

Wettbewerbe
Kunst im
öffentlichen
Raum
Saarland

5

Das „Quartier Eurobahnhof“
Ein neuer Standort für
Kunst im öffentlichen Raum
Saarbrücken 2009



Wettbewerbe
Kunst im
öffentlichen
Raum
Saarland

5

Das „Quartier Eurobahnhof“
Ein neuer Standort für
Kunst im öffentlichen Raum
Saarbrücken 2009

Inhalt

- 5 Vorbemerkung
- 6 Wettbewerbsaufgabe
- 8 Wettbewerbsverfahren
- 11 Wettbewerbsbeiträge
Colin Ardley
Ulrike Flaig
Christian Hasucha
Oliver Kossack
Ulrike Mohr
Sigrún Ólafsdóttir
Michael Sailstorfer
Robert Schad
Susanne Specht
Thomas Wojciechowicz
- 32 Kontext
- 37 Literatur
- 38 Biografien



Luftbild vom 10. Mai 2008

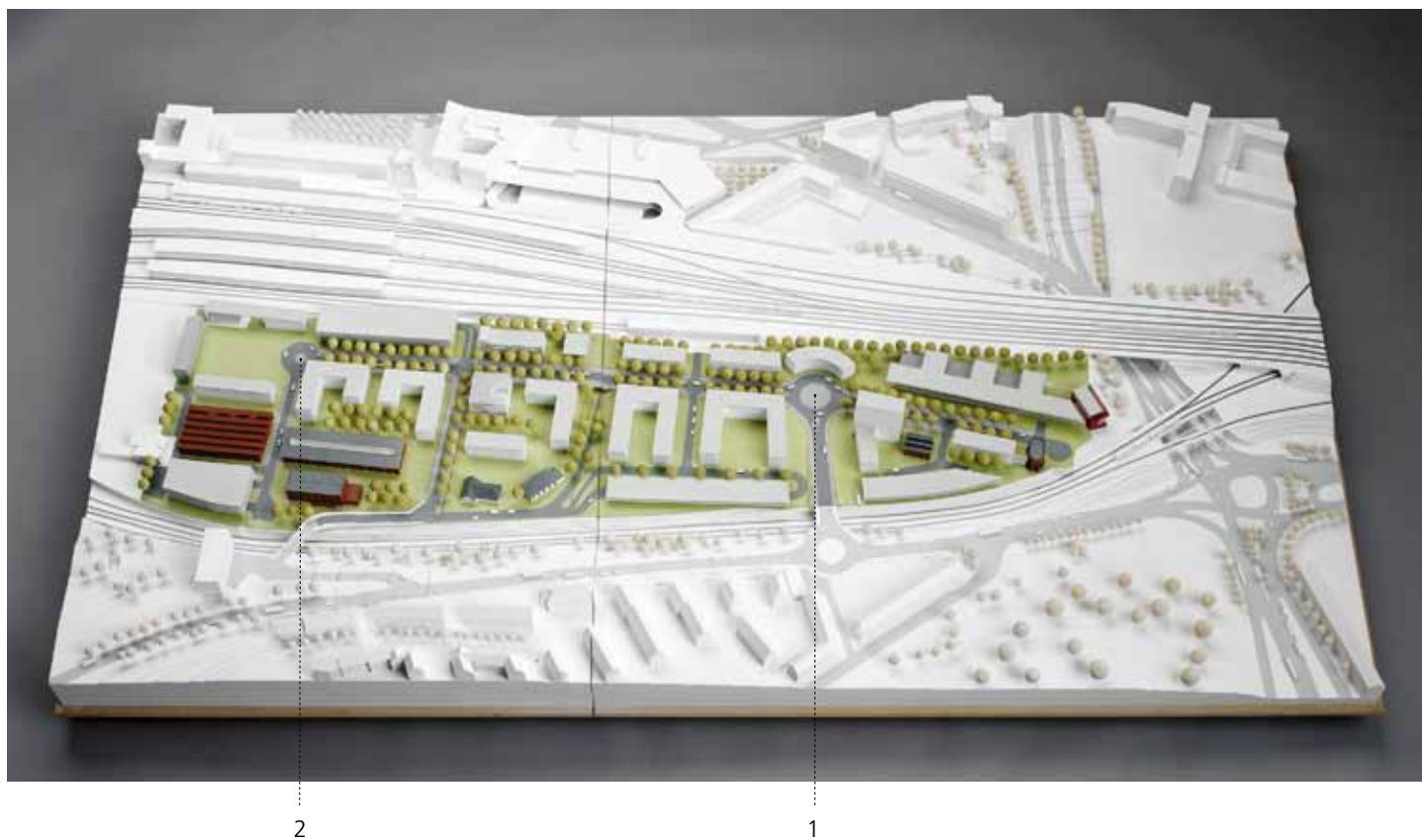
Vorbemerkung

Kunst im öffentlichen Raum
„Quartier Eurobahnhof“
Saarbrücken

Im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken entsteht derzeit auf ca. 100.000 qm ehemaliger Bahnflächen ein neues Stadtviertel. Für das zwischen dem Hauptbahnhof Saarbrücken – seit dem Anschluss an die europäische Hochgeschwindigkeitsstraße 2007 „Eurobahnhof Saarbrücken“ – und dem Wohngebiet Rodenhof gelegene Terrain entwickelte die stadteigene Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH (GIU) das Projekt des multifunktionalen Innenstadtquartiers „Quartier Eurobahnhof“. Seit Mai 2008 ist die Haupteerschließung des „Quartier Eurobahnhof“ fertiggestellt. Erste Gebäude von privaten Investoren werden zur Zeit errichtet oder sind bereits vollendet. Das „Quartier Eurobahnhof“ mit seiner einzigartigen Verkehrsanbindung an das europäische Schienen- und Autobahnnetz soll ein lebendiges Viertel mit vielfältiger urbaner Nutzung werden. Gewünscht ist die Ansiedlung von Anbietern von Dienstleistungen aus den Bereichen Forschung, Entwicklung und Verwaltung sowie von Dienstleistungen zu den Themen Mobilität, Flexibilität und Kommunikation – vorwiegend an der neuen Hauptachse „Europaallee“. Für die Ansiedlung von kleinen Manufakturen, Künstlerwerkstätten, Ateliers und gastronomischen Einrichtungen sind die bestehenden, teilweise denkmalgeschützten Altbauten aus der Eisenbahn-Epoche vorgesehen.

Zu Beginn des Jahres 2009 entstand die Idee, das neue Stadtviertel durch Kunstwerke im öffentlichen Raum zu bereichern. Diese Idee wurde von der Dezernentenkonferenz, der Kunstkommission, dem Bezirksrat Mitte, dem Kulturausschuss und dem Bauausschuss positiv aufgenommen, so dass die Ausschreibung eines beschränkten Wettbewerbs in der Stadtratssitzung vom 19. Mai 2009 beschlossen werden konnte.

Die Landeshauptstadt Saarbrücken beauftragte daraufhin am 27. Mai 2009 das Institut für aktuelle Kunst im Saarland, ein Gutachten über die historischen und geografiebedingten Grundlagen des „Quartier Eurobahnhof“ zu erarbeiten, die Ausschreibungsunterlagen zu erstellen, die Kolloquien, die Vorprüfung und die Jurysitzung vorzubereiten und schließlich den Wettbewerb und seine Ergebnisse zu dokumentieren.



Modell „Quartier Eurobahnhof“ mit den beiden zu gestaltenden Kreisverkehrsflächen

1. Auslober und Betreuer

