

KVB Künstlerwettbewerb

Dokumentation

Tue Greenfort
Heimo Zobernig
Werner Reiterer
Katharina Grosse
Fabian Marcaccio
Tatzu Nishi
Susan Philipsz
Christine Rusche
Gregor Schneider

KVB
Künstlerwettbewerb
Dokumentation

Tue Greenfort
Heimo Zobernig
Werner Reiterer
Katharina Grosse
Fabian Marcaccio
Tatzu Nishi
Susan Philipsz
Christine Rusche
Gregor Schneider

KVB
Künstlerwettbewerb
Dokumentation

Inhalt

4	Grußwort KVB Vorstand
6	Grußwort Kulturdezernent, Stadt Köln
8	Wettbewerbsbeschreibung
10	Chronologie des KVB-Künstlerwettbewerbs
16	Einführung
20	Tue Greenfort
24	Heimo Zobernig
28	Werner Reiterer
34	Katharina Grosse
36	Fabian Marcaccio
38	Tatzu Nishi
40	Susan Philipsz
42	Christine Rusche
44	Gregor Schneider
46	Dank, Impressum

Grußwort KVB Vorstand

Köln ist eine lebendige Metropole mit einem reichen kulturellen Angebot. Sie ist Produktionsstandort, Dienstleistungszentrum und Reiseziel gleichermaßen. Über 200.000 Berufspendler und Touristen strömen täglich in die Stadt, in der rund eine Millionen Menschen zu Hause sind.

Gesicherte Mobilität innerhalb der Stadt ist Voraussetzung, um diese Bewegungsströme im Fluss zu halten. Die KVB ist daher ein unverzichtbarer Bestandteil des öffentlichen Lebens in dieser Metropole. Als kommunales Verkehrsunternehmen befördert die KVB täglich rund 850.000 Fahrgäste und bringt sie mit Bussen und Bahnen zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen oder dorthin, wo sie ihre Freizeit verbringen oder Kulturangebote nutzen möchten. Hierfür werden auf 523 Kilometern Strecke rund 300 Busse eingesetzt und 11 Stadtbahnlinien verkehren in einem 237 Kilometer langen Stadtbahnnetz.

Mit der Fertigstellung der Nord-Süd Stadtbahn wird dieses Stadtbahnnetz um rund vier Kilometer erweitert. Zu den bestehenden 222 Haltestellen kommen acht weitere hinzu. Sieben Stationen sind unterirdisch und vier davon werden künstlerisch gestaltet. Die hochwertigen und spannenden Entwürfe der ausgewählten namhaften Künstler lassen erwarten, dass die Stationen nicht nur

zum Ein-, Um- und Aussteigen genutzt werden. Vielmehr ist anzunehmen, dass sie auch zu einem Anziehungspunkt für Menschen werden, die ein Interesse an Kunst haben und die Kunstwerke im „Untergrund“ betrachten möchten.

Die vier Entwürfe, die ausgewählt wurden, erfüllen alle für den Betrieb der KVB notwendigen Bedingungen und eignen sich in all ihrer Unterschiedlichkeit optimal zur Integration in die jeweiligen Haltestellen.

Darüber hinaus weisen bereits die Haltestellen-Bauwerke an sich einen hohen Grad an architektonischer Qualität auf. Alle Haltestellen wurden von unterschiedlichen, renommierten Architekturbüros geplant und haben jeweils einen einzigartigen, ganz individuellen Charakter.

Der KVB ist es sehr willkommen, den ÖPNV-Nutzern mit der Inbetriebnahme der Nord-Süd-Strecke eine bedeutend schnellere und komfortablere Verbindung von der Innenstadt in die südlichen Stadtteile und nach Bonn bieten zu können. Zugleich wird der überstrapazierte Innentadtunnel entlastet und der Fahrplan wird verlässlicher. Auch die Aufenthaltsqualität in den Haltestellen verbessert sich. Dies ist uns wichtig, denn wir möchten,

dass unsere Kunden sich sicher und wohl fühlen. Nur so kann erreicht werden, dass immer mehr Menschen den umweltfreundlichen ÖPNV nutzen. Das ist unser Ziel.

Nicht nur aus diesem Grund sind wir als Unternehmen und als Auslober des Wettbewerbs mehr als erfreut darüber, dass der Rat der Stadt Köln sich seinerzeit dazu entschlossen hat, den Beschluss zur künstlerischen Gestaltung nicht aufzuheben. Die Stadt hat trotz der Frage der Finanzierung die notwendigen Mittel in Höhe von 1,75 Millionen Euro inklusive der Wettbewerbsdurchführung hierfür zur Verfügung gestellt.

Hiervon profitiert nicht nur die KVB, sondern Köln als Kulturstadt, die Menschen, die in ihr leben oder die Metropole am Rhein besuchen. Ein für Köln wichtiges neues Kunstprojekt ist im Entstehen. Wir freuen uns, es begleiten und ermöglichen zu können.

Der Vorstand der KVB

Jürgen Fenske Jörn Schwarze Peter Hofmann Kuno Weber

Grußwort Kulturdezernent Stadt Köln

Welche Rolle spielt Kunst im öffentlichen Raum? Eine zentrale Fragestellung im urbanen Kontext. In Köln eröffnen sich durch die Nord-Süd Stadtbahn neue öffentliche Räume mit hohem architektonischem Anspruch. Die Idee, hier Kunst Position beziehen zu lassen, ist eine konsequente und sie wird durch das zukunftsweisende und viel versprechende Wettbewerbsergebnis gestärkt. Denn der Wettbewerb zur künstlerischen Gestaltung der Nord-Süd Stadtbahn ist von weit reichender Bedeutung für Köln als Kunststadt. Er muss den Vergleich zu ähnlichen internationalen Projekten, auch im Hinblick auf die der Architektur, nicht scheuen. Die Maßnahme ist in ihrer Historie, der Form der Durchführung, dank des hochkarätigen Teilnehmerfeldes und nicht zuletzt durch das hervorragende Resultat eine Besonderheit.

Das Projekt der Nord-Süd Stadtbahn steht in Köln metaphorisch für eine ober- und eine unterirdische Welt. Stufenweise wird an der Realisierung einer großflächigen archäologischen Zone, einem der spektakulärsten Kulturprojekte um den Bereich des Rathauses gearbeitet. Die Geschichte der Stadt wird stärker visualisiert und auch in zwei Haltestellen der neuen Bahnlinie werden archäologische Funde integriert. Somit wird das Miteinander von alter und neuer Geschichte und Kunstgeschichte deutlich sichtbar, zeitgenössische Kunstprojekte und historische Funde im Miteinander und in abwechslungsreicher Abfolge.

So wird am Chlodwigplatz neben Katharina Grosses monumentaler Wandmalerei die Spitze eines historischen Bollwerks, das dort gefunden wurde, erhalten und in den nördlichen Bereich der Haltestelle vor der Severinstorburg integriert. Erhalten bleibt auch ein Teil einer Mauer zur Hangabstützung aus römischer Zeit im Treppenbereich am Ausgang Richtung Klein St. Martin an der Haltestelle Heumarkt, wo auch Werner Reiterers akustische Intervention zu hören sein wird.

Am Kurt-Hackenberg-Platz wird zudem nach Abschluss der Bauarbeiten ein Teil der Stadtmauer mit einem Ausgang zum ehemaligen römischen Hafen besichtigt werden können. Das Teilstück befindet sich in dem Bereich, in dem der Anschlusstunnel zum Dom/Hbf. gebaut wird. Es wurde während der Bauarbeiten aufgehängt, wird anschließend auf den fertigen Tunnel gestellt und mit einem Raum umgeben, der später begehbar ist.

Zu den spannenden Beziehungen werden Tue Greenforts Sittich-Projekt in der Umsetzung am Breslauer Platz und Heimo Zobernigs monumentaler typografischer Aluminiumwandfries in der Haltestelle Rathaus ebenfalls beitragen.

Kunst im öffentlichen Raum ist ein sehr spezielles Thema. Seit dem Einsturz des Historischen Archivs der Stadt Köln am 3. März 2009 hat sich die Situation nicht allein um den Neubau der Stadtbahnlinie radikal verändert. Auch das Verhältnis der Stadt zu ihrer Geschichte und der allgemeine Umgang mit Kulturgut stehen seither zentraler denn je im Mittelpunkt der Debatte. Ein Infragestellen des künstlerischen Wettbewerbes, der sich zum damaligen Zeitpunkt bereits in der Endphase befand, hat zu keinem Zeitpunkt stattgefunden und das ist auch gut so.

Nichts desto trotz muss dieses schreckliche Ereignis in den andauernden Prozess der Diskussion um das Verhältnis von Kunst und Öffentlichkeit eingebunden werden. Ein Prozess, der vor allem die Beziehung zwischen individueller künstlerischer Ambition und kollektivem Bewusstsein befragt. Ich würde mir wünschen, dass dieser Prozess der konstruktiven Auseinandersetzung, der ja bereits begonnen hat, anhand der gestalteten Haltestellen der neuen Nord-Süd Stadtbahn noch weiter fortgesetzt wird.

Kulturdezernent der Stadt Köln
Prof. Georg Quander

Wettbewerbsbeschreibung

Der Wettbewerb wurde als zweiphasiges Verfahren mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren durchgeführt. Das Wettbewerbsverfahren wurde europaweit ausgeschrieben und der Teilnehmerkreis auf 40 TeilnehmerInnen bzw. Teilnehmergruppen begrenzt.

Die Architekten der Nord-Süd Stadtbahn erhielten die Möglichkeit, jeweils einen Künstler, mit dem sie bereits in der Entwurfsphase zusammengearbeitet haben, zu benennen. Sechs Architekten haben diese Möglichkeit genutzt. Außerdem hat der Kunstbeirat der Stadt Köln sieben weitere Künstler benannt, so dass insgesamt 13 Künstler als gesetzt galten.

Aus dem Kreis der 222 internationalen Bewerber und Bewerberinnen wurden 27 KünstlerInnen bzw. Künstlergruppen zur Teilnahme ausgewählt. Mit den 13 gesetzten KünstlerInnen wurde die festgesetzte Teilnehmerzahl von 40 erreicht.

Das Wettbewerbsverfahren verlief in den vorgegebenen Phasen anonym. Nach Abschluss der ersten Phase wählte die Beurteilungsjury aus den insgesamt 40 Einreichungen 10 Positionen für die zweite Phase aus.

Am Ende der zweiten Phase oblag es der Beurteilungsjury, eine Realisierungsempfehlung aufgrund der vorgegebenen Beurtei-

lungskriterien an die KVB und die Stadt Köln zu geben. Die Jury entschied sich für vier Entwürfe, die im Rahmen des Gesamtbudgets umgesetzt werden sollen.

Mit Beschluss des Rates der Stadt Köln vom 4. April 2006 wurde die Finanzierung der künstlerischen Gestaltung der Haltestellen beschlossen. Für die Ausführung der Gestaltung sowie zur Durchführung des Wettbewerbes steht insgesamt ein Budget von 1,75 Millionen Euro zur Verfügung. Der Wettbewerb wurde von der Agentur Kathrin Luz Communication, Köln, durchgeführt.

Vorgaben für die künstlerische Gestaltung

In der ersten Wettbewerbsphase mussten alle Haltestellen einer künstlerischen Betrachtung unterzogen werden. Dabei war dem/der KünstlerIn oder Künstlergruppe freigestellt, eine Leitidee über alle Haltestellen hinweg zu entwickeln oder für jede Haltestelle eine eigene Idee zu formulieren. Es blieb den TeilnehmerInnen ebenso überlassen, auch Bereiche der Tunnelstrecke sowie die Sonderbauwerke in die künstlerische Betrachtung mit einzubeziehen.

In der zweiten Phase war der Nachweis für eine (oder mehrere) Haltestellen und/oder für die Tunnelstrecke und/oder für die Sonderbauwerke auf der Grundlage der künstlerischen Gesamtvorstellung zu konkretisieren.

Besetzung Beurteilungsjury vom 28. September 2009

Dr. Eva Bürgermeister, SPD-Fraktion, Rat der Stadt Köln

Dr. Barbara Engelbach, Kuratorin Museum Ludwig Köln

Jürgen Fenske, Sprecher des Vorstandes, Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Dr. Ulrike Groos, Direktorin Kunstmuseum Stuttgart

Barbara Hess, Kunsthistorikerin, Mitglied des Kunstbeirates der Stadt Köln

Rita Kersting, Kunsthistorikerin, freie Kuratorin, Nimwegen

(Vertretung Beatrice von Bismarck)

Kaspar Kraemer, Architekt, Köln

Dr. Stefanie Kreuzer, Kuratorin Museum Morsbroich Leverkusen

(Vertretung Valeska von Rosen)

Prof. Moritz Küng, freier Kurator, Antwerpen

Kai Mettelsiefen, Architektin, Köln

Jürgen Minkus, Architekt, Köln

Christian Posthofen, Gastdozent an der Akademie der Bildenden Künste Nürnberg

Prof. Georg Quander, Kulturdezernent der Stadt Köln

Karin Reinhardt, CDU-Fraktion, Stadt Köln

Peter Sörries, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Stadt Köln

Ralph Sterck, Vorsitzender der FDP-Fraktion, Rat der Stadt Köln

Chronologie des KVB Künstlerwettbewerbs

Dezember 2001

Der Rat der Stadt Köln beschließt die Bauherrschaft für das Projekt Nord-Süd Stadtbahn der Kölner Verkehrs-Betriebe AG zu übertragen.

November 2002

Ratsbeschluss zur historischen Gestaltung der Nord-Süd Stadtbahn (themenbezogen je Haltestelle)

April 2006

Ratsbeschluss zur Bereitstellung der finanziellen Mittel

September 2006

Aufhebung des Ratsbeschlusses von Nov. 2002 in Teilbereichen, Verabschiedung der Auslobung in der aktuellen Form

Mai 2007

Beginn des Wettbewerbes

18. Mai 2007

EU-weite Ausschreibung des Wettbewerbes

24. September 2007

Auswahljury wählt aus 222 Einsendungen 27 Positionen aus, mit den 13 von Architekten und Kunstbeirat der Stadt benannten KünstlerInnen sind es insgesamt 40 Wettbewerbs-teilnehmerInnen

16. November 2007

Künstlerkolloquium: Erläuterung des Wettbewerbes, des Planungsstandes und Beantwortung der Fragen seitens der Künstler, Begehung der Haltestellen Heumarkt und Breslauer Platz

28. April 2008

Erste Sitzung der Beurteilungsjury, Verfahren anonym, aus 40 Einreichungen werden zehn EndteilnehmerInnen ausgewählt.

