12 Mio. Euro teure Sperrwerk erst 1976. Bereits 1973



Sperrwerk Ilmenau, Winsen/Luhe,
Gestaltung von Kurt Bernecker
(1895–1974), 1973



Nord-Ostsee-Kanal-Tunnel, Rends-
burg, „Fährmann“, Bronzeplastik von
Karlheinz Goedtke (1915–1995) und
Carl Lambertz (1910–1996), 1961



Schöpfwerk Dannenberg, Mosaiken
unbekannter Künstler, 1961



erhielt es seine Kunst am Bau, für die der aus Königsberg stammende Maler Kurt Bernecker verantwortlich zeichnete. Seine künstlerische Gestaltung überträgt die Aufgabe des Schutzbauwerks in ein Relief mit stark abstrahierten Formen, die an Schifffahrtszeichen oder aus der Signaletik abgeleitete Elemente erinnern.

Die am stärksten befahrene Wasserstraße der Welt ist der 1878 bis 1895 errichtete Nord-Ostsee-Kanal, der auf knapp 100 km Länge die Elbe bei Brunsbüttel mit der Ostsee bei Kiel-Holtenau verbindet. Seit 1961 besteht in Rendsburg ein Straßentunnel, der den Kanal unterquert. An der südlichen Tunneleinfahrt ist ein freiplastisch gearbeiteter Fährmann aus Bronze angebracht, der auf einem fünf Meter langen Kahn dahingleitet und seinen Stab elegant in das Wellen darstellende Mosaik senkt. Die Arbeit ist Ergebnis eines anlässlich des Tunnelbaus ausgelobten Kunst-am-Bau-Wettbewerbs und wurde vom Möllner Bildhauer Karlheinz Goedtke in Zusammenarbeit mit dem Maler und Grafiker Carl Lambertz aus Groß Wittensee geschaffen.

Eine sehr originelle Kunst am Bau wurde einst für den Speisesaal der Bundesautobahnraststätte in Frechen-Süd entwickelt: fünf „Autofahrer-Wappenschilder“, die Hanns-Josef Kaiser aus originalen Autoteilen zusammensetzte, teilweise farbig lackierte und mit Gold- und Silberfolie kombinierte. Auf ironisch-humorvolle Weise kommentierte er damit den größten Fetisch der Deutschen, das Auto. Leider existiert das 1979 beauftragte Kunstwerk nicht mehr, weil die Autobahnraststätte inzwischen abgebrochen wurde.

Im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße B33 Ende der 1970er-Jahre erhielt die Stadt Meersburg am Bodensee eine Fußgängerunterführung, für deren Gestaltung 1977 ein Kunst-am-Bau-



Hauptbahnhof München, Plattenmosaik von Rupprecht Geiger (1908–2009), 1951

Wettbewerb mit zehn Teilnehmern ausgelobt wurde. Diesen konnte die Malerin Edeltrude Frentz für sich entscheiden, indem sie für den Durchgang zum Fährhafen eine dreiteilige Schablonenarbeit in der damals noch neuen Airbrush-Technik vorschlug. Als Bildinhalt wählte sie Motive aus der Stadt Meersburg, den Bodensee und den Badischen Wein, um den Bezug zur Region herzustellen.

Der Hauptbahnhof München beherbergt eines der schönsten Kunst-am-Bau-Werke überhaupt. Es stammt von Rupprecht Geiger, der sich mit seinem Gestaltungsvorschlag beim 1951 für den Bahnhof ausgelobten Wettbewerb durchsetzte. Der zunächst als Architekt und Maurer ausgebildete Geiger, der später insbesondere als Maler zu internationalem Renommee kam, schuf für die Fassade ein großformatiges Plattenmosaik aus eloxierten Aluminiumplatten, in das Neonröhren eingebettet sind. Die übereinandergeschichteten blau-grauen Plattenelemente bilden bei Tag einen kräftigen Farbakzent, während nachts vor allem die Neonbeleuchtung dazu beiträgt, die städtebauliche Präsenz des Bahnhofs mit seinem Flugdach zu unterstreichen.

In den ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg sind in Bahnhöfen wie Herne, Heidelberg, Duisburg, Kassel oder Eisenach vielfach qualitätvolle Glasarbeiten, Mosaiken und Wandarbeiten entstanden, die an die große Tradition künstlerisch ausgestalteter Bahnstationen der Jahrhundertwende anknüpften, als Bahnhöfe noch als Empfangsgebäude begriffen und auch als solche behandelt wurden. Zum Ende des 20. Jahrhunderts veränderte sich das Verständnis grundlegend; Bahnhöfe wurden immer weniger als Identifikationsorte wahrgenommen, sondern verstärkt mit Fremdfunktionen belegt und nur noch vereinzelt mit Kunstwerken ausgestattet.

U-Bahnstation Fröttmaning,
München (Architekten: Julia
Mang-Bohn, Peter Bohn),
Wandgestaltung Peter Kogler
(*1959), 2005



Demgegenüber sind bei Verkehrsbauten kommunaler Träger in den letzten Jahren hervorragende künstlerische Arbeiten geschaffen worden – die U-Bahnhöfe in Duisburg, Bochum, aber auch jüngst in Köln sind hier zu nennen, wo Arbeiten von Gerhard Richter, Isa Genzken, Eberhard Bosslet, Eva Joeressen, Katharina Grosse und anderen zur Ausführung kamen oder zurzeit gerade entstehen. Bezüglich der Gestaltqualität von Metrostationen ist besonders München hervorzuheben, das mit QUIVID ein ausgezeichnetes Kunst-am-Bau- und Kunst-im-öffentlichen-Raum-Programm verfolgt und systematisch für alle städtischen Baumaßnahmen im Hochbau wie im Infrastrukturbereich Kunstwettbewerbe auslobt. International agierende Künstler wie Franz Ackermann, Paolo Nestler, Ingo Mauerer, Olaf Metzel, Rudolf Herz oder Peter Kogler konnten für die künstlerische Ausgestaltung der Münchner Bahnstationen gewonnen werden. Letzterer schuf für den viergleisigen U-Bahnhof Fröttmaning an der Allianz Arena großformatige Wandarbeiten in Pop-Art-Manier, die die Themen Geschwindigkeit, Anfahren, Anhalten elegant aufgreifen. Gut gestaltete Bahnstationen haben sich im Stadtverkehr sehr bewährt: Die durch den ästhetischen Zugewinn verbesserte Aufenthaltsqualität erhöht das persönliche Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und fördert die Kundenbindung; zudem ist die Vandalismusgefahr nachweislich geringer, je attraktiver die Bahnhöfe sind.

Auch im Luftfahrtbereich setzt München auf Kunst: So sind am Flughafen München im Lauf der Jahre mehrere Kunst-am-Bau-Werke entstanden, darunter die Licht-Raum-Installation „Lightway“ von Keith Sonnier sowie die Bild-Wasser-Raum-Installation „Die Alpen“ von Stephan Huber im Terminal 1, die sich schon von Weitem akustisch bemerkbar macht: Ein Brunnen in Form eines Wasserfalls, der



Flughafen München, Verwaltungs-
gebäude, „In München starten –
In München landen“, Stahlplastik von
Alf Lechner (*1925), 2008

sich aus einem Alpen-Mosaik ergießt, schwebt in luftiger Höhe und schafft einen reizvollen Bezug zwischen innen und außen sowie zwischen dem Flughafen und der Region. Ein weiteres Kunstwerk am Münchner Flughafen stammt von Altmeister Alf Lechner, der eine großformatige Skulptur vor dem Verwaltungsgebäude zum Thema „Starten und Landen“ platzierte und damit auf reduzierte Art das, was von einem Flughafen primär erwartet wird, auf den Punkt bringt.

Die jüngsten Beispiele aus dem Infrastrukturbereich stammen vom Flughafenneubau Berlin Brandenburg, wo in mehreren Wettbewerben für sechs ausgewählte Standorte künstlerische Beiträge gesucht und gefunden wurden. Die beiden Glaskuben im Außenbereich des Terminals, die vom unterirdisch gelegenen Bahnhof auf den Terminalvorplatz führen, wurden von dem kalifornischen Künstler Matt Mullican mit einer Reihe grafischer Darstellungen in Sandstrahltechnik überzogen, die neben landestypischen Pflanzen, Tieren und Flusssystemen auch Piktogramme aus dem Flugbereich wiedergeben und Berlins sowie Brandenburgs Position im weltweiten Flugverkehr markieren. Im Luftraum der Check-in-Halle konnte Pae White als Willkommensgeste einen riesigen roten Teppich aus filigranen Aluminiumblechen realisieren, der in seiner an Orientteppiche erinnernden Musterung mit vielfältigen Assoziationen spielt: der rote Teppich, der für den Gast ausgerollt wird, der fliegende Teppich, der in ferne Länder entführt und an Märchen denken lässt – er öffnet Gedankenwelten, die sich durch Reisen auch faktisch erschließen lassen. Die Sicherheitsschleuse wird durch ein Kunstwerk von Takehito Koganezawa akzentuiert, das als „Open Sky Box“ den Reisenden den Weg weist und auf den Abflug in den blauen Himmel vorbereitet, indem raumhohe

Wandpaneele nach dem Zufallsprinzip mit blauem und weißem Licht hinterleuchtet werden. Für den Ankunftsbereich schufen die Berliner Künstler Cisca Bogman und Oliver Störmer eine vierteilige Bodenarbeit, die sie mit „Sterntalerhimmel“ überschrieben. Münzen aus allen Teilen der Welt, deren Bildseite Reismotive zieren, wurden in den Boden eingelassen und erzählen auf poetische Weise von fernen Ländern, vom Reisen und einer glücklichen Wiederkehr. Im virtuellen Raum ist hingegen das „Gate X“ betitelte Kunstwerk von Björn Melhus angesiedelt, das via Internet auf dem Smartphone, Laptop oder Tablet-PC betrachtet werden kann. Über QR-Schnittstellen aktiviert, kann man eine virtuelle Familie, die aus den Sicherheitsvideos der Fluglinien entsprungen scheint, auf ihren Wegen durch den Flughafen begleiten und ihr bei alltäglichen Verrichtungen an verschiedenen Orten zusehen. Melhus spielt damit künstlerisch auf die Problematik von Menschen an, die bisweilen Jahre auf Flughäfen zubringen müssen, weil sie nicht mehr in ihr Ursprungsland zurückkönnen, aber auch nicht in das Zielland einreisen dürfen. Die Luftseite hat Olaf Nicolai mit einem Kunstwerk der besonderen Art markiert, indem er die zweigeschossige A380-Fluggastbrücke mit einer Art Perlenband umgab, das aus beleuchtbaren Kugelmembranen besteht und mit Blinksignalen den Status des ankommenden oder abfliegenden Flugzeugs angibt.