Auslober ist die Landeshauptstadt Saarbrücken, vertreten durch den Dezernenten für Bildung, Kultur und Wissenschaft, Erik Schrader. Der Auslober wird darüber hinaus betreut durch das Institut für aktuelle Kunst im Saarland.

2. Art des Wettbewerbes

Die Auslobung erfolgt überregional durch unmittelbare Einladung an dafür ausgewählte Künstlerinnen und Künstler. Die Auswahl hat der Auslober in Kooperation mit der Kunstkommission der Landeshauptstadt und anderen Kultureinrichtungen getroffen.

3. Aufgabenstellung

Von den einzureichenden Vorschlägen wird erwartet, dass sie sich mit der Besonderheit des neuen Areals auseinandersetzen. Insbesondere werden Lösungen erwartet, die Folgendes berücksichtigen:

3.1 Die Notwendigkeit dazu beizutragen, das neue Viertel in die gesamte städtebauliche Vision einzubeziehen (z. B. Überwindung der Insellage, Verbindung des Wohnviertels Rodenhof mit der Kernstadt)

3.2 Öffnung zum angrenzenden Zugang „Saarkohlenwald“, eventuell durch Betonung von axialen Beziehungen

3.3 Berücksichtigung der Anbindung an die noch heute vorhandenen Bereiche des historischen Ludwigsbergs

3.4 Als möglichen Leitgedanken schlägt der Auslober als weit gefasstes Thema die Vorstellung „Tor“ vor, in dem die Besonderheiten der Situation aufgegriffen werden könnten. Es ist jedoch nicht zwingend, dieser Vorstellung zu folgen.

3.5 Die Entwerfer können sich auf eine oder auf beide Wettbewerbsflächen beziehen.

3.6 Die Auswahl der Materialien, die spätere Ausführung und das künstlerische Medium bleibt den TeilnehmerInnen überlassen.

4. Voraussetzungen

Die zur Verfügung stehenden Flächen sind gekennzeichnet durch unterschiedliche technische Voraussetzungen: Kreisverkehrsfläche 1 ist – wegen einer Absperrfolie – nur bedingt belastbar, da eine tiefer als 30 cm gehende Substruktion nicht möglich ist. Kreisverkehrsfläche 2 kann möglicherweise, je nach Bedarf, teilweise über die eigentliche Fläche erweitert werden (Platz vor dem Terminal Nord des Bahnhofs und vor der „Vitrine de France“). In jedem Fall ist eine tiefere Gründung für eine aufragende gestalterische Lösung möglich.

5. Wettbewerbsunterlagen

Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern werden folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt.

5.1 Planungsunterlagen der GIU

5.2 Dokumentation über die Geschichte des Geländes

6. Wettbewerbsleistungen

Es werden folgende Leistungen erwartet:

6.1 Darstellung in Form von Zeichnungen mit Angaben von Maßstab und Abmessungen, DIN A 3, mit schriftlicher Erläuterung

6.2 Modelle im Maßstab 1:20

6.3 zusätzliche Computeranimationen sind zulässig (PDF-Format)

6.4 Angabe der Gesamtherstellungskosten einschließlich Honorar und Mehrwertsteuer

6.5 Urhebererklärung

7. Beteiligungshonorar

Jeder eingeladene Entwerfer erhält ein Pauschalhonorar in Höhe von 3.000 Euro. Im Falle der Realisierung des Entwurfes wird das Pauschalhonorar mit dem Auftragshonorar verrechnet.

8. Kostenrahmen

Für die Realisierung des jeweiligen Entwurfs stehen (einschließlich Honorar und Mehrwertsteuer) bis zu 75.000 Euro zur Verfügung.