28. September 2009

Zweite Sitzung der Beurteilungsjury, Auswahl von vier Siegerentwürfen, die zur Umsetzung empfohlen werden

Der Streckenverlauf



Einführung

Farbexplosionen, Geisterzüge, Wandfrieze und Alexandersittiche

Die Herausforderung für jeden Wettbewerb zur Kunst im öffentlichen Raum besteht wesentlich in den zum Teil sehr unterschiedlichen Interessenlagen, mit denen der öffentliche Raum belegt ist. Anders als im weitgehend geschützten Bereich der Museen und Ausstellungsinstitutionen kann der künstlerische Entwurf hier nicht bruchlos seine ästhetische Autonomie behaupten, sondern muss sich in einem komplexen Feld unterschiedlicher inhaltlicher Erwartungen, Nutzungskontexte, kulturpolitischer Rahmenbedingungen und Sicherheitserwägungen positionieren. Im Rahmen des vorliegenden Wettbewerbs der Kölner Verkehrsbetriebe zum Bau acht neuer U-Bahnhöfe im Kölner Stadtgebiet, waren die Anforderungen an die Kunst, aufgrund der Menge der beteiligten Partner, der Aufwändigkeit der Bauvorhaben und der differenzierten Sicherheitsvorschriften von vornherein besonders hoch. Entsprechend planungs- und zeitintensiv gestaltete sich auch das Verfahren, das im Wesentlichen in den Jahren 2007–2009 durchgeführt wurde. Es ist in diesem Zusammenhang wichtig darauf hinzuweisen, dass die bedrückenden Vorgänge rund um den Einsturz des Kölner Stadtarchivs zu einem Zeitpunkt stattfanden, an dem die Wettbewerbsbeiträge der beteiligten Künstler bereits in ihrer finalen, auch im Hinblick auf ihre technische Machbarkeit bereits durch den Auslober geprüften, Form vorlagen. Insofern flossen in den Wettbewerb keinerlei

Überlegungen ein, die sich unmittelbar oder indirekt mit dieser Kölner Baukatastrophe befassen haben.

Der mehrstufige Wettbewerb gliederte sich wie folgt: Auf der Basis eines europaweit ausgeschriebenen Wettbewerbs mit 222 Einreichungen wählte eine Jury 27 Positionen aus. Zusätzlich wurden von der KVB 13 weitere Künstler/-innen dazu geladen. Eine neu besetzte Jury hatte dann die Aufgabe aus diesen 40 ausgearbeiteten, anonymisierten künstlerischen Entwürfen die 10 überzeugendsten auszuwählen. In einer letzten Stufe wurden aus diesem Feld die vier Gewinner, sowie potenzielle Nachrücker ermittelt. Entscheidend für das Gelingen des Wettbewerbs waren zwei Hauptfaktoren. Zum einen die Genauigkeit, mit denen die Ingenieure der KVB die Entwürfe auf ihre technische und finanzielle Realisierbarkeit hin im Vorfeld überprüft hatten. Zum anderen die ebenfalls vom Auslober initiierte enge und umfassende Kommunikation zwischen den Architekten der einzelnen U-Bahnstationen und den beteiligten Künstlern, die im Ergebnis zu einer produktiven Verschränkung der jeweils unterschiedlichen Vorstellungen führte. Die jetzt zur Realisierung anstehenden vier Entwürfe verfolgen jeweils höchst unterschiedliche Ansätze und dokumentieren auf hohem Niveau beispielhaft das Spektrum dessen, was Kunst im öffentlichen Raum heute leisten kann.

Katharina Grosses umfassende Farbraumgestaltung der U-Bahnstation Chlodwigplatz zeigt dabei auf faszinierende Weise die Entwicklung einer Malerei, die sich vollkommen von der Leinwand löst, und in ihrer räumlichen Qualität die Architektur, auf die sie sich bezieht, gleichzeitig auch mit prägt. Katharina Grosses Werk zielt auf eine systematische Befragung und Erweiterung des Mediums Malerei. Zunächst mit Pinsel und breiten Bürsten, seit 1998 vorwiegend mit der Spraypistole arbeitet sie daran, Malerei als relationale, raumbezogene, performativ grundierte ephemere Erscheinung kenntlich zu machen. Die Merkmale analytischer Malerei (die malerische Befragung von Farbe, Träger, Auftrag) sind diesem Werk zwar alles andere als fremd, bilden aber allenfalls eine Durchgangsstation auf dem Weg zu einer zu sich selbst befreiten Farbigkeit, die erst durch den Betrachter ihre Vervollständigung erfährt. Seit Anfang der 90er Jahre ist auf diese Weise eines der synapsenfähigsten malerischen Werke entstanden, das die internationale Gegenwartskunst kennt. Vor allem die offensive Eroberung von Raum und Architektur mit einer Spraymalerei, die Wände, Böden und Decken gleichermaßen erfasst und über Türen und Fenster ebenso flamboyant und suggestiv, wie latent aggressiv wuchert, hat dem Werk der Künstlerin eine Flexibilität und Unverwechselbarkeit gleichermaßen gegeben, mit der es auf jede Anforderung zugleich präzise und spezifisch reagieren kann.

Diese Malerei, die im eigentlichen Sinn keine mehr ist, wehrt sich energisch gegen die historischen Gegensätze von abstrakt und gegenständlich, von Räumlichkeit und Flächigkeit. Hier am Chlodwigplatz implementiert sie sich wie ein Virus in den U-Bahn-Räumen und verwirklicht sich als multiple Inszenierungsform: Sie ist zum einen illusionistische Farbräumlichkeit mit vorgeblicher Tiefe und mimetischen Referenzpunkten, andererseits aber auch kühl-flaches Spraygeflecht, das jede Nähe zu auratisch-handschriftlicher Tafelbildlichkeit dementiert. Zudem: eine immer raumbezogene, performative Momentaufnahme mit bewussten Anklängen an die Street-Sprache roher Graffiti. Und nicht zuletzt: Pointierte Architekturintervention mit aus dem Barock gespeister malerischer Auflösung des gebauten Steins.

Tue Greenforts Beitrag „Neobiota“ verschränkt auf intelligente Weise den unterirdischen Verkehrs-Raum des U-Bahnhofs Breslauer Platz mit der städtischen Lebenswirklichkeit. Ausgangspunkt für die Arbeit war Greenforts Beobachtung, dass sich mit den Halsband- und den großen Alexandersittichen zwei eigentlich exotische Sittich-Arten in Köln angesiedelt haben und sich hier einen neuen, artfremden Lebensraum geschaffen haben. Greenforts Beitrag sieht vor, mittels im Außenbereich installierter Kameras eine Live-Stream-Übertragung aus dem Leben dieser

Sittiche auf Bildschirme in der Haltestelle vorzunehmen. Die Kameras im Außenraum werden dabei am Eingang eines existierenden Sittich-Nestes, in einem Nistkasten und in einem ausgewählten Schlafbaum der Vögel angebracht. Auf Tafeln beziehungsweise durch Einblendungen werden über die Bilder aus dem Leben der Vögel hinaus zusätzliche detaillierte Informationen über die Spezies vermittelt. Ergänzt werden kann diese Arbeit durch einen „Sittichzug“, also einen Zug der KVB, der komplett in grüner Sittichfarbe gespritzt ist und wiederum, sowohl an seiner Außenseite, wie auch im Innenbereich Informationen zu der Vogelspezies liefert. Greenforts Vorschlag für den Breslauer Platz steht in engem Zusammenhang mit seinem übrigen Werk. Darin geht es vor allem darum, ebenso zurückhaltend wie ohne erhobenen Zeigefinger, unsere Sensibilität für ökologische Veränderungen und einen verantwortungsvollen Umgang mit unseren natürlichen Ressourcen zu schärfen. Das „neue Leben“, das Greenfort anhand der Sittiche in Köln beobachtet, baut dabei auch eine metaphorische Brücke zum Umgang mit dem Fremden im heimischen Kontext. Die vermutlich durch Auswilderung aus Zoos im Kölner Raum heimisch gewordenen Sitticharten stehen dabei für das Vertrautwerden des ehemals Exotischen, und somit auch für ein entkrampftes Miteinander unterschiedlicher Kulturen.

Das Werk des österreichischen Künstlers **Heimo Zobernig** wehrt sich ebenso beharrlich wie erfolgreich gegen jede Form von Pathos und Aura. Wesentlich geht es ihm darum Kunst als ein Kommunikationssystem begreifbar zu machen, das sich mit Hilfe einfachster Materialien und möglichst emotionsloser, ästhetisch reduzierter Setzungen visualisiert. Durchaus in formaler und inhaltlicher Nähe zur Minimal-Art macht Zobernig mit seinen Arbeiten deutlich, dass Kunst vor allem eine Frage von entsprechenden Zuweisungen innerhalb eines gesellschaftlichen Feldes ist, und damit in seiner Bedeutung letztlich nicht festlegbar. In diesem Sinne interessiert Zobernig nicht die mögliche Eindeutigkeit seiner Arbeiten, sondern gerade ihre Offenheit, die Differenz zwischen ihrer Erscheinung und ihrer möglichen Bedeutung. Auch deshalb spielen Sprache und Text innerhalb dieses Oeuvres eine entscheidende Rolle: Eben weil sich hier die strukturelle Differenz zwischen Zeichen und Bezeichnetem geradezu paradigmatisch aufzeigen lässt. Für die Haltestelle Rathaus hat der Künstler ein reliefartiges Fries aus zweischaligen Aluminiumtafeln entworfen, das – auf beiden Seiten der Bahnsteige montiert – einmal als Negativ und einmal als Positiv ein die gesamte U-Bahn-Station ausfüllendes Schriftbild ergibt: WANDGESTALTUNG NORDSÜDSTADTBAHNKÖLN bezeichnet dabei sowohl die Haltestelle, wie auch den eigenen Wettbewerbsbeitrag. Als halb

lesbares, halb ornamental behandeltes Text-Bild-Objekt oszilliert es zwischen Information, Design, Bild und Architektur. Damit behauptet es eine souveräne Existenz zwischen allen Stühlen: Was es zu sagen scheint, ist es nicht. Und was es ist, sagt es nicht.

Einen ephemeren und zugleich eindrücklichen Beitrag liefert der österreichische Künstler **Werner Reiterer**, der vor allem durch seine performativ grundierten Arbeiten zur Erweiterung des konventionellen Skulpturbegriffs bekannt geworden ist. Fast legendären Status erreichte beispielsweise seine Arbeit „Breath“, bei der die Besucher der Ausstellung durch einen entsprechenden Hinweis ermuntert wurden, so laut als möglich in den Räumen zu schreien, wodurch – bei entsprechender Lautstärke – eine Soundinstallation ausgelöst wurde, die aus tiefen Atemgeräuschen bestand. „Ghosttrain“ ist einerseits eine konzeptuelle Arbeit reinsten Wassers, die andererseits im Zuge ihrer aufwändigen technischen Realisierung auch zu einem sinnlichen Ereignis wird. Ausgangspunkt ist das mit Richtmikrophonen aufgenommene Originalgeräusch eines fahrenden U-Bahn-Zuges, das nun in der Station Heumarkt über eine Reihe von Lautsprechern, die unterhalb der Bahnsteigkante angebracht sind, als Geräusch eines die Station durchfahrenden „Geisterzuges“ übertragen wird. Dieser „Ghosttrain“, der regulär über die Stationslaut-

sprecher als durchfahrender Zug angekündigt wird, fährt innerhalb des Zeitraumes 20–0 Uhr in einer Zufallstaktung, die den Zeitpunkt des Auftauchens der virtuellen U-Bahn zum unkalkulierbaren Geheimnis macht, sich aber andererseits exakt in die Betriebsabläufe der KVB eingliedert. Auf einer grundsätzlichen Ebene wird hier das Fantasma einer universellen Mobilität reflektiert, das unsere Gesellschaften beherrscht. Zudem beeindruckt „Ghosttrain“ aber auch durch die kluge Verbindung aus Unsichtbarkeit und Wirkmächtigkeit. Die Arbeit bedient sich im Grunde der Wirkungsstruktur eines Gerüchtes, das irgendwo auftaucht, auf seinen Wahrheits- und Wirklichkeitsgehalt nicht so recht überprüfbar ist, und sich gerade darum umso hartnäckiger hält. Als akustische Fata Morgana, die zufallsgesteuert ebenso unvermittelt auftaucht, wie sie wieder verschwindet, hat der „Ghosttrain“ mit Sicherheit das Potenzial, zum lang anhaltenden Stadtgespräch nicht nur der Kölner U-Bahnfahrer zu werden. Und dabei kann es durchaus passieren, dass der Geisterzug im Bewusstsein der Menschen wirklicher erscheint, als die Züge, welche die Menschen täglich benutzen.

Stephan Berg

Die Preisträger.

Tue Greenfort
Heimo Zobernig
Werner Reiterer
Katharina Grosse

Tue Greenfort

Haltestelle: Breslauer Platz

Architekten: Büder+Menzel Architekten BDA, Köln/Brühl

Projekt: Neobiota

Thema des Vorschlags sind die Kölner Sittiche, konkret die Arten Halsband- und Großer Alexandersittich, die sich aufgrund veränderter Umweltverhältnisse im Kölner Stadtbild einen neuen, eigentlich art-fremden Lebensraum geschaffen haben. Die Arbeit hat die Intention, das Bewusstsein der Kölner wie der Besucher der Stadt für diese Veränderungen des urbanen Lebensraums zu sensibilisieren. Dazu werden mit im Außenbereich (z.B. Grünanlagen) installierten Kameras Bilddaten über das Leben (Fressen, Fortpflanzung, Gewohnheiten etc.) der Sittiche über Beamer bzw. Monitore in der Haltestelle live übertragen.