Schon dieser kleine Überblick über Kunst am Bau an Infrastrukturbauten zeigt die Vielfalt an Möglichkeiten und das enorme Potenzial, welches künstlerische Interventionen an von der Öffentlichkeit stark genutzten Verkehrsorten haben können, und er soll Anregung geben, auch bei aktuellen Neubauprojekten ortsspezifische Kunst zu integrieren und hierfür angemessene Verfahren zu entwickeln.



Flughafen Berlin Brandenburg,
Plaza Airport City, Untitled, Wand-
gestaltung mit Sandstrahltechnik,
Matt Mullican (*1951), 2012

Podiumsdiskussion

Amber Sayah – Moderation

In dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung herausgegebenen Buch über „Kunst am Bau von 2000 bis 2006“ heißt es, dass der „Bauherr Demokratie“, ich verwende mal diesen alten Terminus von Adolf Arndt, „sich weiterhin zur Kunst am Bau als festem Element des staatlichen Bauauftrags bekennt“. Auswahlkriterien seien dabei „Gestaltungs- und Innovationskraft, Gedankentiefe, künstlerische Stringenz und ein besonders gelungener Bezug zur Architektur“. Dennoch, Herr Kratzenberg, frage ich ganz grundsätzlich: Warum engagiert sich der Bund für Kunst am Bau?

Dr. Rüdiger Kratzenberg

Das war zunächst eine Entscheidung von unserem höchsten Entscheidungsgremium, vom Bundestag, und zwar in einer Zeit, in der es in Deutschland materiell und wirtschaftlich nicht zum Besten stand. Trotzdem hat man sich 1950 mit ganz eindeutiger Mehrheit zu dem Engagement für die Kunst am Bau bekannt. Ich bin seit 1986 im Ministerium und habe erfreulicherweise erlebt, dass diese Entscheidung in dieser Zeit nie infrage gestellt wurde, sodass eine vehemente Verteidigung dieses Engagements zum Glück nie nötig war.

Es gibt zwei Gründe für das Engagement des Bundes: Erstens bekennt sich der Staat hier vor allem zu seiner Vorbildfunktion. Dazu übernimmt er die Verantwortung, dass nicht nur die Funktionalität der Bundesbauten im Vordergrund steht, sondern auch ihre Gestaltungsqualität, denn rein funktional gedachte Bauten sind zu wenig zum Atmen, zum Leben, zum Arbeiten und damit letztlich auch zum Funktionieren. Das ist mittlerweile eine gewachsene Tradition, die man Gott sei Dank nicht immer wieder neu begründen muss. Unsere Vorbildfunktion beim Engagement für Kunst am Bau ist auch daran abzulesen, dass unsere Regelwerke für die Wettbewerbe von Ländern und Gemeinden übernommen wurden, teilweise auch von privaten Bauherren.





Dr. Rüdiger Kratzenberg ist promovierter Jurist. Nach seiner Tätigkeit als Beamter des Freistaates Bayern wechselte er 1986 in das Bundesbauministerium. Ab 1998 war er dort Leiter des Referats „Recht des Bauwesens, Öffentliche Auftragsvergabe“, seit 2007 leitet er die Unterabteilung „Bauwesen, Bauwirtschaft“. Von 1998 bis 2007 war er zudem Vorsitzender des Hauptausschusses Allgemeines im Deutschen Vergabe- und Vertragsausschuss (DVA) und veröffentlicht regelmäßig zum Vergaberecht.

v.l.n.r.:

Dr. Rüdiger Kratzenberg,
Prof. Dr. Stephan Berg, Eckart Fricke,
Amber Sayah, Werner Schaub,
Andreas Sander

Amber Sayah

Schön, dass es inzwischen schon eine Selbstverständlichkeit ist, über die man gar nicht mehr lange diskutieren muss. Was mir nicht ganz klar geworden ist, sind die Regularien, nach denen die Vergabe funktioniert. Normalerweise schreibt der Bund Wettbewerbe aus, die nach dem „Leitfaden Kunst am Bau“ durchgeführt werden. Bei den neuen Parlaments- und Regierungsbauten in Berlin war es die mit Experten besetzte Kunstkommission, die entschied, was angekauft wird. Dann gibt es noch so strittige Fälle wie beispielsweise Christos Reichstagsverhüllung oder das berühmte Werk von Hans Haacke „Der Bevölkerung“, über die dann der Bundestag abgestimmt hat. Wie ist das bei Verkehrsbauten? Bei den großen Projekten gibt der Bund oft viel Geld dazu. Was sagen da die Vergaberichtlinien? Gibt es da ebenfalls Kommissionen oder entscheidet – wie im Falle des Berliner Hauptbahnhofs – der Geschmack des damaligen Deutsche-Bahn-Chefs Hartmut Mehdorn, der sich gegen den Protest von Künstlerverbänden für eine Pferdeskulptur entschieden hat?

Dr. Rüdiger Kratzenberg

Sie haben völlig recht, bei Verkehrsbauten ist das Engagement nicht mehr eindeutig reguliert und so selbstverständlich. Die Deutsche Bahn AG ist eine Aktiengesellschaft. Sie ist ihrer Satzung und ihren wirtschaftlichen Zwecken verpflichtet. Das heißt aber nicht zwingend, dass dort nur in Cent und Euro gedacht wird, dafür gibt es genügend Gegenbeispiele. Man muss konkret sagen, dass das Bauministerium des Bundes kein Weisungsrecht gegenüber der Bahn hat. Unser Minister, Herr Dr. Ramsauer, sitzt zwar trotzdem öfter auf der Anklagebank, aber es ist ganz klar, dass die Deutsche Bahn AG in solchen Fragen weitgehend selbstständig ist. Trotzdem agiert sie nicht im luftleeren Raum, denn sie entstand aus der Deutschen Bundesbahn, und für diese galt natürlich auch die Selbstverpflichtung des Bundes zum Engagement für Kunst am Bau seit 1950. Auch wenn wir einen Rechtsformwechsel hatten, ist die Deutsche Bahn nach wie vor ein reines Bundesunternehmen, denn bisher ist keine Privatisierung erfolgt, die meiner Ansicht nach auch nicht so schnell kommen wird. Daher glaube ich, dass die Vorbildfunktion des Bundes, die für sämtliche Verwaltungsinstanzen gilt, ebenso für eine Aktiengesellschaft gelten sollte, die zu 100 Prozent vom Bund finanziert wird. Es geht hier aber nicht nur um die Deutsche Bahn AG, sondern auch um Flughafengesellschaften. Beim Flughafen Berlin Brandenburg war die Kunst am Bau durchaus kein Selbstläufer. Auch dort gab und gibt es eine Planungs- und Projektgesellschaft der Länder Berlin und Brandenburg mit einer Minderheitsbeteiligung des Bundes. Dementsprechend gab es auch hier nicht die Möglichkeit, mit Erlassen ein Engagement für Kunst am Bau zu erzwingen. Daher gilt der vom Bund jüngst überarbeitet herausgegebene „Leitfaden Kunst am Bau“ nicht automatisch für Flughäfen und Bahnhöfe. Wir empfehlen ihn aber gerne und sind immer bereit, bei der Durchführung von Kunst-am-Bau-Verfahren zu helfen.

Dem Bund geht es auch hier um die Vorbildfunktion, denn immer dann, wenn nicht unerhebliche Summen an Steuergeldern für öffentliche Zwecke – in diesem Fall Mobilität im weiteren Sinne – ausgegeben werden, besteht ein gesellschaftlicher Anspruch auf Gestaltung, die sich nicht rein funktional ergibt. Es geht also nicht nur darum, zu überlegen, wie kommt man möglichst schnell möglichst günstig von A nach B, sondern der Bund hat eine gesamtgesellschaftliche Verantwortung für den Mobilitätsbereich, da er hier so ein wesentlicher Player ist.