9. Wettbewerbsverfahren

9.1 Kolloquium

Termin: 16. Juni 2009

Ort: „Uhrengebäude“, „Quartier Eurobahnhof“

9.2 Abgabe der Entwürfe

Termin: 10. August 2009

Ort: Amt für Kinder, Bildung und Kultur
Passagestraße 2-4
66111 Saarbrücken

Ansprechpartner: Walter Pitz
Franz Rudolf Schmitt

9.3 Vorprüfung

Termin: 14. August 2009

Ort: „Buswerkstatt“, „Quartier Eurobahnhof“

9.4 Sitzung der Jury

Termin: 17. August 2009

Ort: „Buswerkstatt“, „Quartier Eurobahnhof“

9.5 Information über den Ausgang des Verfahrens durch den Auslober

9.6 Ausstellung der eingereichten Vorschläge

Termin: 18.-22. August 2009

Ort: „Buswerkstatt“, „Quartier Eurobahnhof“

10. Jury

Mitglieder:

- Erik Schrader, Dezernent für Bildung, Kultur und Wissenschaft (Vertreter: Günther Buth, Leiter des Amtes für Kinder, Bildung und Kultur)
- Dr. Rena Wandel-Hoefer, Baudezernentin (Vertreterin: Monika Kunz, Leiterin des Stadtplanungsamtes)
- Dipl.-Oek. Dieter Blase, GIU (oder VertreterIn)
- BürgermeisterIn des Bezirks Mitte (VertreterIn: Beigeordnete/r)
- Prof. Georg Winter, Vorsitzender der Kunstkommission
- noch zu bestimmende/r weitere/r VertreterIn der Kunstkommission
- Prof. Jo Enzweiler, Institut für aktuelle Kunst
- Carmen Dams, Leiterin des Amtes für Grünanlagen, Forsten und Landwirtschaft
- Dr. Elisabeth Dühr, Leiterin des Stadtmuseums Simeonstift Trier
- Prof. Ben Muthofer, Ingolstadt
- Kai Bauer, Stuttgart
- Monika Schrickel, BBK Saarland

Die Jury bestimmt die/den Vorsitzende/n aus ihren Reihen.

11. Eigentum und Urheberrecht

Die urheberrechtlichen Ansprüche richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.

12. Haftung

Der Auslober haftet nicht für den Verlust oder die Beschädigung der eingesandten Entwürfe. Dem Teilnehmer bleibt es überlassen, eine Versicherung abzuschließen (Transportversicherung usw.).

13. Rücksendung

Nach Beendigung des Verfahrens sind die Arbeiten auf Verlangen der Stadt von den Wettbewerbsteilnehmern umgehend abzuholen bzw. werden auf deren Wunsch und Kosten zurückgesandt. Ausgenommen hiervon sind die prämierten Wettbewerbsarbeiten, die Eigentum des Auslobers unter Beachtung der urheberrechtlichen Bestimmungen werden.



Rückfragenkolloquium



Jurysitzung und anschließende Pressekonferenz in der „Buswerkstatt“ im „Quartier Eurobahnhof“: Kulturdezernent Erik Schrader (2. v. r.) und Juryvorsitzender Jo Enzweiler (1. v. r.) sowie die Jurymitglieder Georg Winter, Dieter Blase, Kai Bauer und Elisabeth Dühr (v. r.) stellen den Siegerentwurf vor.

Wettbewerbsverfahren

Auf Vorschlag der Kunstkommission der Landeshauptstadt Saarbrücken und saarländischer Kultureinrichtungen wurden 10 Künstlerinnen und Künstler ausgewählt, an dem Wettbewerb teilzunehmen.

Die Ausschreibungsunterlagen wurden Anfang Juni an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verschickt. Am 16. Juni 2009 fand ein Kolloquium für die Künstlerinnen und Künstler mit Vertretern der Stadt, der GIU, der Kunstkommission und des Instituts für aktuelle Kunst statt. Weitere Kolloquien fanden am 19. Juni und am 14. Juli 2009 statt. Rückfragen der Künstlerinnen und Künstler wurden bis Anfang August 2009 mit den Mitarbeitern des Amtes für Kinder, Bildung und Kultur und der GIU geklärt. Bis zum 10. August 2009 wurden die geforderten Unterlagen von den teilnehmenden Künstlerinnen und Künstlern termingerecht vor Ort in Saarbrücken abgegeben.

Die Vorprüfung der eingereichten Wettbewerbsunterlagen fand am 14. August 2009 in der „Buswerkstatt“ im „Quartier Eurobahnhof“ statt. Die Vorprüfung ergab, dass die eingereichten Wettbewerbsentwürfe den Vorgaben entsprachen und für die Jurysitzung zugelassen wurden.

Am 17. August 2009 eröffnete Erik Schrader die Jurysitzung und schlug Jo Enzweiler als Vorsitzenden vor. In der ersten, rein informativen Phase der Sitzung nahmen Vertreter des Bezirksrats Mitte, der Stadtratsfraktionen, der Verwaltung und der Kunstkommission der Landeshauptstadt teil. Die Wettbewerbsbeiträge wurden vorgestellt und Sachfragen beantwortet. Teilnehmer, die nicht zur Jury gehörten, gaben Stellungnahmen ab, die der Jury zum eigentlichen Entscheidungsprozess mit auf den Weg gegeben wurden. Im nichtöffentlichen Teil der Sitzung wurden eine Reihe von spezifischen Kriterien für die Beurteilung entwickelt: gestalterische und bildhauerische Qualität; der Aspekt der Nachhaltigkeit (Ausblick); die Fähigkeit der Arbeit, mit Strukturen und Prozessen des Stadtlebens zu arbeiten (Aspekt der Lebendigkeit); der Aspekt der Sichtbarkeit und Unverwechselbarkeit (für Fußgänger, Autofahrer, Bahnfahrer, Anwohner, Passanten etc.); praktische, technische und verkehrstechnische bzw. Pflege- u. Erhaltungsaspekte; die Frage, ob grundsätzliche oder ortsspezifische Aspekte behandelt wurden; Eignung des Vorschlags, weitere Arbeiten im öffentlichen Raum zu begleiten.