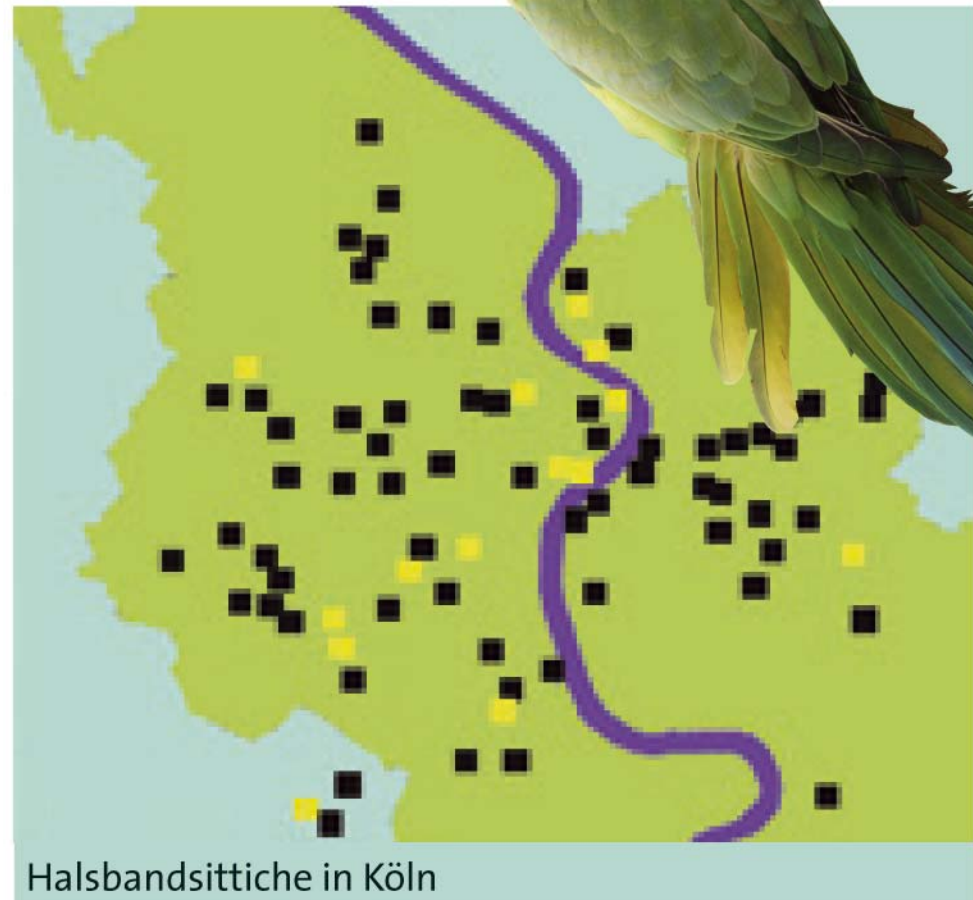
Konzept/Idee:

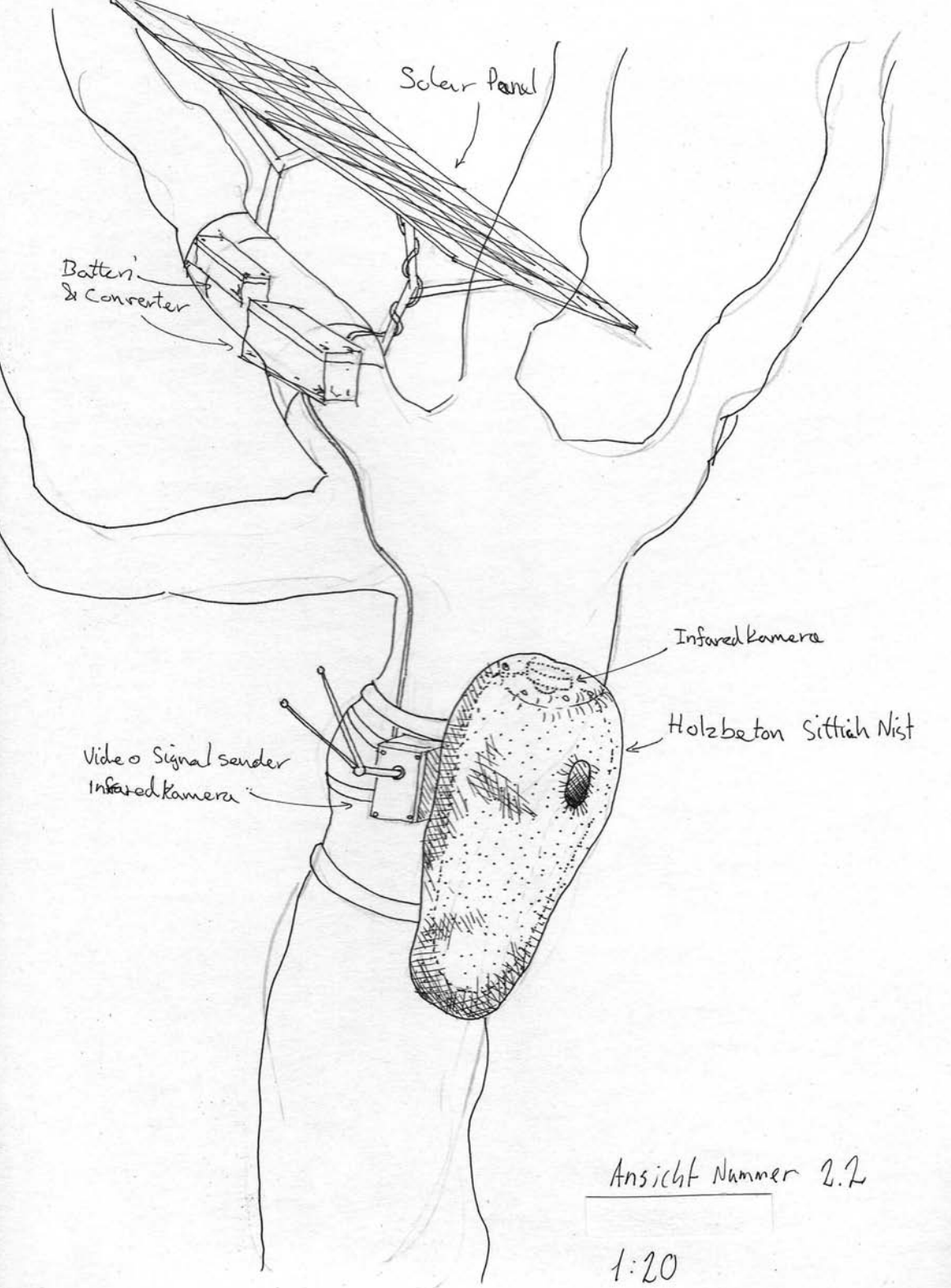
Es geht hierbei um die Beschäftigung mit einer aktuellen ökologischen Problematik; um das Phänomen invasiver Arten, das durch unsere globale Handels- und Reisetätigkeit stark gestiegen ist. Das Phänomen der fremden, exotischen Vögel im Kölner Stadtraum, die Kölner Sittiche, ist das Leitthema dieses Projekts. Die zentrale Idee ist die einer Video-Überwachung und Live-Stream-Übertragung zur Station Breslauer Platz über Monitore/Beamer. Mittels moderner Überwachungstechnik soll eine Live-Übertragung verschiedener Bereiche des Lebens der Kölner Sittiche möglich werden. Durch das Erscheinen der Vögel wird diese Live-Schaltung getaktet und direkt auf Monitore/Beamer am Bahngleis übertragen. Die Auswahl der Übertragungen wird durch drei verschiedene Situationen bestimmt:

- eine Kamera am Eingang eines existierenden Sittich-Nestes
- eine Kamera in einem ausgewählten Schlafbaum der Sittiche
- eine Kamera in einem Nistkasten
- Mithilfe von Zielmikrofonen wird das charakteristische Geräusch der Sittiche zusätzlich an ausgewählte Stellen des Bahnsteigbereichs übertragen.

Technische Daten:

Verwendung eines digitalen Senders, DSL Anschluss, Überwachungs- und Infrarot-Kamera, Monitore/Beamer und entsprechende Verkabelungen, Verwendung von Secretsound-Technology (Lautsprecher, durch die punktuell Geräusche hörbar sind) etc.

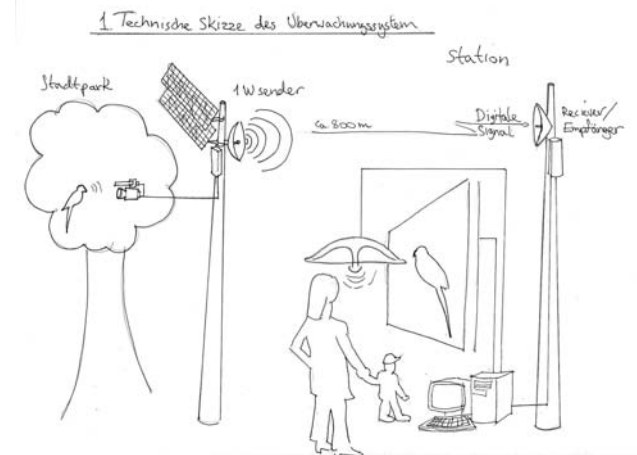




Tue Greenfort

„Tue Greenforts Arbeiten spiegeln sein Interesse an ökologischen und ökonomischen Themen: Vor dem Hintergrund globaler Zusammenhänge fragt er nach unserem Umgang mit Umwelt – und Artenschutz sowie mit Ressourcen und Nachhaltigkeit in Hinblick auf die Verknappung bestimmter Rohstoffe und stellt diese Themen zum System der Kunst in Bezug. Das faszinierende an den Arbeiten Tue Greenforts ist die Tatsache, dass er diese Themen nicht mit dem erhobenen Zeigefinger, nicht belehrend, sondern mit hintersinnigem Humor, mit hoher ästhetischer – ja mitunter poetischer – Qualität und mit intelligenten Bezügen auf die Kunst der 1960er und 1970er Jahre angeht.“

Hilke Wagner, Direktorin Braunschweiger Kunstverein, Zitat aus dem Einleitungstext im Katalog: Tue Greenfort. Linear Deflection, 30.08.–16.11.2008 Kunstverein Braunschweig e.V. / Haus Salve Hospes, Köln 2008 (S. 75)



Angaben zum Künstler

Tue Greenfort wurde 1973 in Dänemark geboren. Er lebt und arbeitet derzeit in Berlin. Von 1997 bis 2000 studierte er an der Academy of Fünen, Denmark bei Prof. Jesper Christiansen und Prof. Lars Bent Petersen. Im Anschluss studierte er bis 2003 an der Staatlichen Hochschule für Bildende Künste (Städelschule), Frankfurt am Main bei Prof. Thomas Bayrle. Bekannt wurde er mit einer Fuchsfalle, deren Selbstschuss-Mechanismus an einen Kamera-Auslöser gekoppelt war. Die tagsüber unsichtbaren Wildtiere durften den Köder behalten und hinterließen der Kunstwelt ihr Foto. Ihr Antlitz mit hell funkelnden Augen erschreckte forthin Kunstmessen-Besucher mindestens so sehr wie das plötzliche Blitzlicht die Fuchse.

Ausgewählte Ausstellungen/ Auszeichnungen

- 2003 Fresh and Upcoming, Frankfurter Kunstverein, Frankfurt/ Main
- 2006 ICP Award Oslo, Norway
- 2006 Max Wigram Gallery, London / Witte de With, Rotterdam
- 2007 Skulpturprojekte Münster mit der Arbeit „Projekt: Diffuse Einträge“ (Mit diesem Kunstwerk thematisierte Greenfort die Eutrophierung – Überdüngung – des Aasees in Münster).
- 2008 Frieze Projects, London
- 2009 Museum Morsbroich, Leverkusen, „Moralische Fantasien – Aktuelle zeitgenössische Kunst in Zusammenhang mit der Klimaerklärung“, Linear Deflection, Kunstverein Braunschweig
- 2009 Einzelausstellung Galeria Zero, Milan
- 2010 Einzelausstellung Galerie Johann König, Berlin

Greenfort ist mit seinen Arbeiten u.a. in der Sammlung Deutsche Bank vertreten. Sein Werk kann sowohl als Wissenschaft, Politik und Kunst betrachtet werden. In seinen Projekten konzentriert er sich auf die Analyse möglicher Defizite vor Ort. Greenforts Kunst entsteht häufig ortsbezogen und bezieht sich auf Ökologie und Klimawandel. Er möchte so auf die komplexen Zusammenhänge zwischen dem Mensch und der Natur aufmerksam machen.



Photo: Anders Norrsell
Courtesy Wanås Foundation

Heimo Zobernig

Haltestelle: Rathaus

Entwurf: Joachim Schürmann Architekten, Köln

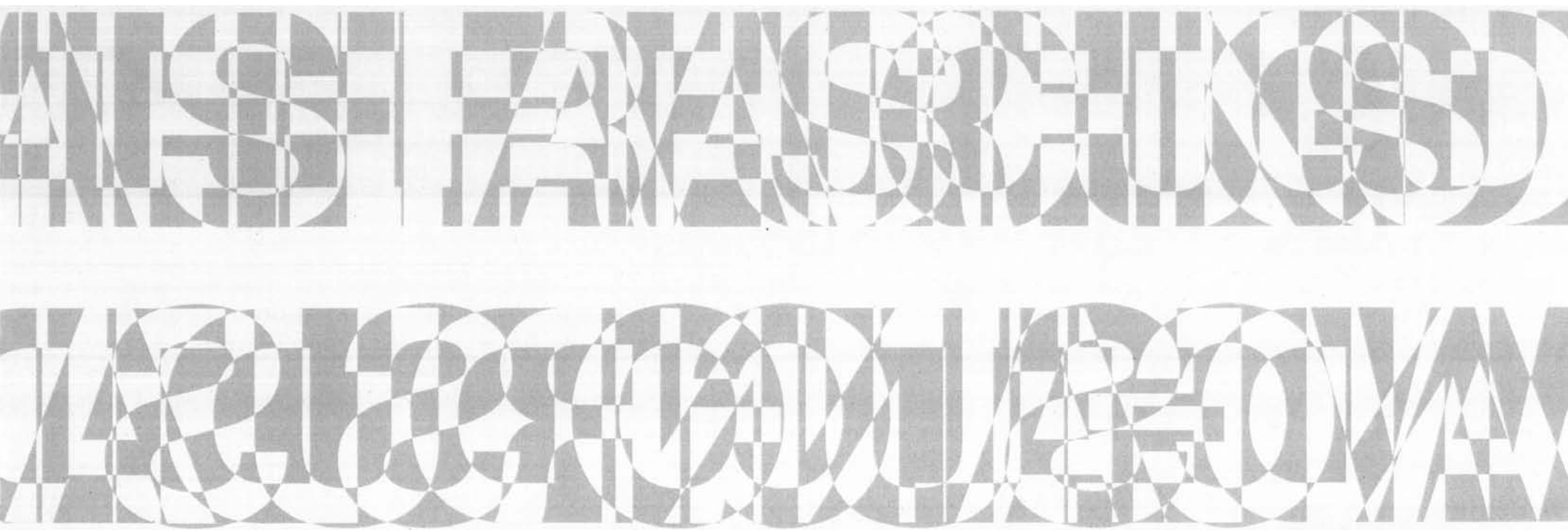
Ausführungsplanung: Obermeyer Planen + Beraten GmbH, Köln

Projekt: Aluminium-Wandfries (in Zusammenarbeit mit dem Architekten Norbert Steiner)

Der Entwurf sieht einen Wandfries aus einzelnen, zweischaligen Aluminiumtafeln vor. Diese werden zu einem reliefartigen Fries an beiden Seiten der Haltestelle – jeweils gegenüber dem Bahnsteig – montiert. Einmal als Negativ und einmal als Positiv stellen sie abstrahiert den Schriftzug der Haltestelle dar.