Ich habe aber durchaus den Eindruck, dass diese Verantwortung in vielen Fällen auch gesehen wird. Dazu kann ich ein positives Beispiel nennen, das nicht direkt mit Kunst am Bau zu tun hat, aber mit der Qualität der Architektur. Ich bin im Aufsichtsrat der Deges, die eine Bund-Länder-Gesellschaft ist, zuständig insbesondere für den Autobahnbau in den neuen Bundesländern. Sie baut aber auch als Bauherr im Namen der Bahn den Citytunnel in Leipzig. Jede der vier Stationen ist hier anders und architektonisch anspruchsvoll gestaltet. Ich bin also guter Hoffnung, aber wir sind da auf die Initiative und das Engagement der Deutschen Bahn AG angewiesen.

Amber Sayah

Herr Schaub, Sie haben sich damals an dem Protest beteiligt, als es um die Berliner Pferdeplastik ging, die Herr Mehdorn vor dem Hauptbahnhof in Berlin hat installieren lassen. Wie könnte man bewirken, dass in Zukunft nicht einsame Entscheidungen über die Köpfe aller hinweg getroffen werden mit einem Ergebnis, das der damalige Vorsitzende des Künstlerverbandes BBK, Herbert Mondry, als „Misshandlung des öffentlichen Raumes“ titulierte hat?



Vorplatz Hauptbahnhof Berlin,
„Rolling Horse“, Jürgen Goertz (*1939),
2007



Amber Sayah ist Redakteurin für Architektur und Kunst im Feuilleton der „Stuttgarter Zeitung“. Zu ihren zahlreichen Veröffentlichungen gehören Bücher über neue Architektur in Vorarlberg und Stuttgart (2012). Sie ist Mitbegründerin und Moderatorin des Ludwigsburger Architekturquartetts, das seit 1998 Bauten in der Region Stuttgart kritisch analysiert.

Werner Schaub

Die Entscheidung Hartmut Mehdorns für die Pferdeplastik des Bildhauers Jürgen Goertz in Berlin hat eine Vorgeschichte. In Heidelberg steht ein noch viel größeres Pferd desselben Künstlers. Der Auftraggeber für diese künstlerische Arbeit war der damalige Arbeitgeber von Herrn Mehdorn, Heidelberger Druckmaschinen. Damals gab es eine Jury, aber Herr Mehdorn wusste vorher schon, welchen Künstler er möchte, und er hat zwei namhafte Kunsthistoriker gewonnen, ihm zuzustimmen. Diese Legitimation hatte er offensichtlich in Berlin nicht mehr nötig, und er hat sich alleine für die Arbeit von Goertz entschieden. Wir vom Bundesverband Bildender Künstler haben dann 2007 an Mehdorn geschrieben. Uns ging es dabei nicht um die Verunglimpfung oder Kritik an der Kunst, sondern um die Art des Verfahrens bei einem öffentlichen Bauwerk. Wir haben von ihm auf unsere Fragen keine Antwort bekommen. Erst sein Nachfolger, Rüdiger Grube, hat uns geantwortet. Er hat uns versichert, dass etwas Derartiges nicht mehr vorkommen wird, sondern in Zukunft für solche Projekte Wettbewerbe ausgeschrieben werden.

Amber Sayah

Also hat die Geschichte doch ihr Gutes gehabt. In Zukunft können und sollten Sie sich auf diese Aussage berufen, wenn es mal wieder um große Projekte der Bahn geht.

Aber was kann Kunst an solchen Orten des Durchgangs, des Transits überhaupt leisten? Der französische Soziologe Marc Augé hat moderne Bahnhöfe und Flughäfen, generell Orte der Durchreise und des Übergangs, als „Nicht-Orte“ (non-lieux) bezeichnet. Das seien Orte ohne Geschichte, ohne Identität, ich zitiere: „der Raum des Nicht-Orts schafft keine besondere Identität und keine besondere Relation, sondern Einsamkeit und Ähnlichkeit“. Und der Untertitel seines Buches lautet interessanterweise: „Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“. Herr Berg, was kann Kunst an solchen Orten leisten? Was soll sie leisten? Den Passagier aus seiner Einsamkeit erlösen?

Prof. Dr. Stephan Berg

Sie haben vollkommen recht mit Ihrer Analyse. Flughäfen und Bahnhöfe sind Orte des Transits und haben eine gewisse Ortlosigkeit. Gleichzeitig liegt eine hohe Attraktivität auf diesen Orten. Dies hat damit zu tun, dass es Zonen sind, an denen unglaublich viele Menschen zusammenkommen. Aber wir wissen aus der Analyse von Flughäfen und des Passagierverhaltens, dass die Menschen in der Regel so schnell von A nach B gehen, dass es gar nicht so sehr viele Orte des Verweilens gibt – Orte also, die normalerweise für Kunst interessant wären.

Als wir beispielsweise für den neuen Flughafen Berlin Brandenburg die Standorte für die Kunst ausgewählt haben – ich war Mitglied des Preisgerichtes – waren interessanterweise die wenigen Orte des Verweilens keine Zonen, an denen Kunst noch eine Rolle spielen konnte. Viele Bereiche, die klassische Warte- oder Aufenthaltszonen sind, waren durch Werbung, durch die entsprechenden Geschäfte und Shops und die kommerziellen Nutzer okkupiert. Es gibt nur eine Arbeit für einen Wartebereich, sie wurde in einer Ankunftshalle auf dem Fußboden realisiert. Es ist ein ganz schönes, ganz einfaches, poetisches Projekt: der „Sterntalerhimmel“ der Künstlergruppe STOEBE (Cisca Bogman und Oliver Störmer). Münzen wurden so in den Boden eingelassen, dass sie den Eindruck erwecken, man könne sich nach ihnen bücken und sie aufheben (Siehe S. 16).



In Berlin haben wir zudem die relativ schwierige Situation gehabt, dass die Architektur schon klar definiert war und dass dennoch etwas im Nachhinein entstehen sollte, das dem Charakter des Flughafens, ein Tor Deutschlands zur Welt zu sein, Rechnung tragen und damit eine kulturelle Botschaft beinhalten sollte – ein Zeichen der Sichtbarkeit, eine Art künstlerische Landmarke. Olaf Nicolai geht mit seiner Arbeit „Gadget“ an der Fluggastbrücke, an der zukünftig das Großraumflugzeug A380 andockt, darauf ein. Er hat immer gesagt, mit der Sichtbarkeit der Arbeit, noch unterstützt durch ihr Blinken, wird eine Art von Identifizierbarkeit dieses Flughafens hergestellt.

Die Kernfrage ist also, wie wir es schaffen, Zonen oder Gebäude, die ja oftmals durch eine relativ modulare Serialität, durch eine bestimmte Form von Anonymität auch in der Architektur gekennzeichnet sind, eben der Ortlosigkeit nach Marc Augé, eine bestimmte Form von Unverwechselbarkeit, von Identifizierbarkeit zu geben. Kunst ist überfordert mit der Rolle, ein Problemlöser für architektonische Komplexe zu sein, wenn diese schon fast 100-prozentig entwickelt sind. Ich glaube, dass die Qualität der Kunst tatsächlich nur so gut sein kann wie der Zeitpunkt, zu dem ein gemeinschaftlicher Planungsprozess wirklich formuliert wird. Lassen Sie mich dazu ein Beispiel geben, bei dem es gelungen ist, so einen Prozess zu denken: Die Kölner Verkehrsbetriebe haben die Planung für sieben U-Bahnhöfe in Köln gemacht, ein großes Bauvorhaben, das durch

Flughafen Berlin Brandenburg, Fluggastbrücke, „Gadget“, Olaf Nicolai (*1962), 2012



Andreas Sander ist seit 1988 Leiter der Projektentwicklung Hochbau der Flughafen München GmbH. Als gelernter Architekt war er vorher freiberuflich in verschiedenen Büros tätig. Bei der Flughafen München GmbH realisierte er u. a. als technischer Projektleiter den Terminal 1, für den Terminal 2 übernahm er die Projektleitung Architektur und Gestaltung und ist ständiges Mitglied in der Gestaltungskommission des Flughafens. Zudem stellt er als freiberuflicher Fotograf aus und publiziert in diversen Architekturmagazinen.

Kölner Verkehrs-Betriebe, Haltestelle Rathaus, Wandfries Heimo Zobernig (*1958), 2012

den Einsturz des Stadtarchivs zeitlich erheblich verzögert wurde. Es ist so gewesen, dass die Einladung zu dem Künstlerwettbewerb in enger Absprache mit den jeweils mit den U-Bahnhöfen betrauten Architekten geschehen ist. So kommt am Ende eben nicht eine fertige Architektur heraus, bei der man willkürlich „Ecken für die Kunst“ aussucht, sondern ganzheitlich gedachte Architektur und Kunst, die in teilweise überzeugenden Entwürfen umgesetzt wurde.

Amber Sayah

Herr Sander, Sie haben eben schon protestiert und gesagt, nicht immer muss Kunst am Schluss noch als Garnierung „angebeppt“ werden, sondern dass sich andere Verfahren schon bewährt haben. Wie waren Ihre Erfahrungen am Münchner Flughafen?