Nach eingehender Diskussion entschied sich die Jury mit überwiegender Mehrheit für den Entwurf des Künstlers Michael Sailstorfer. In der Begründung der Jury heißt es: „Der 1979 in Velden/Vils geborene Künstler (und damit der jüngste Teilnehmer) nennt seinen Entwurf ‚Tor de France‘. Er nimmt das Thema ‚Tor‘ auf, um beide Kreisverkehrsflächen zu bespielen, die, wie der Künstler selbst beschreibt, sowohl miteinander wie auch mit ihrer Umgebung in Dialog treten. Dazu werden prägnante Fassadenelemente wie Wasserturm, Reparaturhalle des Dampflokbetriebswerkes abstrahiert und in weißem Sichtbeton nachgebaut. Die charakteristischen Bögen der ehemaligen Bahngelände werden so zu Toren, die für die Schlüsselstellung Saarbrückens als Pforte zu Frankreich stehen. Gleichzeitig veranschaulichen sie die Symbiose aus Alt und Neu, die für das gesamte Viertel prägend ist.

Dabei stellt der Künstler in seinem Entwurf für die westliche Kreisverkehrsfläche drei Torelemente spielerisch aneinander, während er für die östliche Kreisverkehrsfläche ein einzelnes, hochaufragendes Torelement, das auch von Weitem sichtbar ist, vorsieht. Der Orts- und Umgebungsbezug wird nach Meinung der Jury dadurch wirksam, dass die Arbeit nicht retrospektiv, sondern spielerisch und analytisch vorgeht. „Wer gestaltet die Stadt?“ – „Wer räumt das Alte auf, um Platz für Neues zu schaffen?“

Die Entscheidungen der Stadtplanung, was abgerissen wird und was stehen bleibt, sind nicht nur ökonomisch sondern auch gestalterisch von Bedeutung. Der Künstler nimmt aus diesen „Rudimenten“ die reine Form heraus, ohne Farbe, Oberfläche oder Funktion zu zitieren. Diesem Entwurf gelingt ein städtebaulicher Bezug, der über die allseits gefürchtete ‚Kreiselkunst‘ hinausweist. Diese Entscheidung ist der Jury angesichts der vielen, hervorragenden Entwürfe schwer gefallen. In den Diskussionen wurde die große Notwendigkeit weiterer Projekte von Kunst im öffentlichen Raum für die Zukunft des ‚Quartier Eurobahnhof‘ in Saarbrücken deutlich.“

Im Anschluss an die Jurysitzung wurde das Ergebnis in einer Pressekonferenz bekannt gegeben. Die Ausstellung der eingereichten Wettbewerbsentwürfe war der Öffentlichkeit bis zum 22. August 2009 in der „Buswerkstatt“ im „Quartier Eurobahnhof“ zugänglich. Die Realisierung der beiden prämierten Entwürfe ist für den Herbst 2009 bzw. Frühjahr 2010 vorgesehen.



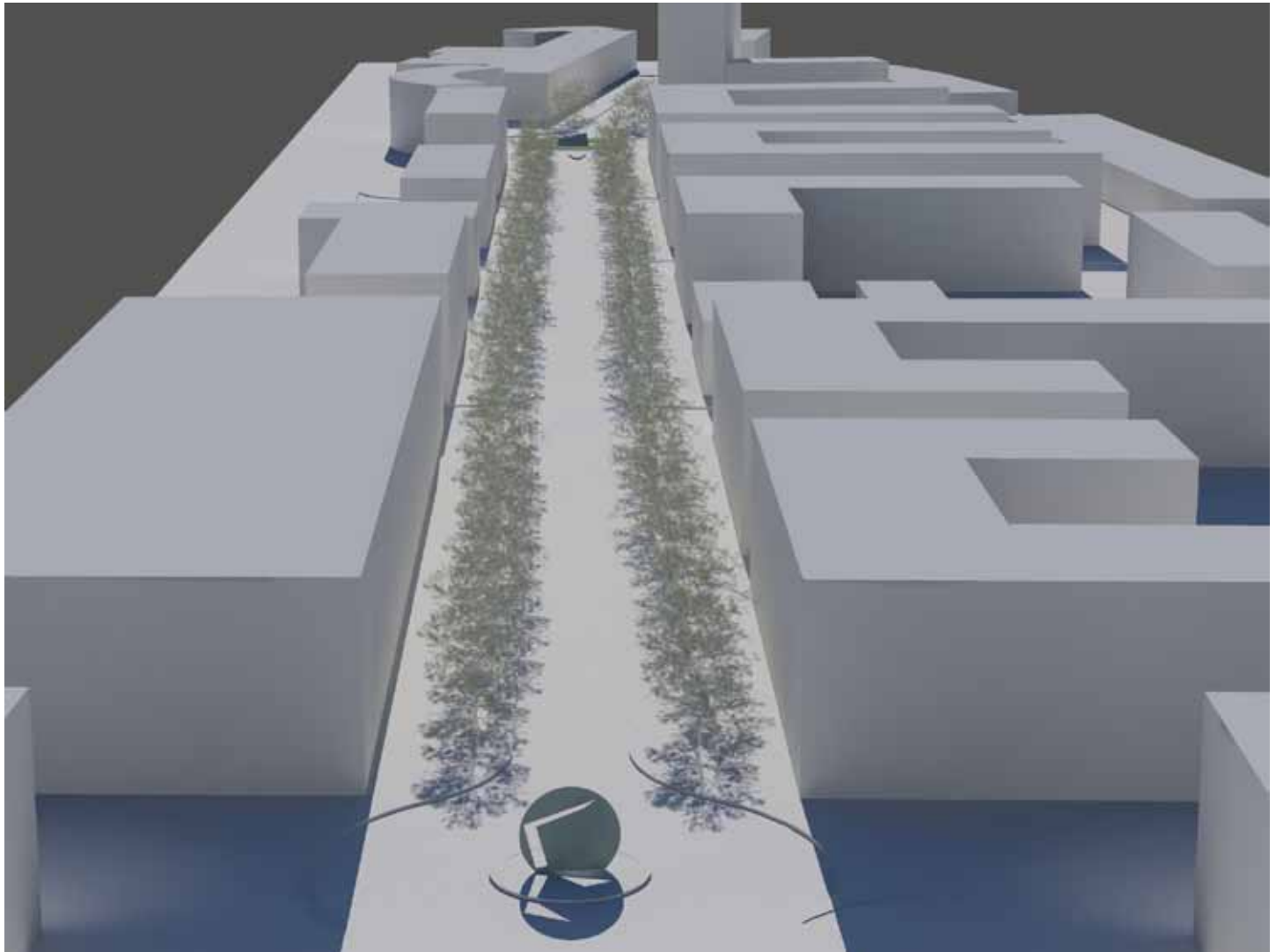
Modelle „Tor de France“ des Preisträgers Michael Sailstorfer
Ausstellung der Wettbewerbsbeiträge in der „Buswerkstatt“