Konzept/Idee:

Der Schriftzug WANDGESTALTUNG NORDSÜDSTADTBAHN KÖLN bildet die Grundlage für das Wandfries, das sich durch seine ornamentale Auflösung einer einfachen Lesart entzieht. Der Schriftzug wird an die Station angepasst. Ausgeführt als Relief auf zwei Ebenen wird die Arbeit zudem als Positiv und als Negativ dargestellt werden. Das Fries wird im Bahnsteigbereich parallel zu den Gleisen an der Wand gegenüber dem Bahnsteig ausgeführt. Die Überlagerung durch Stationstafeln (z.B. mit Stationsnamen) ist Bestandteil des künstlerischen Konzepts.



Technische Daten:

Verwendung von zweischaligen Relieftafeln aus unbeschichtetem Aluminium, die an den Stoßfugen mittels Passblechen verschraubt und mittels Montageleisten an die Wand montiert werden.

Angaben zum Künstler

Heimo Zobernig wurde 1958 in Mauthen/ Kärnten geboren und lebt und arbeitet in Wien. Er studierte von 1977 bis 1980 an der Akademie der bildenden Künste Wien und darauf folgend bis 1983 an der Hochschule für angewandte Kunst Wien. Von 1994 bis 1995 war er als Gastprofessor an der Hochschule für bildende Künste Hamburg tätig. In den Jahren 1999/ 2000 wirkte er als Professor für Bildhauerei an der Staatlichen Hochschule für bildende Künste / Städelschule Frankfurt am Main. Seit 2000 hat er eine Professur für Bildhauerei an der Akademie der bildenden Künste Wien inne.

Ausgewählte Ausstellungen / Auszeichnungen

- 1992 documenta IX, Kassel
- 1997 Guggenheim Museum SoHo, New York, "Rooms with a View: Environments for Video" (Beteiligung)
- 2003 Kunsthalle Basel
- 2008 Heimo Zobernig and the Tate Collection, Tate St. Ives, Cornwall
- 2008 Heimo Zobernig. Total Design, MAK, Wien
- 2009 CAPC, musée d'art contemporain, Bordeaux
- 2009 Goldenes Ehrenzeichen für Verdienste um das Land Wien
- 2010 Friedrich Kiesler-Preis der Republik Österreich

Seit den 1980er Jahren gilt Zobernig als eine Schlüsselfigur der österreichischen Kunstszene. Er arbeitet in vielfältigen Medien wie Skulptur, Malerei und Video. Die reduzierte Formensprache spiegelt eine „nüchterne, transzendenzlose Sicht auf die Welt“ wieder (Zitat Zobernig). Seine bevorzugten Materialien sind Pappe, Sperrholz oder Styropor. Zobernig begreift Kunst als ein Kommunikationssystem. Er stattete schon mehrfach Kommunikationsräume wie Kantinen, Tagungsräume oder Pavillons in Kunstinstitutionen aus.

Foto: Archiv HZ



Heimo Zobernig

Im „Lexikon der Kunst“ (1992), für dessen Design die Autoren Ferdinand Schmatz und Heimo Zobernig ein bekanntes Lexikon im Taschenbuchformat zitierten, finden sich unter anderem die Stichwörter „Alu“, „Köln“, „U-bahn“ [sic] und „Heimo Zobernig“. So könnte es scheinen, dass im Werk von Zobernig die Möglichkeit zur künstlerischen Gestaltung einer Kölner U-Bahnstation durch Aluminiumreliefs konzeptuell schon lange angelegt war. Im Unterschied zu einem konventionellen Lexikon folgen auf die Stichworte jedoch keine Erklärungen – ein Hinweis darauf, dass sich Zobernigs künstlerische Praxis gegenüber der Produktion von Bedeutung skeptisch verhält und sich vielmehr auf die Reflexion vorgefundener Bedingungen und Verhältnisse stützt. Ausgehend von Prämissen des Minimalismus (Frank Stellas „What you see is what you see“) und der Konzeptkunst (die das Kunstwerk u.a. als textuell verfasst ansieht) hat sich Zobernigs vielschichtiges Werk seit den 1980er Jahren auf der Grundlage von Bezugsgrößen wie Abstraktion, Architektur, Farbe, Formalismus und Schrift entwickelt. Zu den Konstanten seiner Arbeit gehören Interventionen in öffentlichen bzw. institutionellen Räumen, darunter die Gestaltung von Plakatwänden und einer Bühne für die Skulptur. Projekte. Münster oder die Ausstattung der documenta-Halle für das Programm „100 Tage – 100 Gäste“ (beide 1997); für die Wiener Secession und für die Sigmund Freud Privat Universität Wien entwarf er die Corporate Identity, für das Wiener Museum Moderner Kunst einen Kubus, der zwei Gebäude-Ebenen miteinander verknüpft. Die mit solchen Aufträgen einhergehenden Vorgaben oder Einschränkungen werden vom Künstler ausdrücklich bejaht und als Grundlage seiner Produktivität verstanden: „Regeln und

Formalismen bestimmen unser Leben. Die Kunst schöpft nicht aus ihren Freiheiten, sondern aus den Zwängen.“ Der hybride Charakter seiner Eingriffe zwischen Kunst, Architektur und Design, „wo sich die Objekte der Kunst am Rande zeigen, wo sie gerade noch als Kunst definiert und akzeptiert werden“, ist ein Merkmal, das Zobernig bereits in der Minimal Art beobachtete und weiterentwickelte. Zentraler Bestandteil seines ästhetischen Vokabulars ist die Helvetica, eine der weltweit gebräuchlichsten Schrifttypen, die Zobernig seit 1986 verwendet und die dadurch paradoxerweise zu einer Art Erkennungszeichen seiner Arbeit geworden ist. Durch den unorthodoxen Umgang mit dieser Schrift (etwa durch das Weglassen von Zeilenabständen oder die ornamentale Facettierung und Spiegelung in dem Kölner Alu-Fries) wirft Zobernig immer wieder die Frage auf, was „gerade noch als Kunst definiert und akzeptiert“ werden kann.

Barbara Hess

Werner Reiterer

Haltestelle: Heumarkt

Architekten: Prof. Ulrich Coersmeier GmbH, Köln

Projekt: Ghosttrain „Geisterzug“

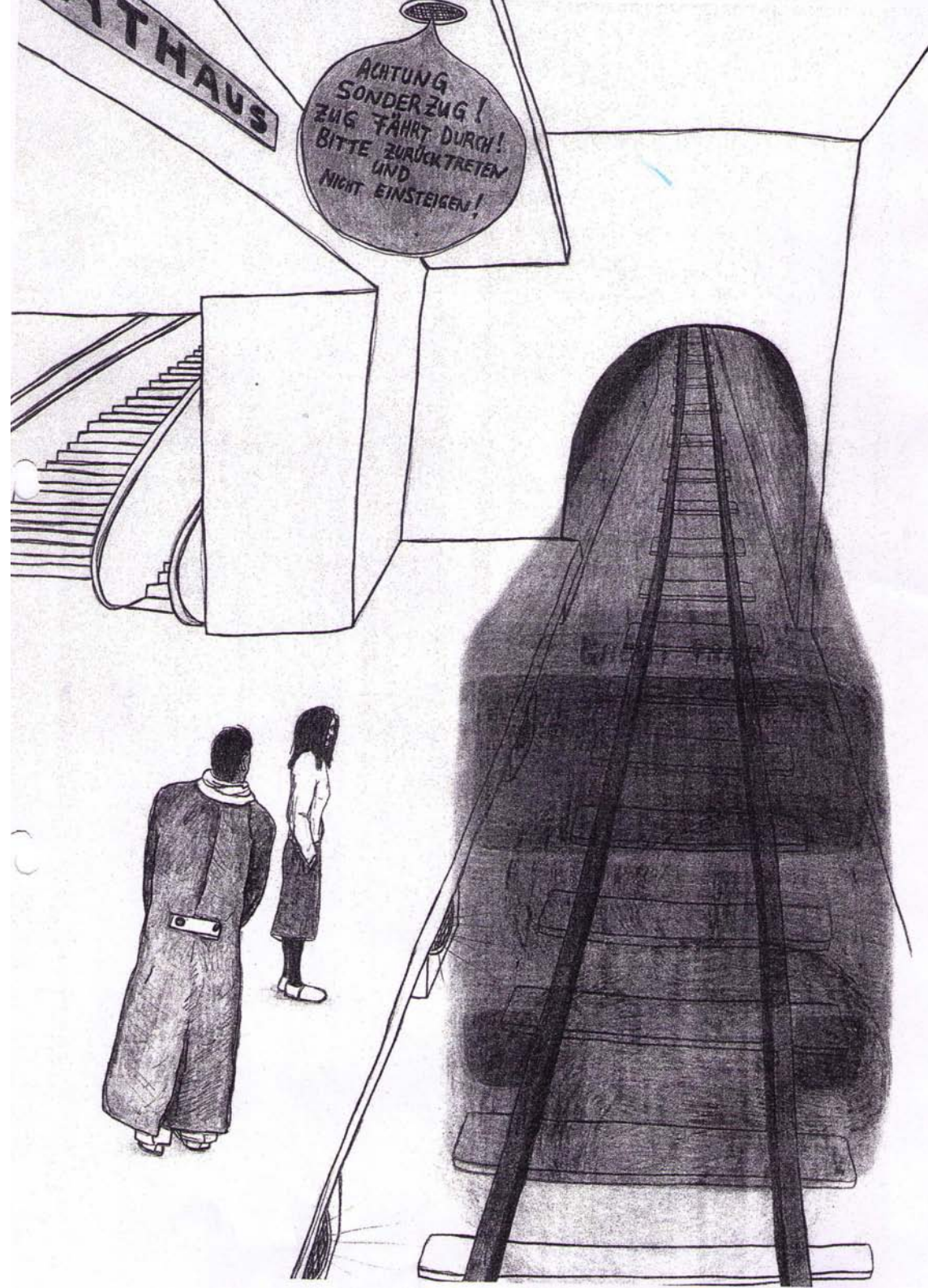
Der Entwurf sieht vor, dass eine Art „Geisterzug“ in regelmäßigen Abständen die Strecke der Nord-Süd Stadtbahn befährt. Der Zug wird lediglich durch eine Durchsage angekündigt und durch das Geräusch eines fahrenden Zuges „imitiert“. Das irritierende Moment ist erwünscht. Der Zug fährt nur innerhalb eines bestimmten, verkehrsarmen Zeitfensters. Geplant ist hier eine Taktung in den Abendstunden zwischen 20.00 und 0.00 Uhr. Das Projekt ist sowohl für alle Haltestellen und damit für die gesamte Strecke, als auch nur für eine oder mehrere Teilstrecken/ Haltestellen durchführbar und wurde von Seiten der Jury zur eingleisigen Umsetzung für die Haltestelle Heumarkt empfohlen.

Konzept / Idee:

Mobilität und Geschwindigkeit wird in unserer Zeit großgeschrieben. Auf diese Faktoren baut das gesamte wirtschaftliche wie gesellschaftliche System auf. Öffentlichen Verkehrsbetrieben fällt in der Bereitstellung funktioneller und effizienter kollektiver Mobilität eine wichtige Rolle zu. Umso dringlicher und schlüssiger erscheint es deshalb, diese Thematik genau hier in Form eines künstlerischen Projekts zu diskutieren. Ein Geisterzug „spiegelt“ auf ephemere Weise alle zentralen Faktoren von Mobilität wider. Rastlos fährt er im Kreis, er genügt sich selbst, stellt quasi die pure Mobilität dar, ist in einer Möbiusschleife gefangen und kennt keine Haltestellen. Er simuliert „substanzlose Realität“, indem seine Präsenz für die Fahrgäste eine rein akustische und zeitlich sehr, sehr kurze ist. Er existiert und „bewegt“ sich über Mundpropaganda der Fahrgäste fort, hat keinen physischen Aufenthaltsort und will man ihn „sehen“, muss man auf ihn warten oder man fährt mit der Stadtbahn hinterher, dem zeitgeistigen Phantom permanenter Mobilität.

Technische Daten:

Installation eines autarken Soundsystems mit einer, unter der Bahnsteigkante verlaufenden Lautsprecherkette, welche für die Fahrgäste nicht sichtbar sein wird. Verwendung von magnetisch abgeschirmten und feuchtigkeitsresistenten Lautsprechern.



Angaben zum Künstler

Werner Reiterer wurde 1964 in Graz geboren und lebt und arbeitet in Wien. 1984 bis 1988 studierte er Grafik an der Akademie der bildenden Künste, Wien bei Prof. Maximilian Melcher. Reiterer ist Mitglied des Forum Stadtpark, Graz und der Secession, Wien.