Andreas Sander

Seit knapp 25 Jahren bin ich am Münchner Flughafen tätig. Aus meiner Erfahrung würde ich den Begriff „Kunst am Bau“ gerne ein wenig transformieren zu „Kunst und Architektur“. Denn der Flughafen an sich ist vom reinen Versorger zur Stadtlandschaft geworden. Der Flughafen München hat zum Beispiel einen Umsatz von über einer Milliarde Euro und es gibt 30.000 Mitarbeiter. Das heißt, wir sind eine Stadt. Die Stadt muss anders reagieren. Wir können uns nicht leisten zu sagen, jetzt machen wir ein bisschen Kunst für 1,5 Prozent der Bausumme. Wir müssen als Wirtschaftsunternehmen Flughafen prosperieren, und es gehört zur Qualität eines Standortes dazu, Kunst zu implementieren. Beim Terminal 1 zum Beispiel war es eine gelungene Symbiose





Flughafen Berlin Brandenburg,
Ankunftshalle, „Sterntalerhimmel“,
STOEBÖ (Cisca Bogmann und
Oliver Stoermer), 2012

zwischen dem Architekten Hans-Busso von Busse und dem Künstler Keith Sonnier. Kunst war hier keine „Kirsche auf der Sahnetorte“, sondern integraler Bestandteil der Architektur. Sie ist wichtig für die Aufenthaltsqualität, sie hat hier keinen rein musealen Zweck. Der „Lightway“ entlang des kilometerlangen Laufbandes strukturiert den Raum. Das ist primär eine Beleuchtung, die für uns funktional wichtig ist, aber gleichzeitig unterfüttert die Kunst sehr subtil den Raum. Am Terminal 2 haben wir die Lufthansa als Gesellschafter mit 40 Prozent, daher haben wir uns hier entschieden, Kunstsponsoring zu machen. Diese Kunstwerke wurden werblich inszeniert, was man auch gelten lassen muss.

Und dann gibt es einen dritten Ansatz, wie jetzt aktuell beim Satellitengebäude. Hier ist die Werkplanung abgeschlossen, mit dem Innenausbau wird 2013 begonnen, sodass seine Haptik erkennbar wird. Jetzt können wir erst die Kunst definieren für die Orte, die der Architekt vorher ausgewählt hat. Das – und da muss ich Ihnen widersprechen, Herr Berg – ist auch eine Möglichkeit von Kunst am Bau: Wie in der Renaissance hat der Künstler eine Auftragsarbeit zu leisten und macht die Kunst nicht als Selbstzweck. Wir sagen also nicht, „Künstler, suche dir einen Raum aus“, sondern der Architekt sagt mit uns als Bauherrn, wo die Kunst am besten untergebracht werden kann, die der Raumgestaltung nutzt und damit auch dem Passagier, und zwar im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität. Es gibt einen Begriff, der diese Aufenthaltsqualität auf den Punkt bringt: der „Feel Fine Factor“.

Flughafen München, Terminal 1,
„Lightway“, Lichtinstallation von
Keith Sonnier (*1941), 1992

Prof. Dr. Stephan Berg

Das ist ein Kunstverständnis, gegen das ich mich energisch richte. Ich wehre mich absolut gegen die Vorgehensweise, dass erst der Architekt seine Bauten definiert und danach dem Künstler die Zone zuweist, in der er den „Feel Fine Factor“ dann noch als Finish formulieren kann. Ich bin absolut dafür, dass man genau diese Form von Kunst nicht mehr produziert, dass damit Schluss ist. Weil man letztlich das, was Kunst eigentlich von ihrem aufklärerischen Anspruch, von ihrem Differenzanspruch, also dem Anspruch, eine alternative Form von kultureller gesellschaftlicher Wahrnehmung unserer Welt zu entwerfen, unterläuft und negiert. Wir brauchen eine streitbare Kunst und wir brauchen Kunst als Teil einer städtebaulichen Kultur, einer gesellschaftlichen Gesamtentwicklung. Und das muss ausgetragen werden – nicht gegen Architektur, nicht gegen Städteplanung, sondern zusammen mit ihnen, auf der Suche nach Lösungen, die tragfähig sind. Da bin ich der Erste, der sagt, in verschiedenen Situationen wird man auch mal zum Ergebnis kommen können, dass keine Kunst mehr passt.



Werner Schaub

Zu dem Flughafen Berlin Brandenburg möchte ich noch die Vorgeschichte erwähnen, die in diesem Zusammenhang wichtig ist. Als der Beschluss definitiv war, dass gebaut werden soll, entstand in Berlin eine Initiative von Künstlern, Kunstwissenschaftlern und anderen Kunstinteressierten, die ein Kunstkonzept für den Flughafen entwickelten. Aber weder das Land Berlin noch Brandenburg noch der Bund haben sich darum gekümmert. Ich habe auch ein paar Briefe geschrieben, keine Antwort. Dann hat sich die Initiative, eine quasi selbst ernannte Kunstkommission, an unseren Verband, den Bundesverband Bildender Künstler (BBK), gewandt. Ich habe einen Brief an den damaligen Minister Wolfgang Tiefensee geschrieben, unterstützt durch ein weiteres Schreiben von Klaus Staeck. Wir, ich und der Künstler Jo Schöpfer, waren dann beide dort. Es war ein sehr erfolgreiches und interessantes Gespräch, denn Herr Tiefensee hat uns in unserem Anliegen voll unterstützt, obwohl der Bund streng genommen nicht dazu verpflichtet war, er war ja nur der kleinste Geldgeber des Dreierkombinats. Aber er hat sich so ins Zeug gelegt, dass er das Land Berlin und das Land Brandenburg für die Kunst überzeugen konnte.

Insofern würde ich Ihnen, Herr Berg, nicht ganz zustimmen. Im Prinzip haben Sie zwar völlig recht, es ist die beste Lösung, von vornherein zusammenzuarbeiten und die Kunst schon in der Entwurfsphase einzubeziehen. Aber das schließt nicht aus, dass auch in anderen Fällen gute Arbeiten entstehen können.

Andreas Sander

Das stimmt, wir haben beispielsweise bei uns am Flughafen München Gestaltungsrichtlinien, die wir gerade wieder neu aufgelegt und auch dem Flughafen Berlin Brandenburg empfohlen haben, aber die Beratungsresistenz war groß. Diese Richtlinien würde ich auch der Bahn empfehlen. Wir haben dort genau unser bauliches Prozedere, und wie wir mit architektonischen, städtebaulichen Fragen und der Kunst umgehen, festgelegt. Eine Rubrik heißt dementsprechend „Kunst und Architektur“.

Es ist die Gestaltungsqualität, die innere Übereinstimmung zwischen Funktion und Idee, zwischen Form und Inhalt, die uns wichtig ist. Kein sinnentleertes Bauen, sondern sinnhafte Architektur als ästhetischer Ausdruck. Ramsch-Architektur hat am Campus keinen Zugang. Zum Beispiel ist geplant, 2015 das neue Satellitengebäude in Betrieb zu nehmen. Für 2013 suchen wir daher einen Kunstsachverständigen für die Kunst, der gemeinsam mit der Geschäftsführung, einem Mitglied des Gestaltungsbeirates der Flughafen München GmbH und dem Architekten Orte für die Kunst und die entsprechenden Künstler auswählt sowie die Realisierung betreut.

Amber Sayah

Jetzt kommen wir aber noch mal zurück auf die Deutsche Bahn. Herr Fricke, der Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes sieht für die Jahre von 2011 bis 2015 20,6 Mrd. Euro für die Schienenwege des Bundes vor, wozu noch 560 Mio. aus dem Konjunkturpaket II und 100 Mio. für Personenbahnhöfe aus dem Strukturbeschleunigungsprogramm kommen. Zur Ergänzung in Klammern: Für die Bundesfernstraßen gibt der Bund in diesem Zeitraum 24,8 Mrd. aus und für die Bundeswasserstraßen 4,6 Mrd. Die Deutsche Bahn erhält also große Summen



Werner Schaub ist Künstler und Kunstinteressenvertreter. Seit 1979 zahlreiche, auch internationale Ausstellungen und Werke im öffentlichen Besitz, u. a. des Deutschen Bundestages. Er ist Vorsitzender des Bundesverbandes Bildender Künstler, Vorsitzender der Internationalen Gesellschaft der Bildenden Künste, Vorstandsmitglied der VG Bild-Kunst, Mitglied der Akademie der Künste Rhein-Neckar, Vorsitzender des Heidelberger Forums für Kunst und Mitglied im Sachverständigenrat Kunst am Bau des BMVBS. 2003 wurde ihm für sein Engagement das Bundesverdienstkreuz verliehen.



Eckart Fricke ist Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg. Der Diplom-Ingenieur ist seit 36 Jahren im Unternehmen Deutsche Bahn tätig, u. a. als Planungsingenieur bei der damaligen Bundesbahndirektion Frankfurt am Main, als Vorstandsassistent Forschung und Technologie, als Leiter Netzkonzeption bei der DB Netz AG, als Vorstand Produktion bei der damaligen Railion Deutschland AG und als Bevollmächtigter der Geschäftsführung der DB Schenker Rail GmbH. Seine jetzige Tätigkeit übt er seit Januar 2011 aus.

aus Steuermitteln. Ihr baukulturelles und künstlerisches Engagement hält sich aber in Grenzen und ist, gelinde gesagt, als verbesserungswürdig zu bezeichnen. Gibt es inzwischen Überlegungen oder Anstrengungen, daran etwas zu ändern?