Wettbewerbsbeiträge

Eingereichte
Entwürfe

2 Skulpturen



Der Kontext

Das Projekt Eurobahnhof Saarbrücken ist ein Modernisierungsprojekt rund um den Saarbrücker Hauptbahnhof. Die durch die Neustrukturierung des gesamten Gebiets entstandene Fläche bildet ein neues Innenstadtareal, das Quartier Eurobahnhof. Der städtebauliche Kontext des Standorts Quartier Eurobahnhof umfasst eine Mischung aus historischen Fragmenten und Neubauten. Die alten Gebäude werden saniert und architektonisch ergänzt. Die bisher entstandenen Neubauten spiegeln eine für Großstädte typische architektonische Entwicklung wider. Die Höhe der Gebäude wird bis zu elf Stockwerke umfassen, die Grundrisse und Gesamtformen folgen einem pragmatischen Prinzip. Die Materialien der Fassaden bestehen aus Stahl, Glas, Alu und Kunststoffen, zum Teil mit farblichen Akzenten. Das Gebiet besitzt gute Verkehrsanbindungen, Kernpunkt ist die Europaallee, an deren jeweiligen Enden sich ein Kreisverkehr befinden wird. Auf den innenliegenden Flächen der Verkehrsinseln sollen zwei aufeinander abgestimmte, auf einer Achse liegende Skulpturen entstehen, die in ca. 350 Metern Entfernung einen Bezug sowohl zueinander, als auch raumübergreifend zur Umgebung aufnehmen werden. Die Inseln bilden prägnante Dreh- und Angelpunkte, die Skulpturen darauf werden von allen Seiten sichtbar sein.

Die Entwürfe

Die Idee ist es, zwei verwandte Skulpturen aus einer Grundform, dem Kreis, zu entwerfen. Das Spiel mit dem Kreis ermöglicht eine Vielzahl an dynamischen Formen. Der Kreis wird geschnitten, die daraus entstehenden, nicht runden, Innenflächen werden zu spannenden räumlichen Gegenpolen. Sie sind einerseits mit dem Kreis eng verbunden, andererseits aber widersprechen sie ihm. Die Schnitte und Faltungen wandeln eine zweidimensionale Scheibe in eine dreidimensionale räumliche Konstellation. Beide Skulpturen sind vom Konzept her einfach, aber von der Wahrnehmung sehr komplex.

Skulptur 1 befindet sich auf einer Verkehrsinsel mit dem Durchmesser 19 Meter, sie selbst hat einen Durchmesser von 8 Meter und ist am höchsten Punkt ca. 2 Meter. Die Form orientiert sich an der Horizontalen. Skulptur 2 hingegen bildet sich aus der Vertikalen. Sie liegt vis-a-vis auf einer Verkehrsinsel, deren Durchmesser 8 Meter beträgt. Die Skulptur besteht aus einer senkrecht stehenden Scheibe, die 4.50 m hoch ist.

Die Innenflächen beider Kreisformen sind auseinandergefaltet. Auf diese Weise entsteht eine Art Fenster, bei Skulptur 1 eröffnet sich dem Betrachter der Ausschnitt der aufgeschnittenen Bodenfläche, Skulptur 2 öffnet sich der Umgebung und schließt sie gleichsam mit ein. In beiden Fällen entsteht ein „opening out“, eine Umwandlung der Formen. Es gibt keine singuläre Narrative und trotz der formellen Reduziertheit sind die Skulpturen reich an Assoziationen und Metaphern.