Werner Reiterer
Foto: Galerie Ursula Krinzinger, Wien



Ausgewählte Einzelausstellungen / Projekte

- 1999 Public Art, Haydn-Halle, Gerhaus/AUT
- 2000 Public Art, Bezirksgericht Salzburg
- 2003 Kunsthaus Baselland, Basel
- 2004 Public Art, Fachschule „Marie Curie“, Merat/IT
Public Art, Österreichischer Skulpturenpark Graz
- 2005 Oberösterreichisches Landesmuseum, Linz
Public Art, Gesellschaft aktueller Kunst, Bremen
- 2006 Overbeck Gesellschaft, Lübeck
NÖ Landesmuseum, St. Pölten
Public Art, 21c Museum, Louisville/USA
- 2007 Kunsthaus Graz
Galerie Michael Cosar, Düsseldorf
- 2008 The Speed Art Museum, Louisville/USA
- 2009 The Contemporary Art Museum, Tampa/USA
Galerie Ursula Krinzinger, Wien
Public Art, Technisches Museum, Wien
Galerie Hervé Loevenbruck, Paris
Public Art, Rosenheim
- 2010 Oberes Belvedere Wien
Galerie Eugen Lendl, Graz

Die Basis des künstlerischen Schaffens von Werner Reiterer bildet die zeitlich nicht begrenzte Grafikserie der „Gezeichneten Ausstellungen“, einer Serie von jeweils 70 x 50 cm großen Bleistiftzeichnungen, die künstlerische Ideen im weitesten Sinn zum Thema hat und seit 1996 kontinuierlich entsteht und erweitert wird. Interventionen im öffentlichen Raum, Skulpturen, Fotografien und technisch aufwendige Installationen, die meistens den Betrachter aktiv in die Arbeit mit einbinden, gehen aus dieser Zeichenserie, die der Künstler als eine Art „Ideenpool“ bezeichnet, hervor. Da der gesamte künstlerische Ansatz Werner Reiterers sehr nahe am Menschen liegt, können seine Arbeiten auch oft sprechen oder atmen und fordern den Betrachter auf, bestimmte Handlungen zu vollführen. Die Werke „verhalten sich auf charakterlicher Ebene“ menschenähnlich. Zudem realisiert und realisierte Reiterer zahlreiche temporäre oder permanente Arbeiten im öffentlichen Raum. Seine Arbeiten vermögen den Raum neu zu definieren. Er bezeichnet diese Wirkung seiner Werke als „einen Platzbo setzen“, also etwas zu simulieren was real nicht existiert.

Der Geisterzug (Ghost-Train) als „Platzebo“

5 Fragen von Adelheid Komenda an Werner Reiterer zu seinem Entwurf

Sie leben in Wien, einer Stadt, deren Untergrund bekanntlich ein mythischer Ort ist. Fahren Sie häufig und gerne U-Bahn, halten Sie sich öfters in diesem „Wiener Untergrund“ auf? Und wenn ja: Entstehen dabei schon auch mal Ideen für Projekte? Was die öffentlichen Verkehrsmittel in Wien anlangt, kann man in dieser Stadt sehr zufrieden sein. Es ist die schnellste und auch bequemste Art in der Stadt von A nach B zu kommen. Und natürlich kommt einem beim Fahren schon mal die eine oder andere Idee in den Kopf. Das hängt allerdings nur bedingt von den „Öffis“ ab. Man kann während der Fahrt mitunter sehr gut tagträumen – muss man sich ja hier um nichts kümmern...

Eine U-Bahnstation ist ja ein besonderer Ort, ein spezieller Raum von und für Öffentlichkeit, meist unterirdisch. Wie definieren Sie solch einen Raum, wie wirkt er auf Sie? Bei mehr oder weniger allen Tätigkeiten des Menschen kann man Analogien herstellen: U-Bahnen im speziellen, aber auch alle anderen Verkehrssysteme erinnern mich immer an die Blutgefäße unseres Körpers. Die Stadt per se wäre das „Herz“, das mit „Sauerstoff“ (Menschen) versorgt werden muss, um funktionieren zu können. Nicht umsonst spricht man vom „Verkehrsinfarkt“, wenn dieser Kreislauf ins Stocken kommt.

Wie entstand die Idee einer akustischen Intervention für die U-Bahn? War es für Sie die einzig mögliche Form des Eingriffs? Ich kann nicht erklären, wie ich auf diese Idee gekommen bin, da sich der Findungsprozess einer Idee an kein Muster hält und mir letztlich auch verborgen bleibt. Die Idee eines „GHOST TRAIN“ war nicht die einzige, aber die radikalste und beste, da sie sich quasi auf einer Metaebene verselbstständigt und nicht abbildet.

Was verstehen Sie unter einem „Platzebo“, einen Plazebo setzen? Ist der Entwurf für Köln auch als „Platzebo“ anzusehen? Der Terminus „Platzebo“ ist eine von mir erfundene Wortkombination. Sie setzt sich aus den Wörtern Platz und Plazebo zusammen. „Platzebo“ bedeutet im öffentlichen Raum, einen Plazebo in Form einer künstlerischen Intervention zu setzen, die es vermag, einen Platz mit einer vermeintlich tatsächlich existierenden, neuen Realität zu manipulieren, also kurzfristig so etwas wie einen „neuen Platz“ beim Rezipienten zu erzeugen. Das bedeutet, nicht der gesetzte „Platzebo“ ist das Thema, sondern der Prozess, den diese Intervention beim Betrachter auslöst. „Ghost Train“ ist ein solcher „Platzebo“ – obwohl in seiner Erscheinung sehr flüchtig und nur akustisch für ca. 10 Sekunden präsent, vermag er die gesamte U-Bahnstation auf den „Kopf zu stellen“. Der Prozess des „darüber Sprechens“ und die Entwicklung von Gerüchten unter den Fahrgästen ist das eigentliche Thema der Arbeit. „Ghost Train“ könnte ein Phantom werden. Irgendwann müsste er wahrscheinlich gar nicht mehr „fahren“, um in den Köpfen der Menschen präsent zu sein.

Der Geisterzug steht Ihrer Meinung nach für ein zeitgeistiges Phantom permanenter Mobilität. Besteht aber nicht auch die Möglichkeit der raschen Abnutzung eines solchen „Geistes“, quasi eines „Überdrüssigseins“ der Geister, die man rief? Schließlich wird der Zug täglich, ja jahrelang verkehren, auch wenn die Intervalle schlussendlich noch festgelegt werden müssen. Die Gefahr der visuellen und mentalen Abnutzung besteht immer und bei jedem Projekt. Man kann bestimmte Parameter als Künstler vorgeben, die diesen Effekt bremsen, aber letztlich muss es klar sein, dass jemand, der tagtäglich und regelmäßig eine Arbeit sieht, sie nach einer bestimmten Zeit nicht mehr wahrnehmen wird. „Ghost Train“ ist allerdings schwer zu fassen, da er nur sehr selten „fahren“ wird – und das noch nicht einmal zu vorhersehbaren Zeiten. Jemand, der also das Glück haben sollte, die Arbeit in kurzer Zeit mehrmals zu erleben, sollte unbedingt mit Lotto-Spielen anfangen.

Katharina Grosse

Haltestelle: Chlodwigplatz

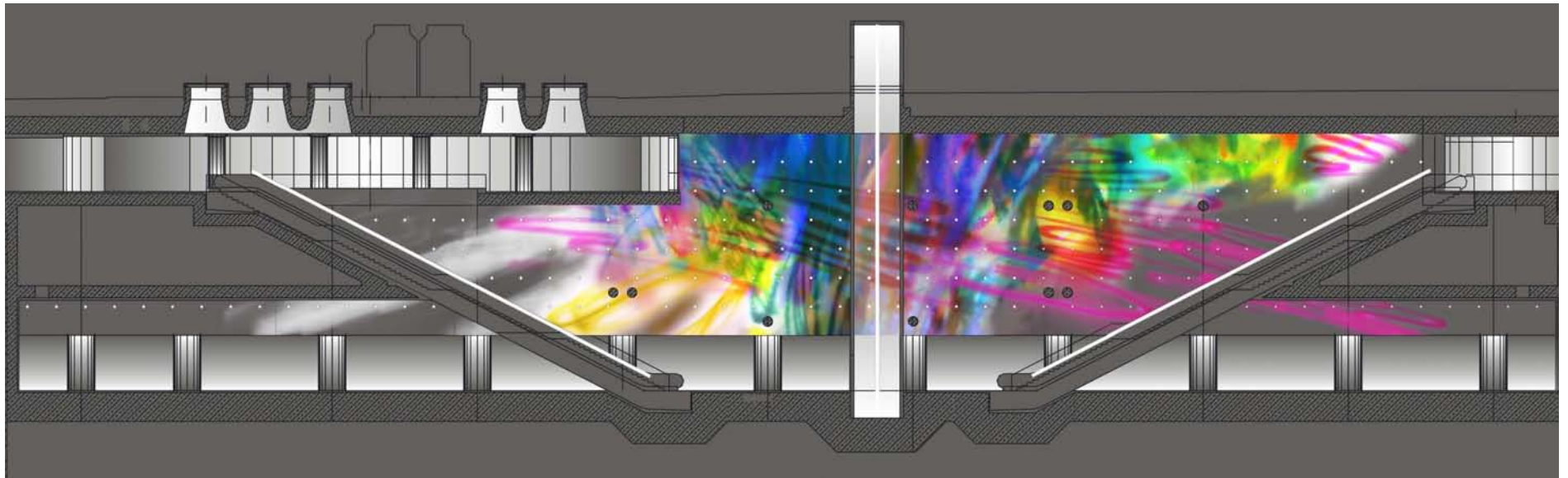
Architekten: Schaller / Theodor Architekten BDA, Köln

Projekt: Künstlerische Gestaltung

Katharina Grosses ephemere wirkende, farbgewaltige Wandmalerei besticht in diesem baulich großformatigen Kontext. Der Entwurf sieht ein farbiges, großflächig-raumgreifendes, abstraktes Wandgemälde in moderner Sprühtechnik vor. Die konkrete Ausformulierung entsteht dabei im Prozess des Farbauftrages.

Konzept/Idee:

Der Entwurf ist getragen von der Faszination der Möglichkeit, in einer U-Bahnstation ein zusammenhängendes Bildfeld über mehrere Etappen zu führen, welches wiederum von Blicken in die architektonische Realität unterbrochen wird. Die Malerei steht der architektonischen Struktur unabhängig gegenüber, greift aber deren Qualitäten auf. Sie fügt der körperlichen Bewegung der Passanten eine Bewegung des Auges und / oder Geistes hinzu und stellt die Sensation von einer künstlichen farbigen Lichtquelle her. Die Farben verwandeln die Funktionalität der Bahnschächte in illusionistische Bildräume. Hier findet sich ein Anknüpfungspunkt an die Tradition der wechselseitigen Dynamik von Bauwerk und Bildkunst, wie z.B. im Barock. In ihrer Bildsprache verzichtet die Künstlerin auf jegliche Bezüge zur Alltagskultur, wie z.B. Zitate der Popkunst, Fotografie, Werbung und figürliche Darstellungen, um die besondere gegenweltliche Erfahrung unter der Erde zu unterstützen und intensiv erlebbar zu machen.

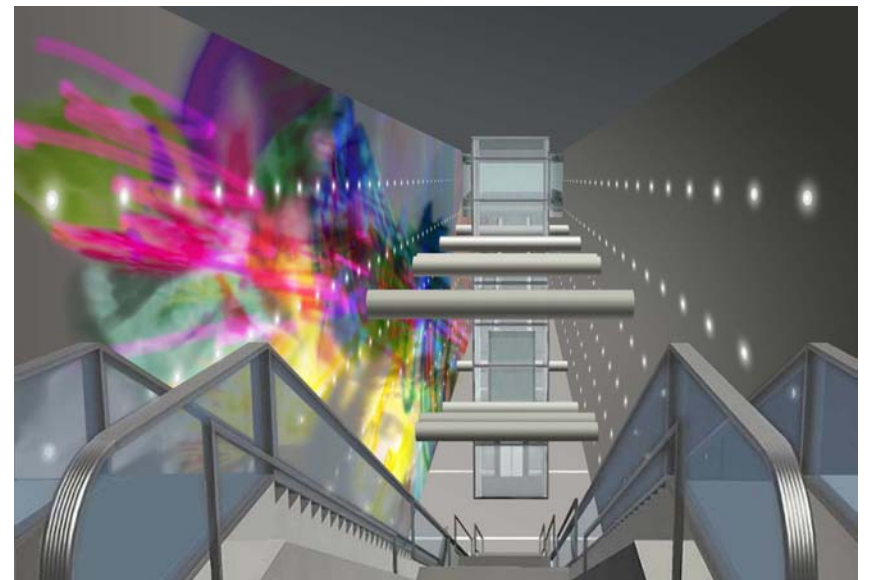


Technische Daten:

Anbringung der Malerei sprühend mithilfe eines Druckluftkompressors. Die Malerei wird sich ausschließlich über Sichtbetonflächen erstrecken. Nach dem Auftragen einer Grundierung folgt die Arbeit mit Acrylfarbe, später erfolgt ein Firnisauftrag.

Information zu den Abbildungen:

Die Darstellungen sind schematisch zu verstehen, da eine Vielzahl bildnerischer Entscheidungen direkt vor Ort und während des Arbeitsprozesses getroffen werden müssen. Zur schlüssigeren Visualisierung wurde in der Perspektive (Rolltreppenansicht) die Malerei entgegen ihrem eigentlichen Bestimmungsort (hier rechte Seite) auf der gegenüberliegenden Wand platziert, da diese in den vorliegenden Abbildungen besser einsehbar war.





Katharina Grosse, 2009
Foto: Wolfgang Stahr, Berlin

Angaben zur Künstlerin

Katharina Grosse wurde 1961 in Freiburg geboren. Die Künstlerin lebt in Berlin. Grosse absolvierte ihr Studium an den Kunstakademien Münster und Düsseldorf bei Norbert Tadeusz und Gotthard Graubner. Seit 2000 ist sie als Professorin an der Kunsthochschule in Berlin-Weißensee sowie seit dem Sommersemester 2010 als Professorin für Malerei an der Kunstakademie Düsseldorf tätig.