Eckart Fricke

Ich denke, wir sollten nicht über die Investitionsrahmenpläne des Bundes die Frage Kunst am Bau beantworten. Denn der Investitionsrahmenplan ist die Vorgabe des Bundes, wie er seine Schienenwege weiterentwickeln will. Der Bund trägt die Investitionsverantwortung für die Stationsgebäude und die Schieneninfrastruktur. Er gibt das Geld demjenigen, der die Infrastruktur betreibt. Das ist die Deutsche Bahn AG – und die ist an starke Reglements gebunden. Das Geld kann sie nicht für irgendwas ausgeben. Insofern ist der „Leitfaden Kunst am Bau“, den Sie vorgestellt haben, für uns eine gute Unterstützung. Ich wäre dem Bund aber sehr dankbar, wenn er der DB AG hilft, dass sich auch die Prüfbehörden, die über die Mittelverwendung zu entscheiden haben, mit dem Thema „Kunst am Bau“ aktiv auseinandersetzen würden.

Die Deutsche Bahn AG würde gerne schon etwas mehr für Baukultur und Kunst tun. Ich muss Ihnen sagen, es tut mir als Eisenbahningenieur schon weh, wenn man einen so beeindruckenden neuen Bahnhof wie beispielsweise den in Lüttich von Santiago Calatrava sieht. Dann fragt man sich, warum so etwas nicht in Deutschland geht. Warum ist der Bahnhof Lüttich so geworden? Weil der Architekt auch Künstler ist oder weil man den richtigen Entwurf gemeinsam mit der Stadt gefunden hat? Für mich ist ganz wichtig herauszuarbeiten: Es kann nur in Zusammenarbeit der Akteure gehen. Bahnhöfe sind nicht nur Tore zur Welt, sondern sie sind auch Tore zur Stadt. Ein Bahnhof ist nicht nur die Halle, er ist nicht nur der Bahnsteig, es sind nicht nur die Treppenhäuser. Ein Bahnhof ist auch der Vorplatz. Es ist also immer ein größeres städtebauliches Projekt.

Es muss der Kunst in diesem Zusammenhang gelingen, das, was in einem Bahnhof stattfindet, zu thematisieren. An einem Bahnhof ist intensive Bewegung, da ist viel Emotion, da ist sehr viel Kommunikation. Es ist komplex, hier die richtige Aufgabenstellung für die Kunst zu finden. Und dann die Frage: Was soll sie ausdrücken? Bahnhöfe sind auch Vermittler von Kulturen, sind Botschafter. Ich glaube, da könnte die Kunst uns helfen, etwas mehr zu machen. Dass wir einen baukulturellen Anspruch haben, zeigt sicherlich auch der Entwurf des neuen Bahnhofs in Stuttgart des Architekten Christoph Ingenhoven. Das ist meines Erachtens ein guter Versuch, der von baukulturellem Engagement zeugt – gerade in der Symbiose zwischen dem alten Bonatz-Bau, dem denkmalgeschützten Teil, und der modernen Eisenbahn der Zukunft. Ob man genau dort jetzt noch Kunst am Bau haben will, ist für mich eine spannende und offene Frage.

Amber Sayah

Es ist ja so, dass viele Stationsgebäude sich heute gar nicht mehr im Besitz der Bahn befinden. Ungefähr 1.000 Bahnhofsgebäude hat sie in den vergangenen zehn Jahren gleich en gros, jeweils in Paketen von 500 Gebäuden, an Investoren verkauft. Der Bahnchef Rüdiger Grube will den Verkauf von Bahnhöfen weiter forcieren. Auf die Dauer will die Bahn dann nur noch 600 bis 800 Empfangsgebäude als sogenanntes Kernportfolio behalten. Sie merkt aber auch inzwischen, dass sie sich damit nicht unbedingt einen Gefallen getan hat, denn viele Gebäude sind vernachlässigt. Und ein



Umbau Stuttgarter Hauptbahnhof im Rahmen des Projektes S21, Außenansicht (Visualisierung), ingenhoven architects

Konzernsprecher hat erklärt: Vernachlässigte Empfangsgebäude wirken sich negativ auf das Image der Bahn aus. Man versuche also deswegen Einfluss auf die Investoren zu nehmen, sodass die Gebäude ansehnliche Immobilien bleiben. Für Kunst, scheint mir, bleibt da sowieso kein Platz, oder?

Eckart Fricke

Da müssen wir genauer unterscheiden. Sie sagen zu recht, bei 7.000 Bahnhöfen – gerade im ländlichen Raum, in der Fläche – gibt es eine Menge von Negativbeispielen, diese sind insbesondere auch dem Vandalismus geschuldet. Dafür gibt es aber genauso viele positive Beispiele, wo die Deutsche Bahn AG Bahnhöfe an Kommunen und an private Investoren abgegeben hat – mit entsprechenden Vereinbarungen. Daraus sind teilweise Schmuckstücke entstanden, schauen Sie sich zum Beispiel den Bahnhof in Esslingen an. Das ist ein sehr gelungenes Beispiel, was man aus einem Bahnhof machen kann, wenn man das Gebäude heute nicht mehr in seiner ursprünglichen Funktion benötigt.

Ich muss noch einmal betonen: Dort, wo wir den Bahnhof noch haben, haben wir weiterhin auch den Anspruch, entsprechend mit dem Thema „Kunst“ umzugehen. Wir müssen aber die Aufgabenstellung gemeinsam definieren, was die Kunst am Bahnhof erreichen soll. Soll sie einen Zweck erfüllen? Soll sie helfen, ein gesellschaftliches Problem zu überwinden? Ich kann das bis dahin steigern, dass wir zum Beispiel auch hier in Stuttgart die Frage stellen: Kann Kunst uns helfen, eventuell den Projektfrieden zu definieren oder zu finden? Ich kann Ihnen sicher bestätigen, dass wir uns mit der Frage auseinandersetzen. Aber ich kann nicht einfach zum jetzigen Zeitpunkt zu dem Architekten, der schon in seinen Ausführungsplanungen steckt, sagen, ich möchte Kunst. Zudem müssen wir in Stuttgart das Zusammenspiel mit dem alten Bonatz-Gebäude bedenken, das ja auch in Zukunft seiner Funktion als Empfangsgebäude nachkommen soll. Was soll die Kunst hier zum Ausdruck bringen und wo ist der richtige Standort? Wenn Sie mich fragen, bewege ich mich da gedanklich eher im äußeren Umfeld der beiden Bahnhofsgebäude, also im Schlossgarten oder auf den Bahnhofsvorplätzen.



Prof. Dr. Stephan Berg ist promovierter Germanist und seit 2008 Intendant des Kunstmuseums Bonn. Nach seiner Tätigkeit als freier Journalist, u. a. für die Frankfurter Allgemeine Zeitung und für das Kunstforum International, war er Direktor des Kunstvereins Freiburg und des Kunstvereins Hannover. Seit 2004 ist er Honorarprofessor an der Hochschule für Bildende Künste in Braunschweig. Er hat zahlreiche Ausstellungen und Publikationen zur Gegenwartskunst realisiert. Er war Mitglied in der Jury für die Kunst am Bau am Flughafen Berlin Brandenburg.

Amber Sayah

Herr Berg, überfrachtet man die Kunst nicht mit zu hohen Erwartungen, wenn man beispielsweise wünscht, sie solle die Auseinandersetzung um Stuttgart 21 befrieden helfen? Oder stimmen Sie mit Herrn Fricke überein, dass im Grunde genommen die Architektur in der Verbindung von Alt und Neu an dieser Stelle genügt und dass es, wenn überhaupt, nur Kunst im Außenraum braucht?

Prof. Dr. Stephan Berg

Ich glaube, Kunst wird entweder systematisch in ihren Möglichkeiten überschätzt und damit überfordert oder auf eine reine Ornamentfunktion reduziert. Wenn gesellschaftlich oder städtebaulich alles schiefgegangen ist, dann soll die Kunst als höherer Geist oder Spiritus kommen, der das alles wieder zusammenfügt, sie soll dann eine Heilungsqualität besitzen. Wir wissen aber eigentlich alle, dass die Kunst so etwas alleine nicht leisten kann. Auf der anderen Seite soll Kunst manchmal nur Ornament sein, Wohlfühlfaktor, „Feel Fine Factor“, erweitertes Ambiente. Das sind zwei Extreme, mit denen sich Kunst im öffentlichen Raum, Kunst am Bau oder Kunst und Architektur immer rumschlagen muss.

Wofür ich immer wieder plädiere, ist eine Umkehr dieses grundsätzlichen Denkens: erst der Bau und dann die Kunst. Die Kunst hat Möglichkeiten, entscheidende Impulse gerade für große Verkehrsbauten zu geben. Man muss sie aber zu einem Zeitpunkt mit einbeziehen und auch ernst nehmen, wo sie tatsächlich noch etwas tun kann. Die Frage, ob Stuttgart 21 für sich Kunst genug ist, kann ich nicht beantworten, weil ich in dem Thema zu wenig stecke. Aber ich finde, es gehört zur Ehrlichkeit einer Debatte, dass ich nicht sage: Bei jedem Gebäude, bei jedem öffentlichen Auftrag müssen wir unbedingt auch eine künstlerische Lösung finden. Was wir brauchen, sind spezifische Lösungen und, wie ich gesagt habe, auch virulente Lösungen. Das heißt Lösungen, bei denen sich ein künstlerisches ästhetisches Potenzial im Zusammenhang mit Architektur so entfalten kann, dass tatsächlich ein Tertium comparationis entsteht und nicht nur ein Additivum.

Andreas Sander

Aber wie die Bundeskanzlerin so schön sagt, meine Meinung allein zählt nicht, sondern ich muss Mehrheiten sammeln. Ich muss bei uns zum Beispiel unsere Gesellschafter überzeugen. Wenn noch nichts gebaut ist, dann tue ich mich damit schwer. Da muss erst mal etwas errichtet sein, da muss auch der Architekt ein Gespür bekommen für den gebauten Raum. Wenn der Rohbau in der Entstehung ist, dann kommt oftmals erst die Idee, wo sich Kunst gut entfalten kann.