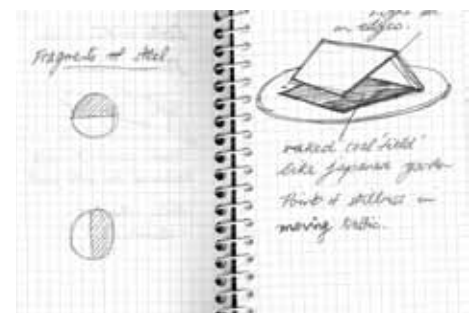
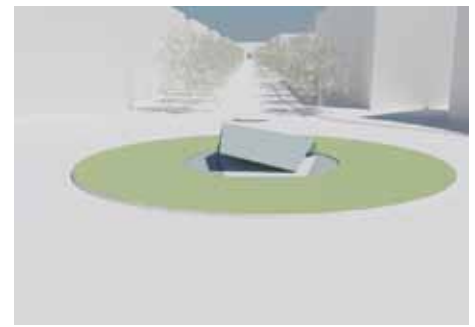
Skulptur 2 deutet Bewegung an, als ob bereit zu rollen. Die Scheibe ist zum Teil in den Boden eingelassen, das aufgeklappte Innenfeld bildet eine Art Balance, einen Halt. Skulptur 1 nimmt die markante Schräge des naheliegenden Lokschuppens auf. Die nach oben gefaltete Innenfläche des Kreises wandelt die Schräge in eine fein balancierte, fast fliegende Tragfläche um. Die darunter frei werdende Bodenfläche enthüllt eine positive Leere, eine Art stilles Feld. Ein Gegensatz zur dynamischen Form der Skulptur und des kreisenden Verkehrs.

Auf einer Achse liegend bilden die Skulpturen eine aufeinander bezogene räumliche Einheit. In diesem Fall ist $1+1=1$.

Material

In beiden Fällen sollte das Material der Skulpturen aus massiven Stahlplatten bestehen (Skulptur 1 = 4 cm dick, Skulptur 2 = 5 cm dick). Diese werden genau geschnitten, geschweißt und miteinander verankert. Die bevorzugte Stahlart wäre Cortenstahl.

Die Materialität des Stahls hat natürlich einen industriellen Charakter, eine nicht uninteressante gedankliche Verbindung zum Standort Saarbrücken/Saarland mit seiner reichen Industriestahl-Geschichte. Die Oberfläche des Stahls ist lebendig und verändert sowohl Farbe als auch Oberflächenstruktur. Dieser Faktor ist auch eine bewusste Entscheidung was den Kontrast zu den glatten, polierten und technischen Oberflächen der umliegenden Neubauten betrifft. Trotz des Gewichts strahlen die Skulpturen aufgrund ihrer Architektur eine Leichtigkeit aus, ein weiterer spannungsreicher Aspekt.





Kreisverkehr 1: Bühnenbild mit Pinge

Hier soll eine kleine „artifizielle Gartenanlage“ als ein Denkmal für die industrielle Vergangenheit dieser Gegend entstehen: Die „Verpflanzung“ eines Waldstücks aus dem nahen Saarkohlenwald.

Die Pinge bezeichnet den Einruch eines Untertagestollens, der aufgelassen wurde. Der Betrachter nimmt Anteil an einem „Naturschauspiel“, das an vielen Stellen in Bergbaugebieten beobachtet werden kann. Die Landschaft zeigt an der Oberfläche die darunter liegende Struktur, die sich durch die industrielle Nutzung der Bodenschätze ergibt. Ein Mahnmahl für den Kohleabbau, der zur Zeit der Inbetriebnahme und der Blüte dieses Bahnhofsgeländes, um die Wende des vor-vorherigen Jahrhunderts, die große Rolle in der industriellen Welt spielte. Der Bergbau war die Vorbedingung für die großen technischen Errungenschaften der Industrialisierung und damit verbunden der großen politischen Bedeutung des Saarlandes. Hier sehe ich auch die Verbindung zum Rodenhofviertel, das historisch gesehen für die Arbeiter gebaut worden ist. Für sie stellt der Kreisverkehr eine Plattform dar, der einen kleinen, aber markanten Hinweis auf die historischen Wurzeln des Bergbaus gibt. Zum Zeichen dafür und den Wandel der Zeit, wird inmitten dieses neuen Gewerbegebietes, das technisch und wirtschaftlich in die Zukunft blickt, der Eingang zum „ehemaligen Stollen“ mit einer glatten Aluminiumfläche sichtbar verschlossen.

Die schräg eingepflanzte Fichte – im Saarkohlenwald wachsen nach Verpflichtungen, die der ehemalige Fürst Ludwig vorgegeben hat, hauptsächlich Fichten und Buchen – wird im Laufe der Jahre wieder ihre Spitze aufrichten. Sie soll die einzige größere Pflanze auf dem Kreisverkehr sein und auch weithin sichtbar als Mahnmahl in alle Richtungen fungieren. Wichtig sind die verschiedenen Ansichten, die sich bei der Anfahrt auf den Kreisverkehr ergeben: Die Hauptansichten sind die in Nord-Süd-Richtung (von der Autobahn) und nach Osten zum/vom Bahnhof: Einmal wird Einblick in die Pinge gegeben und zum anderen erkennt man den leicht schräg stehenden Stolleneingang. (Kommt man vom Wendepunkt, will man vielleicht direkt nach Paris...). Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass diese Anlage auch von oben ansprechend wirkt, denn um diesen Kreisverkehr herum werden einige der höchsten Gebäude an der Europaallee entstehen, so dass auch von dieser Perspektive interessante Einblicke gegeben werden. Mit diesem Bühnenbild entsteht eine künstliche, der „wilden Natur“ nachempfundene