Ausgewählte Einzelausstellungen

- 2001 UCLA Hammer Museum, Los Angeles
- 2002 Cool Puppen, Ikon Gallery, Birmingham,
Städtische Galerie im Lenbachhaus, München
- 2003 Fred-Thieler-Preis 2003, Berlinische Galerie,
Berlin
- 2004 Infinite Logic Conference, Magasin 3 Stockholm
Konsthall, Stockholm
Double Floor Painting, Kunsthallen Brandts
Klædefabrik, Odense
Contemporary Arts Museum Houston
- 2005 Constructions À Cru, Palais de Tokyo, Paris
- 2006 Holey Residue, De Appel, Amsterdam
- 2007 Atoms Outside Eggs, Museu de Arte
Contemporânea de Serralves, Porto
Picture Park, Queensland Art Gallery South
Bank, Brisbane, Queensland
The Flowershow, FRAC Auvergne, Clermont-
Ferrand (Part 1)
- 2008 Skrow No Repap, FRAC Auvergne, Clermont-
Ferrand (Part 2)
Palazzina dei Giardini, Modena
- 2009 Shadowbox, Temporäre Kunsthalle Berlin
stuntweed, Neues Museum, Nürnberg
Hello Little Butterfly I Love You What's Your
Name, Museum for Moderne Kunst, Arken
- 2010 Katharina Grosse, Quadriennale 2010 Düsseldorf
Katharina Grosse, MASS MoCA, North Adams,
USA

Die Künstlerin ist eine zentrale Figur der jüngeren Malereigeschichte. Ihre raumfüllenden, stark farbigen Wandmalereien sind international bekannt. Sie sprayt leuchtend bunte Acrylfarbe in sich überlagernden Farbschichten auf Wände, Decken und Böden oder auf Fassaden. Dabei löst sie räumliche Gegebenheiten und architektonische Zusammenhänge durch Farbe auf. Zudem schichtet und türmt sie Erde, Styropor, Abfall oder Kieselsteine in den Raum und gewinnt damit noch mehr Malfläche. Der gesamte Raum wird zu einer gigantischen ungegenständlichen Malerei. Diese bahnt sich ihren Weg entlang von Außenfassaden und durch Innenräume, sie zieht an Leinwänden und Styroporobjekten vorbei und verwandelt ganze Räume in komplexe Farbwelten. Museen, Privathäuser, Plakatflächen, Treppenhäuser, Kantinen und Trainingsräume wurden derart behandelt, der Betrachter steht mitten im Bild, wird Teil desselben. Werke von Katharina Grosse befinden sich unter anderem im Centre Georges Pompidou, Paris; im Kunsthaus Zürich, im Kunstmuseum Bonn, in der Städtischen Galerie im Lenbachhaus, München; im Museo Serralves, Porto und im Sprengel Museum Hannover.

„Begegnung mit einem nicht in Worte fassbaren Datensatz“

Kathrin Luz im Interview mit Katharina Grosse

Wie ist der Ort U-Bahnstation für Sie besetzt: Ein Ort unter der Erde, in dem gewartet, sich bewegt wird, in dem man Zeit verbringt, der aber auch schnell als unangenehm und unwirtlich, als einsam und bedrohlich erfahren werden kann?

Von der Höhle bis zur Hölle ... Für mich ist die U-Bahnstation vor allem ein architektonisch interessanter Raum, weil er unter der Erde liegt und so kein sichtbares Volumen, keine Hülle hat. Ein stark perforierter Raum, ein Ort des Durchgangs, des Transits, eine Passage. Die U-Bahnstation funktioniert nicht wie ein Haus, sondern wie ein Gehäuse, durchfahren und durchtrennt von U-Bahnen und deren Schächten. Ein Raum, in dem Mobilität und Statik aufeinander treffen.

Bewegung, Dynamik, Mobilität spielen auch in Ihrer Arbeit eine Rolle – jedenfalls sieht es für den Betrachter so aus ... Ja, meine Arbeit beschäftigt sich auch mit dem Verhältnis von Bewegung und Verlangsamung, von Tempo und Innehalten. Womit ich mich aber am intensivsten beschäftige, ist die psychologische Zeiterfahrung, also mit der Frage: Was erlebe ich selbst als vergangen, als gegenwärtig, als gleichzeitig und warum reihe ich das so ein? Die Beschäftigung mit dieser Frage schlägt sich im Bild nieder. Und so ist das Bild mehr als eine Fläche es stellt vielmehr einen Container dar, ein Behältnis, in dem diese Momente aufbewahrt werden. Wie man bei meinen neuesten Arbeiten in Düsseldorf und in Kürze auch in Bonn sehen kann: Es sind gewölbte Schirme, Zuweisungsorte. Der architektonische Eingriff und das Malen des Bildes gehen in einander über.

Und wie stellt sich das dann für den Menschen, zum Beispiel für den Besucher, den Nutzer der U-Bahn-Station dar? Auch hier interessiert mich die Simultanität: Es passieren viele Dinge gleichzeitig. Menschen mit den unterschiedlichsten Missionen sind hier unterwegs, kommen zusammen. Der eine will zur Arbeit, der andere nach Hause, manche hören Musik, andere denken nach. Man erfährt Geschwindigkeit, aber auch Kontemplation. Und es hat viel mit der Sprache der Sexualität zu tun, mit dem Verbinden des Einzelnen mit der Menge, des Intimen mit dem Öffentlichen. Dabei werden alle zu Betrachtern eines Bildes,

das an sich nicht wirklich beschreibbar ist. Alle werden konfrontiert mit einem nicht in Worten fassbaren Datensatz. Es ist eine Art psychologische Infusion, die Auseinandersetzung wachruft, aber nicht so direkt und funktionalisiert wirkt wie die sie umgebende Wirkung der Werbung. Diese Auseinandersetzung hat auch eine aggressive Komponente, aber eine, die niemanden zielgerichtet bedrängt, auch wenn sie durchaus immanent ist und ausgelebt wird.

Welche Nähe gibt es dann zum Graffiti: Ihre Art zu arbeiten wird ja immer wieder damit verglichen, auch wenn Sie es selbst negieren. Aber Graffiti ist nun mal eine kulturelle Erscheinungsform, die speziell in öffentlichen Orten wie denen der U-Bahn zu Hause ist. Graffiti ist nicht die Quelle meiner Arbeit, aber es interessiert mich per se, wie mich alle besonderen visuellen Phänomene des Stadtraums interessieren. Und natürlich gibt es auch Gemeinsamkeiten mit meiner Arbeit: Beide sind Prozesse der Störung, die nicht auf Versöhnlichkeit aus sind. Beide Arbeiten mit der Methode des Überschreibens. Aber im Grunde sind sie sehr verschieden, Graffiti will ein Territorium begrenzen, markieren, ein Claim setzen oder auch branden, während es bei meinen Arbeiten um Entgrenzung geht, sie sind nicht in sich gefangen, sondern streben über sich und drängen aus sich heraus.

Beide stoßen damit auf die Grundfrage, wem der öffentliche Raum gehört und wie er erlebt und belebt wird? Ja, der öffentliche Raum ist für mich ein ganz grundsätzliches Thema. Wie geht man mit ihm um, wie spielt man mit ihm? Das ist vor allem in Köln spannend – mit seiner sehr heterogenen Bewohner und Bürgerstruktur. Köln ist nicht – wie Düsseldorf – davon geprägt, dass jeder seinen Eltern nacheifert, in Köln bildet sich viel Individualismus aus, der sich auch die Stadt und ihre Orte aneignet, wenn eben auch nicht immer versöhnlich und homogen. Hier walten ganz unterschiedliche, zum Teil widersprüchliche Systeme gleichzeitig, hier organisiert sich das Leben auch ohne Politik. Auch ich will nicht bestehende Bild- und Bedeutungssysteme bedienen, sondern ein Bildsystem zur Verfügung stellen, dass den Betrachter zwingt, in ungewohnten Richtungen zu denken, Neuronenbahnen „einzuschlagen“, die quasi brachliegen und nicht genutzt werden, um eine hohe Flexibilität des Denkens anzuregen.

Nominierte Entwürfe.

Fabian Marcaccio

Tatzu Nishi

Susan Philipsz

Christine Rusche

Gregor Schneider

Fabian Marcaccio

*1963 in Rosario de Santa Fe / Argentinien, lebt und arbeitet
in New York

In-Tunnel Motion Paintant

Dem Vorschlag des argentinischen Künstlers Fabian Marcaccio liegt ein einfaches optisches Prinzip zugrunde, das man vom Daumenkino oder vom Bilderrad im historischen Kinderspielzeug „Zoetrope“ kennt. Dabei wird dem Betrachter ermöglicht, eine Sequenz von Einzelbildern als fortlaufende Bildfolge zu erfassen. Durch das schnelle Abblättern einer Ansammlung zusammengehöriger Phasen-Bilder entsteht im Gehirn die Illusion einer vollständigen Bewegung. Die rezipierte Geschichte ist von den Zuschauern (in dem Fall den Fahrgästen) im Hinblick auf die Geschwindigkeit interaktiv beeinflussbar.

Das „In-Tunnel Motion Paintant“ nutzt die Fahrt der U-Bahn, um Bilder an der Stations- und Tunnelwand zu bewegen: Beim Blick durch das Fenster des fahrenden Wagens wird dem Fahrgast ein filmischer Ablauf der statischen Darstellungen auf einer Leinwand (in der Station) und auf Monitoren (im Übergang zum Tunnel) – eben ähnlich wie beim Daumenkino – vorgetäuscht. Die Geschwindigkeit der Bahn erzeugt so die Illusion von Bildbewegung. Die im Tunnel platzierte bewegte „elektronische Malerei“ basiert auf dem so genannten Parallax-Effekt: Einzelne, fest installierte Bilder, die zusammen ein filmrollenähnliches Wandgemälde ergeben, verwandeln sich in ein dynamisches, cinematografisches Bild. Diese Technik vermittelt sich über eine Aufmerk-

samkeitsspanne von Sekunden; aufgrund des unmittelbaren Effekts wird dieses Verfahren bislang vor allem für Werbezwecke eingesetzt. Der Künstler nutzt es für sein Konzept: für die Visualisierung einer komplexen, abstrakten Bildkomposition.

Der Betrachter muss sich der Erfahrung mehrmals aussetzen, um sie entschlüsseln und interpretieren zu können. Verschiedene Parameter sind dabei variabel, so die Zeit, die Geschwindigkeit und die Länge der Arbeit.

Grundsätzlich wäre eine Umsetzung des Entwurfs und die Installation des „In-Tunnel Motion Paintant“ an jeder Station möglich – exemplarisch wurde sie vom Künstler für die Situation am Chlodwigplatz visualisiert.

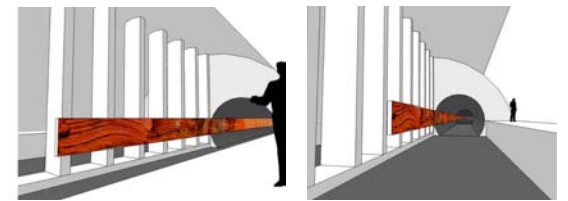
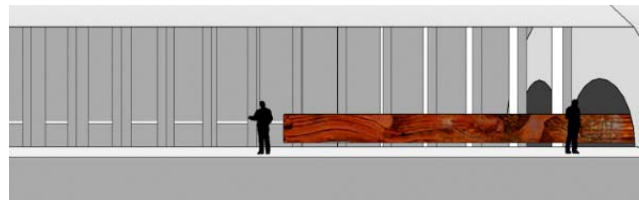
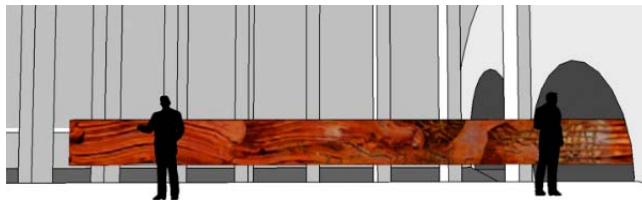
Für die technische Umsetzung hat der Künstler die Zusammenarbeit mit einem Unternehmen gesucht, das Werbesysteme derzeit in zehn der weltweit führenden Medienmärkten einsetzt, unter anderem in New York, Chicago, Atlanta, Hongkong, Tokio, Mexico City, London und Istanbul. Gearbeitet wird mit Displays. Jede Display-Box verfügt über einen Steckplatz für eine Image-Karte, die in etwa die gleiche Funktion erfüllt, wie eine Filmrolle in einem klassischen Filmprojektor.