Dr. Rüdiger Kratzenberg

Ich glaube, es kann nicht der Ansatz sein, dass man nur am Ende, also ex post, die Kunst betrachtet und dann sagt, das eine ist Ornamentfunktion und das andere ist eine echte Problemlösung durch die Kunst. Denn wenn wir heute darüber diskutieren, was in Stuttgart am Bahnhof gemacht werden soll, dann geht es um die Zukunft, und da entwickelt sich das Ganze ja Stück für Stück. Ich würde also nicht sagen, dass man von vornherein sagen kann, es gibt Objekte, die es nicht wert sind, dass sie Kunst am Bau haben. Vorhin sagte Herr Schaub, dass er sich nicht kritisch zur Pferdeskulptur



↑ Airport
↓ Check-in
← Check-in

cecc

0

äußert, sondern primär das Verfahren kritisiert. Das kann ich nur voll unterstützen, das ist wichtig: Wir wollen Wettbewerbe haben. Gerade Bauherren, die nicht in Fragen der Kunst bewandert sind, sollen sich zumindest beraten lassen von Kunstsachverständigen, ob ein Objekt geeignet ist und zu welchem Zeitpunkt Kunst einzubeziehen ist. Das sind die Punkte, die wichtig sind.

Werner Schaub

Danke, Herr Kratzenberg, Sie sprechen mir aus der Seele. Man muss das relativ sehen. Wer entscheidet denn, was gute Kunst ist? Es gibt kein Museum, wo nur gute Kunst zu finden ist. Auch die Kunst am Bau kann vertragen, dass es bessere und schlechtere Arbeiten gibt. Selbst unter Fachleuten kann man ja trefflich über Kunst streiten. Also kommt es darauf an, welche Fachleute in einer Jury sind. Deswegen finde ich es sehr gut, dass der Bund jedes Mal die Juries bei Kunst-am-Bau-Wettbewerben anders zusammensetzt. Und wenn es ein zweistufiger Wettbewerb ist, sind in der ersten Stufe andere Fachleute als in der zweiten.

Flughafen Berlin Brandenburg, Check-In-Halle, „Magic Carpet“, hängende Metallplastik von Pae White (*1963), 2012

Flughafen München, Terminal 1, „Die Alpen“, Installation von Stephan Huber (*1952), 1992



Andreas Sander

Ja, aber Kunst am Bau ist keine museale Kunst. Wir wollen natürlich keine Ramschkunst, aber wir wollen die Kunst doch den Passagieren etwas näherbringen. Wir müssen dabei eines bedenken: Flughäfen sind internationale Drehscheiben. 40 Prozent unserer Passagiere steigen in München nur um, kommen also aus der ganzen Welt. Wir wollen auf der einen Seite regionale Kunst haben, die Bezug zu dem Ort hat, aber auf der anderen Seite haben wir internationale Gäste. Wie gehe ich damit um, dass 40 Prozent der Gäste ein anderes Kunstempfinden haben als wir in Mitteleuropa? Was ist dann schöne Kunst? Das heißt für uns, wir müssen den Dialog suchen und die Kunst kann nicht zu speziell sein.

Prof. Dr. Stephan Berg

Das finde ich interessant, Herr Sander, dass Sie das auch sagen, dass die Frage der Regionalisierung und gleichzeitig der Internationalität für Flughäfen ganz zentral ist. Es gab für die Eingangshalle des Berliner Flughafens Entwürfe, die eine Haltung hatten, die für eine mitteleuropäische Gesellschaft vielleicht noch eine bestimmte Verbindlichkeit hat, darüber hinaus aber möglicherweise nicht mehr. Pae Whites „Magic Carpet“ ist da offener, die Assoziationen gehen vom fliegenden Teppich über die Zitierung einer bestimmten Ornamenttradition, aber ebenso denkt man an ein Netzwerk, das da zusammenfindet, sozusagen der Teppich, der aus flüchtigen, aber dennoch existierenden Bezügen geknüpft ist. Die Kunst, die visuell einleuchtend ist und dennoch verschiedenste Bezüge entfaltet, ist für bestimmte große öffentliche Orte sicher ein richtiger Weg. Aber es kann natürlich auch eine Irritation oder eine Infragestellung sinnvoll sein.

Amber Sayah

Ich hätte jetzt ganz gerne noch ein paar andere Themen angesprochen, auch die Nähe, vielleicht gefährliche Nähe, in die Kunst an solchen Orten zu Design, zu Werbung, zu Marketing geraten kann. Ich hätte auch gerne noch mal angesprochen, wie sie sich eigentlich gegen die visuelle Reizüberflutung an solchen Orten durchsetzen kann. Aber wir haben uns heute hauptsächlich den Verfahrensfragen gewidmet, die die zentrale Voraussetzung für Kunst am Bau in Verkehrsbauten sind. Wir haben uns der Frage gewidmet, wann Kunst einbezogen werden muss, damit sie an solchen Orten wirksam werden kann. Aber was kann Kunst überhaupt leisten für den Ort, für die Nutzer?

Ich möchte mit einem Satz von Heinrich Wefing schließen, der geschrieben hat: „Sich den anderen Diskurs absichtsvoll ins Haus zu holen und damit auch permanent die Begrenztheit des bloß zweckrationalen Denkens zu manifestieren, ist die vielleicht schwierigste, aber wohl auch schönste Bedeutung der Kunst am Bau.“ Ich glaube, das kann man genauso für alle Verkehrsbauwerke, über die wir heute Abend gesprochen haben, sagen. Denn die Begrenztheit des rein zweckrationalen Denkens liegt dort ganz besonders nahe.

Brigitte Feuerer

Ergebnisse des Kunst-am-Bau-Wettbewerbs für das Empfangsgebäude für Staatsgäste am Flughafen BER



Brigitte Feuerer studierte Architektur in Berlin und New York. Danach war sie Mitarbeiterin bei verschiedenen renommierten Architekturbüros und von 2001 bis 2007 selbstständige Architektin, wobei sie sich neben der Bürotätigkeit für sozialräumliche Quartiersarbeit engagierte. Von 2005 bis 2008 war sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Bauhaus-Universität Weimar. Seit 2008 arbeitet sie beim Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) als Referentin für Kunst-am-Bau-Wettbewerbe.

Für den Protokollbereich der Bundesregierung und der Verfassungsorgane am zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg wird nach dem prämierten Entwurf von BHBVT Gesellschaft von Architekten mbH Berlin das Empfangsgebäude für Staatsgäste als Neubau errichtet. Als erster Berührungspunkt ausländischer Staatsgäste mit der Bundesrepublik Deutschland muss das Gebäude in seiner Gestaltung und Funktion hohen repräsentativen Ansprüchen genügen. Im Zusammenhang mit der Neubaumaßnahme sollen die künstlerischen Konzepte die repräsentativen Anforderungen des Gebäudes unterstreichen und es so zu einer „Visitenkarte Deutschlands“ transformieren. Für die beiden Standorte Wandelgang und Eingangskuben im Inneren des Gebäudes sowie den Kunsthain im Außenbereich wurden jeweils Kunst-am-Bau-Wettbewerbe durchgeführt, wobei die Innenstandorte in einem Verfahren zusammengefasst wurden.

Die beiden Verfahren wurden als nichtoffene Kunst-am-Bau-Wettbewerbe mit vorgeschalteten offenen Bewerbungsverfahren ausgelobt. Die Ausschreibungen erfolgten in Anlehnung an die Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2008) und entsprechend der Empfehlungen des „Leitfadens Kunst am Bau“ (BMVBS 2007). Der Wettbewerb für den Außenraum war für nationale und internationale Künstler bzw. Künstlergruppen offen. Interessierte Künstlerinnen und Künstler



Flughafen Berlin Brandenburg,
Empfangsgebäude für Staatsgäste,
BHBVT Gesellschaft von Architekten
mbH, Visualisierung 2010

hatten die Möglichkeit, sich mit je vier Referenzprojekten mit Abbildungen und kurzen Beschreibungen zu bewerben. Die Auswahl der Bewerber für die Teilnahme am Wettbewerb erfolgte anhand der eingereichten Referenzprojekte durch ein vom Preisgericht unabhängiges Auswahlgremium, dem zwei freie Kunsthistorikerinnen und je ein Vertreter des Nutzers, der Bauverwaltung und des Architekten angehörten. Für die beiden Innenstandorte wie auch für den Außenstandort fanden jeweils gesonderte Auswahlgremien statt. Je zehn Künstlerinnen und Künstler bzw. Künstlergruppen wurden je Standort ausgewählt und zur Teilnahme am Wettbewerb eingeladen. Für jeden der drei Kunststandorte waren zwei Preise (1. Preis 5.000 Euro und 2. Preis 3.500 Euro) vorgesehen, die Preissumme für die Innenstandorte betrug dementsprechend insgesamt 17.000 Euro brutto, für den Außenstandort 8.500 Euro brutto. Als Kostenrahmen für die Realisierung der Kunstwerke standen zur Verfügung (alle Angaben brutto): Wandelgang 115.000 Euro, Eingangskuben 150.000 Euro und Kunsthain ebenfalls 150.000 Euro.