Gartenanlage, wie sie auch der Fürst in seinem Park, dem Ludwigsberg, ursprünglich teilweise verwirklicht hat. Das Modell ist als Bühnenbild gebaut und vielleicht ein wenig zu dramatisch angelegt. Das kann aber in der Realisierung abgemildert werden. Die Höhe im Modell 1:20 beträgt in „Natura“ ungefähr zw. 300 cm und 350 cm. Die höchsten Punkte könnten etwas abgeschliffen und zu sanfteren Hügeln mit der Oberkante von ca. 250 cm umgestaltet werden. Die geringe Tiefe von 30 cm stellt bei diesem Vorschlag kein Problem dar. Dieses Bühnenbild ist ein höchst artifizielles Element im Umfeld von Kreativgewerbe und zeitgenössischer Architektur: Ein irritierender und gleichzeitig witziger Moment im Stadtbild, der inhaltlich die Tragweite des industriellen Wandels nicht vergisst.

Kreisverkehr 2: La Tour d'Eiffel

Die große Verbundenheit der Saarländer mit Frankreich und, insbesondere durch diesen Bahnhof, mit Paris ist sprichwörtlich (...zum Frühstück nach Paris!!!) – auf diesem Vorplatz manifestiert durch die „Vitrine de France“ und viele andere kleine Hinweise auf dem Gelände. Diese Nähe (und Sehnsucht) setze ich künstlerisch um: Dieser Kreisverkehr bekommt so viel Eiffelturm – im Maßstab 1:1 – wie darauf passt! Genau 8 m in der Breite, was eine Höhe von ca. 15 m ergibt.

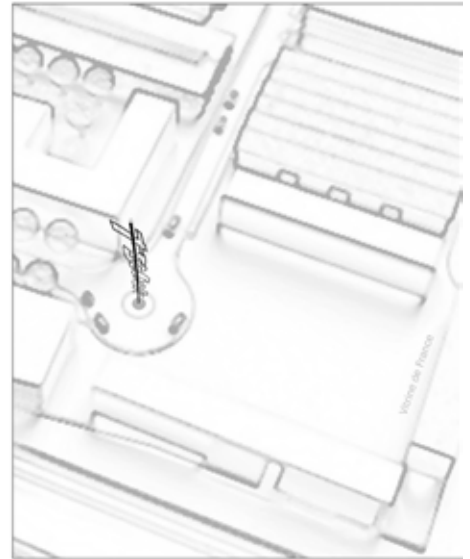
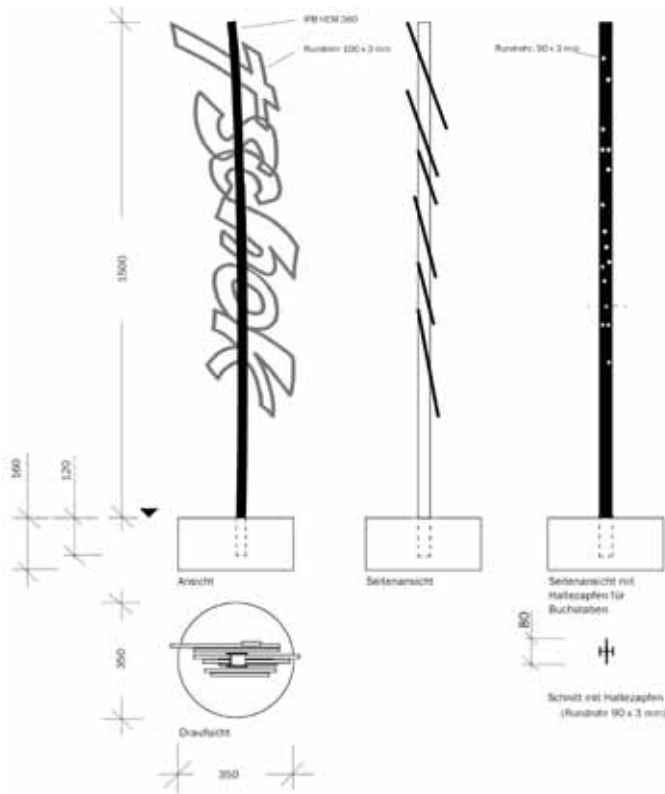
Der Eiffelturm als Industriedenkmal stellt einen Bezug zu diesem Ort her: Das Eisen für den Eiffelturm wurde zwar im nahen Lothringen hergestellt, aber die Kohle dazu kam aus dem Saarland. Diese ganz frühe Eisenkonstruktion, eine architektonische Höchstleistung, ist deshalb auch mit der Industriekultur dieses Bahnhofs ganz praktisch verbunden, denn von hier aus wurde die Energie zur Herstellung verschickt. Für die Darstellung habe ich eine ganz frühe historische Zeichnung herangezogen, die so nie ausgeführt worden ist, weil bei der Fertigstellung des Eiffelturms das Radio erfunden wurde und Antennen ganz oben an der Spitze ihren Platz finden mussten. Stattdessen würde ich gerne kleine Fähnchen oder eine kleine rote Leuchte an der Spitze anbringen, die das Denkmal auch weithin sichtbar erscheinen lassen. Die Skizze soll im Siebdruckverfahren auf Alucore aufgebracht werden. Diese Waben-Verbund-Alu-Platten sollen, wie im Modell erkennbar, mit weicher Linie, wie eine Schablone ausgeschnitten werden. Dadurch erhält der Turm seinen Modellcharakter. Ein Grundgerüst aus Vierkantmaterial (Eisen) trägt diese Aluplatten und stellt gleichzei-