Actual Point (Material Point) In Platform

Transition from Platform to tunnel

Moving Point In tunnel



Situation Chlodwigplatz

Tatzu Nishi

*1960 in Nagoya / Japan geboren, lebt und arbeitet in Berlin

Straßenleuchte

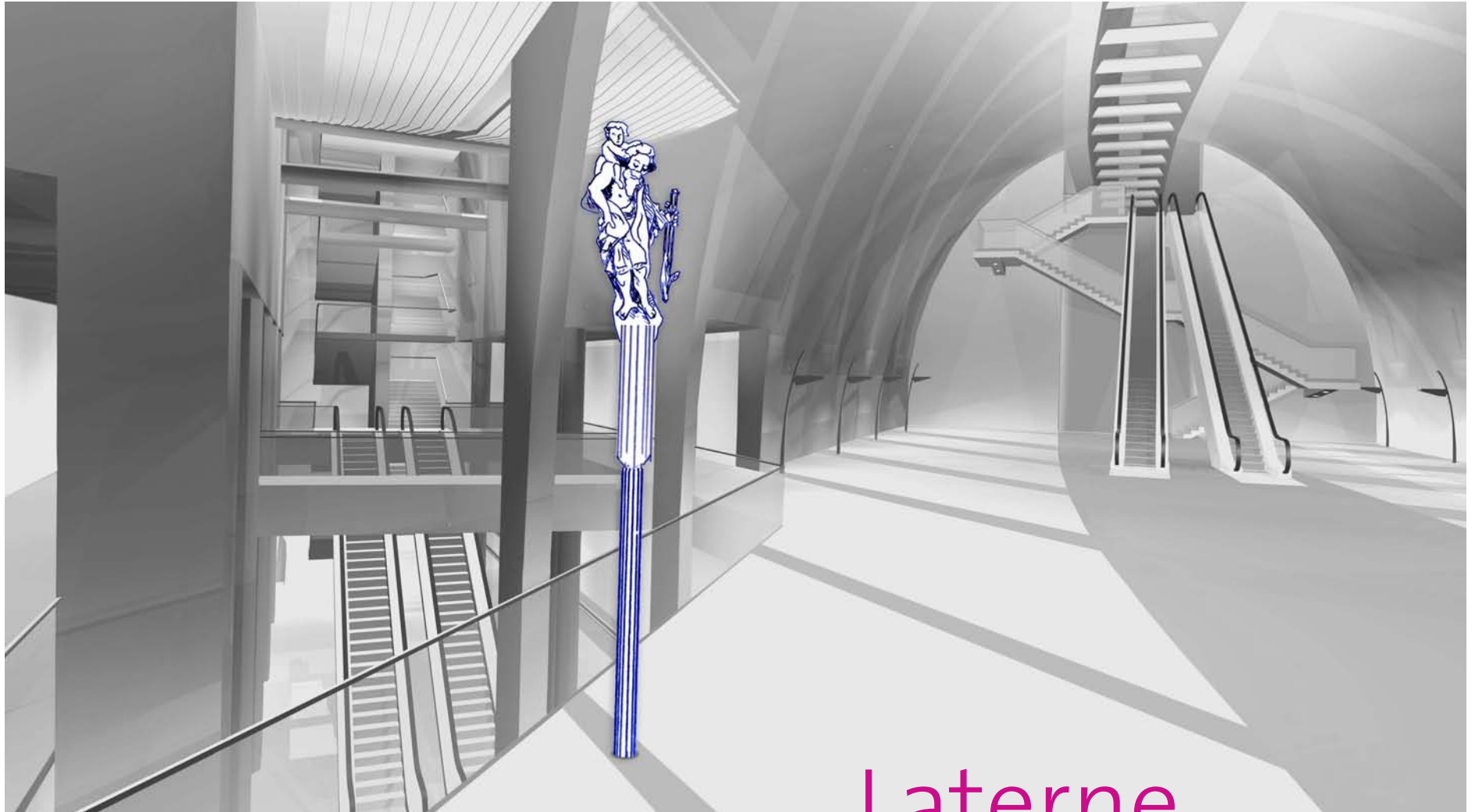
Für den in Japan geborenen Künstler Tatzu Nishi ist Kunst ein Anlass, das Gewöhnliche und Alltägliche in Fragen zu stellen, so dass ein anderer Aspekt, eine neue Sichtweise auf die Dinge fällt. Grundlegend für seinen Entwurf für die Nord-Süd Stadtbahn war die Überlegung, dass die Stadtbahn in Köln sowohl oberirdisch als auch unterirdisch fährt. Dieses Wechselspiel zwischen Oben und Unten setzt sich auch inhaltlich in seiner Arbeit fort.

Der Entwurf sieht konkret vor, die oberirdischen, herkömmlichen Straßenleuchten in den Untergrund zu „spiegeln“, vergleichbar der Bahn, die auch ober- und unterirdisch verkehrt. Dabei werden Straßenleuchten um 180° Grad kopfüber gedreht und fungieren so als unterirdische Kronleuchter. Damit will der Künstler den ständigen Wechsel von oberirdischer und unterirdischer Streckenführung der Kölner Stadtbahn verdeutlichen und ein Bewusstsein für die Umkehrung und den ständigen Wechsel schaffen. Die Leuchten werden ungekürzt verwendet. Das Ende soll dabei über den Deckenboden hinaus ragen und in einer Art Stele auslaufen. Diese trifft den Betrachter unvermittelt und scheint keinerlei Funktion im Raum zu haben.

Auf den Stelen will Nishi eine von ihm gearbeitete Skulptur aus Bronze oder Aluminium mit einer Höhe von zwei Metern aufstellen und somit die umgekehrte Straßenleuchte „bekrönen“. Dargestellt wird die Figur des Heiligen Christophorus, der zu den sogenannten „Vierzehn Nothelfer“ zählt und in dieser Funktion als der Helfer gegen einen unvorbereiteten Tod sowie als weithin bekannter Schutzpatron jeglicher Reisender bekannt ist.

Der Künstler sieht in der starken Verwurzelung der Heiligenfiguren im katholischen Glauben und damit nicht zuletzt in der Kölner Geschichte eine weit reichende Verbindung zwischen Technik, Kunst und Tradition.

Der Entwurf ist sowohl für rein unterirdische Ebenen als auch für die Verbindung von unterirdischer und oberirdischer Ebene angelegt. Dabei kommen lediglich die Haltestellen Breslauer Platz oder Heumarkt aufgrund des benötigten Raumvolumens zur Umsetzung in Frage. An diesen Orten sind die Wirkung der Leuchten und deren Bekrönungen ausreichend gegeben. Indem funktionale und symbolische, objektive wie subjektive Aspekte zusammengeführt werden, verbindet sich für den Künstler symbolisch in seiner Arbeit Kölner „Unter- und Oberwelt“ miteinander.

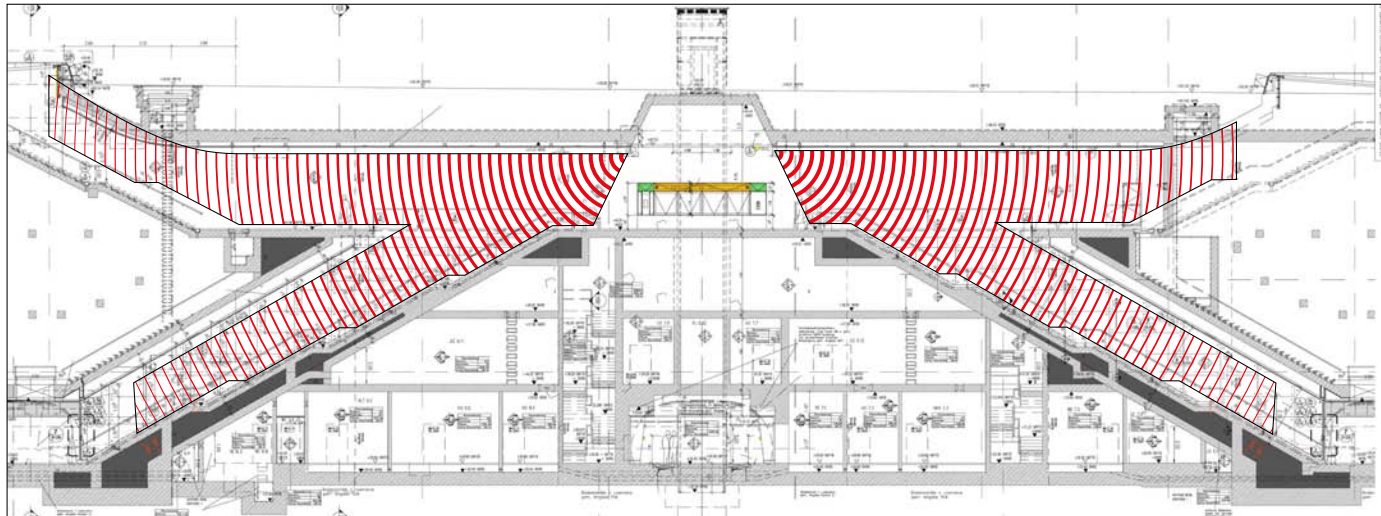


Laterne

Situation Heumarkt

Susan Philipsz

*1965 in Glasgow / Schottland, lebt und arbeitet in Belfast und Berlin



HALTESTELLE KARTÄUSERHOF

In dieser U-Bahn Station möchte ich die Akustik im Treppenhaus nutzen. Ich schlage vor zwei Lautsprecher auf der oberen Ebene zu positionieren und sie in gegensätzliche Richtung zeigen zu lassen, einmal in Richtung Eingang und zum anderen in Richtung Fahrstuhl-Tunnel. Ich werde eine Aufnahme von meiner Stimme abspielen, auf der zu hören ist, wie ich ein sozialistisches Lied singe, das verspricht, den Tod von Rosa Luxemburg und Karl Liebknecht zu rächen.

Rosa Luxemburg war eine sozialistische Revolutionärin und teil der Internationalisten. Sie wurde 1919 in Berlin ermordet. Sie gründete zusammen mit Karl Liebknecht die Spartakus Liga und war eine Anwältin für Massenbewegungen, Spontaneität und Demokratisierung der Arbeiter. Das Lied ist ein Requiem für zwei Individuen, deren Ideale nationale Grenzen überwandern und die wegen ihrer politischen Überzeugung getötet wurden.

Die Art und Weise in der ich mich entschieden habe das Lied zu singen, ist absichtlich zweideutig - weder leidenschaftlich noch trauernd, sondern ein Ausdruck beider Emotionen. Man könnte es als eine Reflektion über Vergänglichkeit oder wie das Lied vorschlägt, als Aufruf für politische Aktion interpretieren.

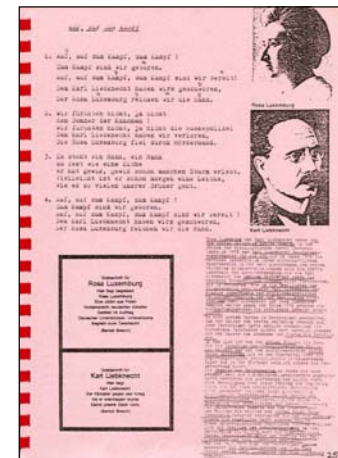
AUF AUF ZUM KAMPF,
Anonym

Auf, auf zum Kampf, zum Kampf
Zum Kampf sind wir geboren
Auf auf zum Kampf, zum Kampf
sind wir bereit!
Dem Karl Liebknecht haben wir's geschworen
Der Rosa Luxemburg reichen wir die Hand

Wir fürchten nicht, ja nicht den Donner der Kanonen!
Wir fürchten nicht, ja nicht die Noskepolizei
Den Karl Liebknecht haben wir verloren
Die Rosa Luxemburg fiel durch Mörderhand

Es steht ein Mann, ein Mann so fest wie eine Eiche
er hat gewiß, gewiß schon manchen Sturm erlebt
Vielleicht ist er schon morgen eine Leiche
Wie es so vielen unserer Brüder geht

Auf, auf zum Kampf, zum Kampf
Zum Kampf sind wir geboren
Auf auf zum Kampf, zum Kampf
sind wir bereit!
Dem Karl Liebknecht haben wir's geschworen
Der Rosa Luxemburg reichen wir die Hand



Christine Rusche

*1971 in Kühlungsborn, lebt und arbeitet in Berlin

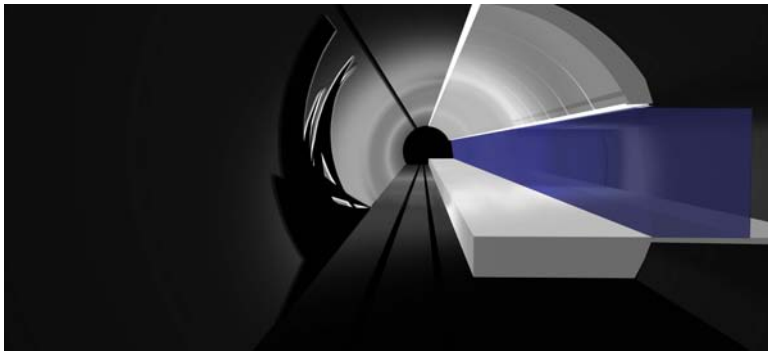
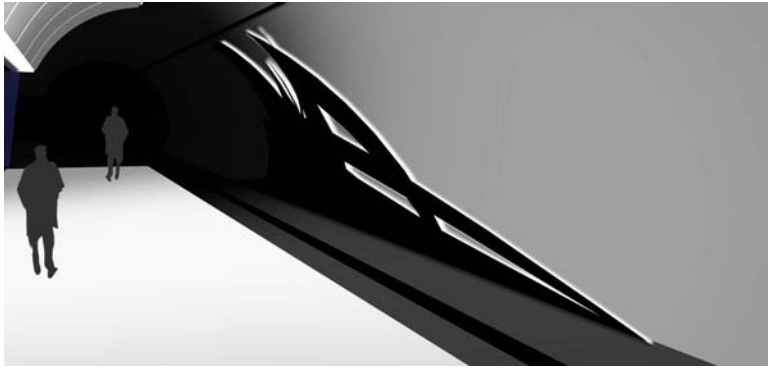
Transitions (In der Übergangszone von Tunnel und Haltestelle)

In ihrem Entwurf beschäftigt sich Christine Rusche mit den „Unorten“ der Haltestellen, mit den Übergangszonen zwischen Haltestellenbereich und Tunnel. Ausgerechnet diese Orte sind für unsere mobile Gesellschaft so typisch gewordene Räume: Aus der Funktionalität der Bewegung mit Schienenfahrzeugen geboren, werden sie täglich von Hunderten von Menschen beim Warten auf den Zug betrachtet – und doch nicht wahrgenommen. Der Fahrgast späht in den dunklen Tunnel, um die ankommende Bahn zu erblicken und geht dabei seinen Gedanken nach. Mit dem Gesamtkonzept von „Transitions“ entwickelt die Künstlerin eine rhythmisch-räumliche Intervention, die die Bedeutung und ästhetische Qualität dieser Räume thematisiert.