Das Preisgericht für das Verfahren für die beiden Kunststandorte im Innenbereich trat im Juni 2012 zusammen, das für den Außenstandort im September 2012. Es wurden pro Standort je ein erster und ein zweiter Preis vergeben. Die Wettbewerbsarbeiten wurden dem Preisgericht in Informationsrundgängen anhand der Pläne und Modelle der Jury ausführlich und wertungsfrei vorgestellt. Im Anschluss wurden die Arbeiten einzeln diskutiert, insbesondere hinsichtlich des künstlerischen Konzepts, der gestalterischen Umsetzung, der räumlichen Qualität, der Einhaltung des Kostenrahmens und der Realisierbarkeit. Im Folgenden werden die Preisträger vorgestellt:

Kunsthain

1. Preis: Anna Borgman und Candy Lenk, Berlin

Der Entwurf sieht einen zum Quader aufgeschichteten Stapel aus gespaltenem Kiefernholz und ein Richtmikrofon an einem mobilen Mikrofonkran vor, das Schallwellen aus dem Holzstapel aufnimmt und in das Gebäude übertragen soll. Der Holzstapel wird als „digital-akustisches Abbild“ in den Innenraum des Gebäudes reproduziert, sodass die Arbeit das Äußere mit dem Inneren des Gebäudes auf besondere Weise verbindet. Der Stapel kann nicht nur als Form, sondern auch als Prozess „Holz arbeitet“ gesehen bzw. gehört werden. Darüber hinaus kann der Holzstapel auch als grobe Kopie des Empfangsgebäudes verstanden werden. Die Nachhaltigkeit des Kiefernwaldes, des geschlagenen und des verarbeiteten Holzes im Gebäude steht im Kontrast zur Kurzfristigkeit eines Staatsbesuches und zu kurzlebigen Interviews. Das geschichtete Holz nimmt direkten Bezug zu der geplanten Kiefernplantation und bindet das architektonische Konzept atmosphärisch in das Kunstwerk ein. Das Preisgericht empfahl mit 9 : 2 Stimmen (pro/kontra) den ersten Preis zur Realisierung. Verschiedene Punkte sollten gleichwohl vor der Realisierung noch geklärt werden. Darunter der Zerfall des Holzstapels und der damit verbundene Wiederaufstellungsprozess sowie die Schallübertragung der Geräusche aus dem Holzstapel in den Innenraum des Gebäudes hinsichtlich Verortung und Art der Wiedergabe (bspw. als Einzelbeschallung/Hörstation).

Wettbewerbsentwurf
„Gestapeltes Holz und akustisches
Gerät“, Anna Borgman
und Candy Lenk





Wettbewerbsentwurf
„Sternschnuppenhain/Wishfull
Grove“, Thomas Stricker

2. Preis: Thomas Stricker, Düsseldorf

Die Arbeit „Sternschnuppenhain/Wishfull Grove“ verbindet in überzeugender Weise die Bedeutungsebenen von Flughafen, Natur und Weltall. Der Entwurfsverfasser hat die Situation und das Bild eines sehr sanften Meteoriteneinschlags hergestellt. Die gestrandeten „Weltraumkörper“ befinden sich auf dem Waldboden und sogar in den Bäumen. Auch wenn im Kunsthain aus brandenburgischen Bodengräsern und Kiefern eher Künstlervorstellungen von Meteoriten denn Sternschnuppeneinschläge zu sehen sind, können die Meteoriten als lapidares Skulpturenensemble überzeugen. Für eine bestimmte skulpturale Oberfläche hat der Entwurfsverfasser eine spezielle Bildhauertechnik entwickelt, die die Vorstellung von einer außerirdischen Herkunft der Objekte erfüllen möchte. Die vorgeschlagenen amorphen Formen der Meteoritenobjekte gehen eine formklare Gegensatzverbindung mit dem landschaftsplanerischen Forststück ein. Die amorphen Objekte haben eine große Nähe zur aktuell erfolgreichen Formensprache zeitgenössischer Skulptur, die vorzugsweise schwächer definierte Formen favorisiert. Sehr positiv zu bewerten ist, dass das Ensemble zwischen dem profanen Flughafengeschehen und der „natürlichen“ Forststückumgebung eine ästhetische Mitte gefunden hat, die eingängig ist und viele ansprechen wird. Insgesamt hat das Preisgericht den Vorschlag der Einzelformen, den ortsspezifischen Auftritt und den Umgang mit der Gesamtsituation positiv eingeschätzt.

Wandelgang



Wettbewerbsentwurf
„Die Gedankenwolken“,
Prof. Hans Peter Adamski

1. Preis: Prof. Hans Peter Adamski, Berlin

Vorgeschlagen werden „dahingleitende, schwebende Objekte, die in der Nahordnung einen Gleit- oder Schwebestand andeuten können“. Sie wecken Assoziationen an „die Reise, den Flug und Gedankenflug, die Landung, die Veränderung eines jeden Zustands, den ‚Flughafen‘ im weitesten Sinn“. Der Wettbewerbsbeitrag „Die Gedankenwolke“ ist als amorphe, hybride Malerei ausformuliert. Sie rekurriert einerseits auf Motive, Formenvokabulare und Techniken, die sowohl Anleihe an kunsthistorischen als auch an zeitgenössischen Ikonografien nehmen, als auch auf Seh- und Wirkungsweisen der historischen Tafelmalerei, auf moderne Grafik, digital generierte Bildwelten und cinematografische Bildkonstruktionen anspielen. Das Preisgericht empfahl mit 10:1 Stimmen (pro/kontra), den ersten Preisträger mit der Realisierung zu beauftragen. Für die Realisierung regte das Preisgericht eine enge Abstimmung zwischen Künstler, Nutzer und Architekten an, um eine überzeugende Lösung aufzuzeigen, wie das Kunstwerk auf der vorhandenen Holzverkleidung umgesetzt werden kann.



Wettbewerbsentwurf
„Willkommen daheim“,
realities:united

2. Preis: realities:united, Berlin

Die Arbeit von realities:united versteht sich „als subtile Hinterfragung“ und „damit verbundene komplexe Aufweitung der Vorstellung von Heimat, nationaler Identität und der Fremde“. In die Holzverkleidung der Wandelhalle werden drei überlebensgroße Weißstörche als Relief eingearbeitet. Die Arbeit überzeugt durch die humorvolle Transformation ins Monumentale. Störche stehen für Beweglichkeit, Reisen, Rückkehr, Leichtigkeit, Heiterkeit und Freiheit und sind insofern positiv konnotiert. Handwerklich geht die Arbeit eine enge Verbindung mit der Architektur ein, was die Jury überzeugt hat.

Eingangskuben

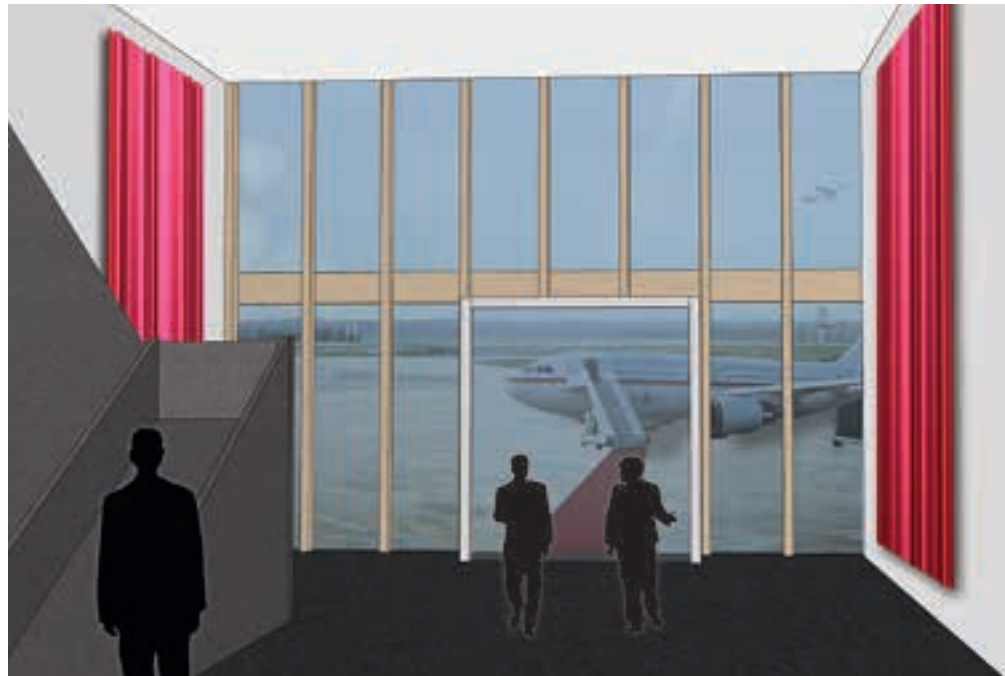


1. Preis: Heike Ponwitz, Berlin

„Dieser Entwurf zeigt die leichten Strichspuren von Sternen der nächtlichen Himmelssphäre, durch die Erdrotation und Langzeitbelichtung sichtbar gemacht.“ Der Entwurf sieht jeweils lineare, radial gebogene „Lichtintarsien“ (Lichtinstallationen) in Wand und Decke der VIP-Eingangshalle, des VIP-Kubus und der drei Eingangskuben vor. Die Wettbewerbsarbeit mit dem Titel „Weltbewegung“ wurde zur Realisierung empfohlen, weil sie die Jury auf mehreren Ebenen überzeugte.