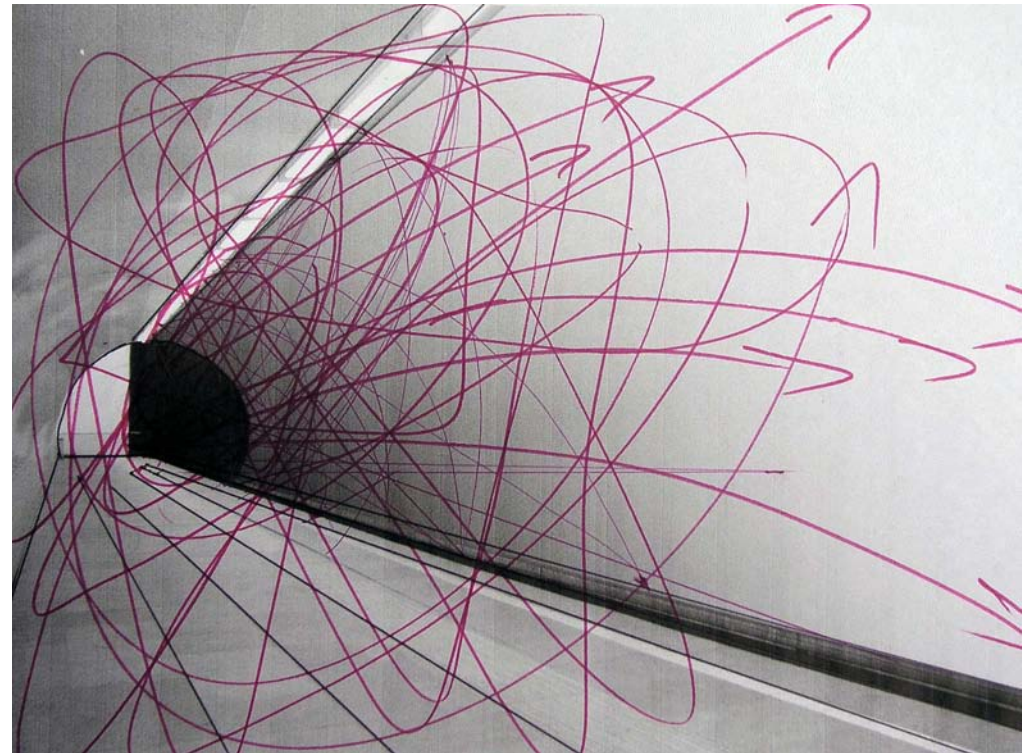
In den von ihr ausgewählten Zonen gehen zwei Räumlichkeiten ineinander über. Es sind bedeutende Orte, die man unbewusst nicht als solche wahrnimmt: Die Geschwindigkeit der Züge verändert sich, die Form des Lichtes, der Akustikraum und auch der Luftraum. Es sind Durchgangszonen und Zonen mit verschiedenen Bewegungsströmungen, die größtenteils unsichtbar sind und kaum bewusst wahrgenommen werden, sich aber an diesen Plätzen ballen, vermischen, kollidieren.

Aus der Veränderung des Lichtes, der Brems- und Beschleunigungsfunktion der Züge, dem Wandel der Luftbewegung und dem Wechsel der Akustik des Raumes entsteht die Arbeit als Wandinstallation auf den Tunnelwänden. Tiefschwarze Metallformen überziehen die Wandbereiche und scheinen durch die Hinterleuchtung wie Schatten zu schweben. Diese Schatten des Tunnels werden quasi durch die Bewegung des Zuges in den Haltestellenbereich hineingezogen. Andererseits fliegt das Licht des Haltestellenbereichs durch die Verwirbelung von Bewegungen in den dunklen Tunnelbereich hinein. Naht der Zug, verändert sich die Hinterleuchtung der Metallformen und nimmt die Veränderung durch die Bewegung des Zuges auf. Die stark reduzierten Formen bewegen sich aus dem Tunnel heraus und laufen in den Bahnsteigbereich hinein, wo sie sich mehr oder weniger stark auflösen und sich zum folgenden Tunneleingang hin wieder verdichten.

Der Entwurf stellt eine ortsspezifische und raumgreifend verbindende, jedoch ebenso eigenständige Struktur in den unterirdischen Räumen dar. Es werden mattschwarz lackiertes, stabiles Aluminium sowie energiesparende LEDs verwendet.



Situation Rathaus



Gregor Schneider

*1969 in Rheydt / Mönchengladbach, lebt und arbeitet in Rheydt

Connecting Cologne

Ob in Tokio, New York oder auch Köln: U-Bahn-Stationen sind Orte menschlicher Bewegung wie Begegnung. Der künstlerischen Idee von Gregor Schneider liegt das zeitgleiche Austauschen von Orten, Menschen und Situationen mit Hilfe von hochauflösenden Kameras und Filmprojektoren zu Grunde. Eine Live Kommunikation auf Projektionsflächen, die den Raum und die Menschen im Verhältnis 1:1 zeigen. Der Entwurf konzentriert sich auf zwei U-Bahnstationen: Breslauer Platz und Rathaus, er ließe sich theoretisch aber auch an allen anderen Stationen der Nord-Süd Linie realisieren.

Der Künstler selbst beschreibt diesen Erfahrungsmoment wie folgt: Ich gehe in die Station Rathaus und stehe vor einer riesigen Projektion. Ich sehe dort Menschen, die scheinbar genauso wie ich auf den Zug warten. Ich will in Richtung Breslauer Platz fahren. Das Bild ist verfremdet, wirkt malerisch. Es scheint, als beobachteten diese Personen mich. Ich winke kurz, und plötzlich winkt mir eine männliche Person zurück. Nachdem ich in den Zug gestiegen und an der nächsten Haltestelle angekommen bin, erkenne ich die Architektur wieder, und ich meine auch Wartende wieder zu erkennen, so auch den winkenden Mann. Vor drei Minuten stand ich noch da und war gleichzeitig hier auch zu sehen. Auf meinem Rückweg zur Haltestelle Rathaus sehe ich oberirdisch kurz vor Betreten der Station Breslauer Platz wieder eine Projektionswand.

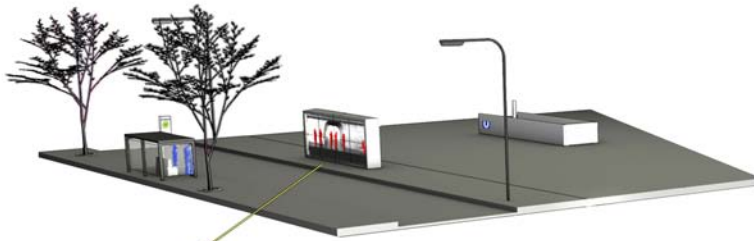
Ich bleibe stehen und erkenne wartende Personen und die Haltestelle Rathaus. Ich gehe in die Station, steige ich die nächste Bahn und erreiche wenig später die Station Rathaus. Als ich mich umdrehe, schaue ich auf eine Projektion und sehe den Eingang zur Haltestelle Breslauer Platz, wo ich zuvor stand.

Das gleichzeitige Austauschen von projizierten Räumen und Menschen schafft neue Wahrnehmungen und Erkenntnisse von Zeit und Raum durch diese Form der kommunikativen, ausgetauschten Live-Übertragung. Dem Reisenden wird eine Vielfalt an Interaktion und Kommunikation ermöglicht. Die Technik lässt eine Fülle von Variationen zu. Durch Verfremdung können die Personen unkenntlich gemacht werden, so dass sichergestellt wird, dass die Persönlichkeitsrechte bzw. das Urheberrecht nicht verletzt werden. Die Videoprojektionsflächen werden so eingerichtet, dass sie den U-Bahn Betrieb nicht beeinträchtigen. Kurz vor Einfahrt des Zuges stoppt die Projektion.

Für den Entwurf bieten sich die verschiedensten Erweiterungsoptionen. So besteht die Möglichkeit, alle Stationen der Strecke miteinander zu vernetzen. Unter der Bezeichnung CONNECTING THE WORLD könnten aber auch Menschen interaktiv in aller Welt z.B. von Köln und seinen Partnerstädten wie Liverpool, Barcelona oder Istanbul miteinander verbunden werden.

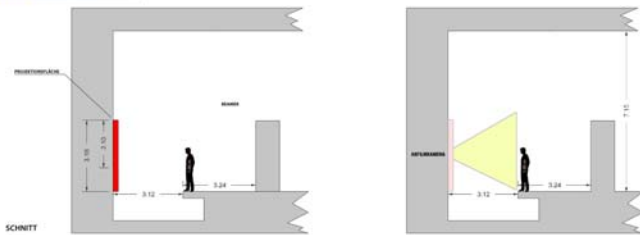
STATION BRESLAUER PLATZ

PROJEKTION OBERIRDISCH

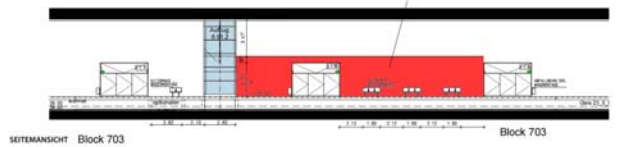


PROJEKTIONSWAND WELCHE DIE LIVEÜBERTRAGUNG DER WARTENDEN IN DER STATION RATHAUS ZEIGT UND GLEICHZEITIG DAS GESCHEHEN OBEN ABFILMT DAMIT ES WIEDERUM LIVE UNTEN AN DIE TUNNELWAND VON STATION BRESLAUER PLATZ PROJEZIERT WERDEN KANN

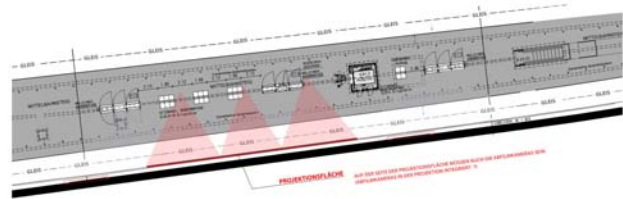
PROJEKTION IN DER STATION



Die Gesamtlänge der Projektion beträgt ca. 20m



SEITENSICHT Block 703

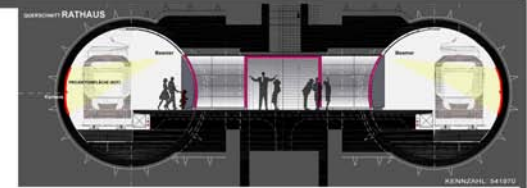


DRAUFSICHT

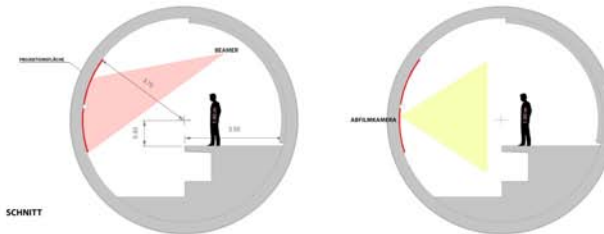
BLOCK 703

STATION RATHAUS

PROJEKTION IN DER STATION

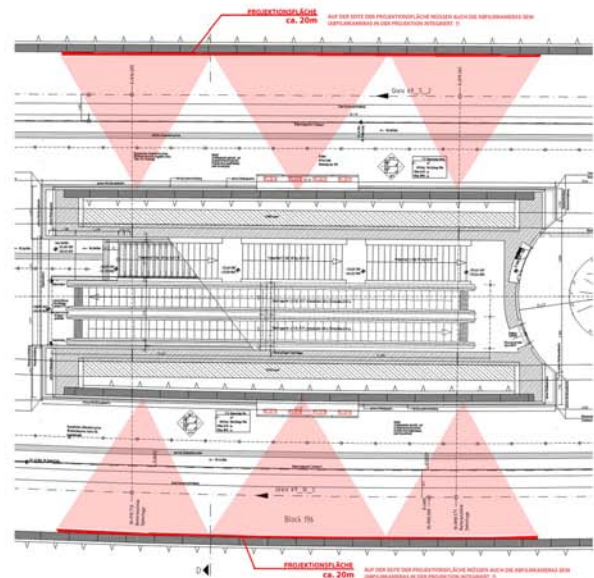


REINZUGANG 541872



SCHNITT

BAHNSTEIG



Entwurf für zwei U-Bahn Stationen am Beispiel Breslauer Platz und Rathaus

Jury

Auswahljury, 24. September 2007

Marko Bida, Prof. Dr. Stephan Berg, Walter von Lom, Johannes Schilling, Kurt Ebbers,
Josef Rüenauver, Prof. Dirk Löbbert

Beurteilungsjury, 28. April 2008

Prof. Hans-Georg Bögner, Dr. Barbara Engelbach, Dr. Ulrike Groos, Barbara Hess,
Rita Kersting (Vertretung Beatrice von Bismarck), Kaspar Kraemer, Prof. Moritz Küng,
Dr. Lothar Theodor Lemper, Kai Mettelsiefen, Jürgen Minkus, Christian Posthofen,
Prof. Georg Quander, Walter Reinarz, Peter Sörries, Ralph Sterck

Dank

Unser Dank gilt dem unermüdlichen Arbeitskreis um Ann-Luise Müller/Leiterin Stadtplanungsamt Köln, Roderich Stumm/Kulturdezernat Stadt Köln, Prof. Marcel Odenbach/Kunstakademie Düsseldorf, Rolf Pabst und Marko Bida/KVB Projektleitung Nord-Süd Stadtbahn.

Allen an der Durchführung des Wettbewerbes beteiligten KVB Mitarbeitern sei herzlich für die stete und hilfsbereite Unterstützung auch in schwierigen Situationen gedankt.

Ein besonderer Dank auch an Regina Lamm und Dr. Ingo Jung von der Kanzlei CBH für die stets souveräne und kompetente Begleitung des Wettbewerbes.

Ein großes Dankeschön an alle Künstlerinnen und Künstler für ihre Bewerbung und ihren großartigen Einsatz für den Wettbewerb. Hilfreiche Unterstützung erfuhren wir im besonderen von Iris Maczollek/Galerie Schmidt Maczollek, Ann Pascale Frohn/Galerie Johann König und Deniz Pekerman/Galerie Nächst St. Stephan.

Wir freuen uns über das Ergebnis des Wettbewerbes und die vorliegende Dokumentation und sind auf die Umsetzungen der Werke in den einzelnen Haltestellen gespannt.

Im Namen der KVB Nord-Süd Stadtbahn,
Kathrin Luz, Dr. Adelheid Komenda, Dezember 2010

Impressum

© für die Bildrechte bei den jeweiligen KünstlerInnen

© für die Texte bei den Autoren

Prof. Stephan Berg: Intendant Kunstmuseum Bonn, Vorsitzender
Auswahljury KVB Künstlerwettbewerb, Moderator des
Wettbewerbes

Barbara Hess: Kunsthistorikerin, Jurymitglied KVB
Künstlerwettbewerb, Mitglied Kunstbeirat Stadt Köln

Die Texte zu den einzelnen Entwürfen wurden von der
Redaktion auf der Grundlage der Einreichungstexte erstellt.

Betreuendes Wettbewerbsbüro / Redaktion:

Kathrin Luz Communication, Köln
Kathrin Luz, Dr. Adelheid Komenda

Gestaltung

Lange + Durach, Köln

Herstellung

Zimmermann Druck + Medien, Köln

Veröffentlichungen

Für versehentlich nicht erfolgte Eintragungen, fehlerhafte
Ausführungen, Druckfehler und unrichtige Angaben über-
nimmt die Redaktion keine Haftung. Aus dieser Broschüre sind
Veröffentlichungen, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung
des Wettbewerb-Auslobers gestattet. Erfüllungsort und
Gerichtsstand ist Köln.