Wettbewerbsentwurf
„Weltbewegung“, Heike Ponwitz

Die Arbeit ist gleichzeitig auf den Tag- und den Nachtbetrieb des Gebäudes ausgerichtet. In den Decken der Eingangskuben und der VIP-Eingangshalle soll eine abstrakte Lineatur versenkt werden, bestehend aus LED-Lichtleisten. So entsteht über das abstrakte Muster ein zeitloses kosmisches Bild. Nach Platon ist die Weltseele Ursache aller Bewegungen in der Natur – und so steckt auch eine philosophische Ebene in diesem Entwurf. Das Preisgericht empfahl mit 10:1 Stimmen (pro/kontra) den ersten Preis zur Realisierung. Der Entwurfsverfasserin wurde angeraten, Fragen zur Allgemeinbeleuchtung und anderen technischen Bedingungen in enger Abstimmung mit den Architekten zu klären.



Wettbewerbsentwurf
„Curtains“, Jo Schöpfer

2. Preis: Jo Schöpfer, Berlin

„Vorhänge bilden einen feierlichen Rahmen für Empfang und Verabschiedung von Staatsgästen. Sie öffnen sich zum Auftakt oder schließen sich zum Ausklang.“ In der VIP-Eingangshalle an den Ost- und Westwänden und in den drei Eingangskuben werden bordeauxrote Vorhänge als Aluminiumreliefs ausformuliert. Der Beitrag „Curtains“ zitiert das Motiv des Vorhangs als festliches Element für den Empfangsbereich und verwandelt es in ein minimalistisches Relief. Die Jury überzeugte die Verbindung aus minimalistischer Geste und Verweis auf skulpturale Tendenzen der Minimal Art der 60er- und 70er-Jahre mit der inhaltlichen Bedeutungsebene des feierlichen Empfangs.

Aktuelle Aktivitäten und Projekte rund um Kunst am Bau

Seit mehr als sechs Jahrzehnten engagiert sich der Bund für Kunst am Bau. In dieser Zeit wurden an die 10.000 Kunst-am-Bau-Werke für Bauten des Bundes im In- und Ausland beauftragt. Zusammengekommen bilden sie die weltweit größte Sammlung an Nachkriegskunst, die allerdings auf unzählige Standorte verstreut ist und sich teilweise an schwer erreichbaren Orten befindet. Um sie dennoch der Allgemeinheit zugänglich zu machen, wurde mit dem Aufbau eines „Virtuellen Museums der 1000 Orte“ begonnen. Ziel des Projektes ist, die seit 1950 im Auftrag des Bundes entstandene Kunst am Bau zu dokumentieren und sie auf einer internetbasierten Plattform in Bild und Text zu präsentieren. Seit 2011 wurden hierfür einige Forschungsaufträge beauftragt, die inzwischen abgeschlossen werden konnten: Eine Kurzdokumentation von 200 Kunst-am-Bau-Werken seit 1950 wurde erstellt und die Kunst am Bau an Deutschen Auslandsniederlassungen erfasst. Zurzeit wird eine Dokumentation der seit 2005 an Bundesbauten entstandene Kunst am Bau erarbeitet, die noch in diesem Jahr in Buchform vorgelegt wird. Sämtliche Forschungsergebnisse und Dokumentationen können über die Homepage www.Kunst-am-Bau-in-Deutschland.de abgerufen werden. Um die Kunst am Bau in ihrem räumlichen Umfeld kennen zu lernen, sind für das Frühjahr 2013 zwei Kunst-am-Bau-Touren geplant. Unter fachkundiger Führung können die wichtigsten Kunst-am-Bau-Werke an Bonner und Berliner Bundesbauten besichtigt werden. Anmeldungen zu den für April avisierten Touren nimmt das Berliner Büro Ticket B unter www.ticket-b.de entgegen.

Seit Ende 2012 liegt der Leitfaden Kunst am Bau in einer aktualisierten Fassung vor. Veränderungen in korrespondierenden Regularien, neue Entwicklungen auf rechtlicher Ebene und die Neuorganisation der Bundesimmobilienverwaltung erforderten Aktualisierungen und Fortschreibungen, die sich im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen lassen:

- Anpassung des Leitfadens an die in der RBBau und in den Richtlinien für die Durchführung von Planungswettbewerben (RPW) gebräuchlichen Begriffe
- Klärung der Verantwortlichkeit für Pflege, Unterhalt und Restaurierung von bestehender Kunst am Bau
- Empfehlungen und Vorgaben zum Umgang mit dem Kunstbestand bei Umnutzung und baulichen Veränderungen
- Empfehlungen und Handreichungen für den Umgang mit heimatlos werdender Kunst am Bau
- Verbesserung der Dokumentation realisierter Kunst und Protokollierung der Übergabe.

Der Leitfaden Kunst am Bau hat sich seit seiner Einführung 2005 vielfach bewährt. In der nun aktualisierten Fassung von 2012 soll er den neu hinzugekommenen Anforderungen und veränderten Rahmenbedingungen Rechnung tragen und einen nachhaltigen Umgang mit dem Bestand gewährleisten.



Der aktualisierte Leitfaden steht mit sämtlichen Anlagen auf der Homepage www.Kunst-am-Bau-in-Deutschland.de zum Download bereit. Er kann zudem beim BBR per Mail über kunstambau@bbr.bund.de als Druckexemplar angefordert werden.

Herausgeber:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Referat B 13 – Bauingenieurwesen, Nachhaltiges Bauen, Bauforschung
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Projektleitung:

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Referat A 2 – Projektentwicklung, Wettbewerbe,
Zuwendungsmaßnahmen
Dr. Ute Chibidziura
Straße des 17. Juni 112
10623 Berlin

Konzept und Bearbeitung:

Schmedding.vonMarlin. GbR
Dr. Constanze von Marlin, Dr. Anne Schmedding
www.schmeddingvonmarlin.de

Layout:

Knut Bayer, Berlin

Druck und Verarbeitung:

Dienstleistungszentrum Druck,
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Nachdruck und Vervielfältigung:

Alle Rechte vorbehalten

Stand: Februar 2013

Bestellungen:

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, kunstambau@bbr.bund.de,
Stichwort: Werkstattgespräche

Eine Downloadversion der vorliegenden Broschüre sowie weitere
Materialien und Informationen zu Kunst am Bau finden Sie auf der
Internetseite www.kunst-am-bau-in-deutschland.de.

Bildnachweis:

S. 1, 3: Foto: BBR (Milena Schlösser) / S. 2, 4 oben, 5: Foto: Niedersächsischer
Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz / S. 3: Foto:
Anja Schlamann, Köln/Leipzig / S. 4 unten: Foto: Wasser- und Schifffahrts-
amt Kiel-Holtenau / S. 6: Foto: Archiv Geiger (Andreas Pauly) / S. 7 oben:
© Peter Kogler, Foto: Wilfried Petzi / S. 8: Foto: FMG Flughafen München
GmbH / S. 9: © Matt Mullican, Foto: Jörg Adam (Flughafen Berlin-Brand-
enburg) / S. 10, 11, 13, 15 links, 18, 19, 21: Foto: Wolfram Scheible,
Stuttgart / S. 12: Foto: Schmedding.vonMarlin. GbR / S. 14: © courtesy
Galerie Eigen + Art, Leipzig, Berlin, VG Bildkunst, Bonn 2013, Foto: Alexander
Obst, Marion Schmieding (Flughafen Berlin-Brandenburg) / S. 15: © VG
Bildkunst, Bonn 2013, Foto: KVB, Christoph Seelbach / S. 16: © STOEO,
Foto: Alexander Obst, Marion Schmieding (Flughafen Berlin-Brandenburg)
/ S. 17: © VG Bildkunst, Bonn 2013, Foto: FMG Flughafen München GmbH
/ S. 20: © Visualisierung: Aldinger & Wolf / S. 22: © Pae White, Foto: Jörg
Adam (Flughafen Berlin-Brandenburg) / S. 23: © VG Bildkunst, Bonn 2013,
Foto: FMG Flughafen München GmbH / S. 25 oben: Privat, Studio J. F. Klam
/ S. 25 unten: BHBVT Gesellschaft von Architekten mbH / S. 27: © Anna
Borgman, Candy Lenk / S. 28: © VG Bildkunst, Bonn 2013 / S. 29 oben: ©
Peter Adamski / S. 29 unten: © realities:united / S. 30: © Heike Ponwitz /
S. 31: © VG Bildkunst, Bonn 2013

Die Bearbeiter haben sich nach Kräften bemüht, alle Bildrechte zu ermitteln.
Sollte dabei ein Fehler unterlaufen sein, wird um Mitteilung an die
Schmedding.vonMarlin. GbR gebeten.



12.

Infrastrukturelle Großbauten wie Flughäfen, Häfen und Bahnhöfe sind Kristallisationspunkte einer mobilen Industriegesellschaft. Als Arbeitsplatz und Reiseorte werden sie von vielen Menschen frequentiert; als Drehscheiben des Verkehrs sind sie Tore zur Welt und gleichzeitig erster Eindruck des Reisenden von einem Land oder einer Region. Dementsprechend sind sie Räume von übergeordneter Bedeutung.

Was kann Kunst am Bau dazu beitragen, Verkehrsorte zu baukulturell reizvollen Orten zu machen?

Februar 2013

Auch die nächsten Werkstattgespräche werden in dieser Reihe dokumentiert.