tig die Verankerung mit dem Boden dar. Dieses Gerüst kann an dieser Stelle tief in den Boden eingelassen werden. Die Höhe von ca. 15 m ist unproblematisch, weil sie in der Außenhaut aus Aluminium besteht, durch den Schichtaufbau sehr stabil ist und dabei kaum ein Eigengewicht hat. Die Skulptur wird zu zwei großen Flächen zusammengeschraubt und wie ein Pappmodell ineinander gesteckt, was statisch wie ein „Aufsteller“ wirkt, und hält so starkem Druck und Aufprall stand. Da der Eiffelturm so wirken soll, als ob er aus der Erde kommt, schlage ich eine einfache Flächenbegrünung durch Rasen vor. Am schönsten allerdings wäre es, wenn die Bodenpfeiler von Wasser umgeben wären, so wie man es von den Wasserbecken in den Tuileries in Paris kennt. (Kleine Segelboote könnten darauf fahren...) Dafür müsste ein Sponsor gefunden werden. Aber so hoch kann man diesem Kulturdenkmal in Originalgröße nicht mal in Paris begegnen! Die weitere Möblierung des Platzes könnte ich mir in diesem Zusammenhang auch in Anlehnung an Paris vorstellen: Die Sitzgelegenheiten in den Tuileries sind sehr angenehm!

Beide Vorschläge verbindet ein Bezug zur Geschichte dieses Ortes, und sie schließen einen Bogen in der Ergänzung zu den modernen, architektonisch sehr anspruchsvollen Gebäuden: Die Frühzeit der Industrialisierung von der Pinge (Ende des 18. Jahrhunderts) bis zum Industriedenkmal des Eiffelturms (Ende des 19. Jahrhunderts) spiegelt sich auf dem Gelände des Bahnhofs wieder, der über diesen Zeitraum hin eine wirtschaftlich große Rolle gespielt hat. Diese Geschichte des Ortes und seine enge Verbindung mit der Industriegeschichte des Saarlandes wird ablesbar gemacht. Meinen künstlerischen Beitrag verstehe ich als eine Reminiszenz an die technischen und ästhetischen Höchstleistungen des Saarlandes und seine damit verbundene wechselvolle Geschichte.

tschok
wrrrooooooumm



I Erkundungsbesuch im Quartier Eurobahnhof, Juni 2009. Mein Ansatz ist, die hier entstehende Architektur noch stärker als räumlich gebaute Grafik wahrnehmbar zu machen. Meine Entwürfe forcieren beide die grafischen Gebäudeanmutungen und thematisieren darüber hinaus die Mobilitätsvisionen für das Quartier. Es sollen weithin sichtbare, dreidimensionale Onomatopöien (Lautmalereien, auch Schall- oder Pengwörter genannt) der Bebauung hinzugefügt werden. Während in Comicstrips Bewegungsänderung, Beschleunigung und Abbremsung von gezeichneten Geräuschwörter begleitet und dynamisiert werden, wirken solche Beifügungen im städtischen Realraum stark „entmaterialisierend“. Ein schwerer Stahlträger wird zur leicht geschwungenen Bewegungslinie eines noch zu erfindenden Fortbewegungsvehikels, wenn er vom Eintreff-Schallwort "tschok" begleitet wird (welches lautmalerisch dem französischen „choc“ ähnelt).

Der gen Westen (Paris) gebogene Stahlträger fungiert physikalisch als Stütze für das Schriftwort, virtualisiert den Träger andererseits und lässt ihn zum dreidimensional gezeichneten Schubstrahl eines Reise-Projektiles werden, welches soeben sein Ziel „Östlicher Kreisverkehr Saarbrücken“ erreicht hat.



II

Anders verhält es sich am westlichen Kreisverkehr, obwohl eine Verwandtschaft mit der Gestaltung am kleinen Kreisverkehr offensichtlich ist: das als langgezogene Wortschulptur aufgestellte Beschleunigungsgeräusch „wrrrooooooumm“ gibt jedem realen, ordnungsgemäß fahrenden Fahrzeug ein virtuelles Tuning und dem zeitweilig unbefahrenen Kreisverkehr einen kräftigen imaginärakustischen Nachhall.

III

Wie anderswo* bereits geschehen, fordern solche Schriftwort-Setzungen Nachahmer heraus. Es ist zu erwarten, dass sich Nutzer des Viertels ebenfalls lautmalerisch äußern werden, sei es als Leuchtschrift an Kiosken oder Imbissen, sei es als Teil der Event-Plakatgestaltung oder auf studentischen Wurfzetteln. Weil diese Gestaltungen oft comicgemäß grellfarbig sein werden, sollen die beiden „Mutterskulpturen“ mit baumaterialhafter Verzinkung und mattiertem V2A-Schriftzug (tschok) bzw. mit leicht zu erneuernder heller Lackierung (wrrrooooooumm) versehen werden. Auch an weiteren zu markierenden Orten in der weiteren Umgebung sind ähnlich onomatopoetische Wort-, Richtungspfeil- oder Bewegungslinien-Skulpturen denkbar. Damit könnte in prägnanter Form eine Verbindung mit dem entstehenden Gebiet hergestellt werden.

* Christian Hasucha, „heute“, Skulptur-Biennale Münsterland 2005. Nachdem die schweren Betonbuchstaben aufgestellt waren, imitierten die Anwohner die Schriftart in Form ausgeschnittener Holzbuchstaben und entdynamisierten den Gedanken an die Zukunft durch nicht-kursive Schreibweise.

Full Circle Turn
(Einige Umdrehungen /
Eigenheime Rundung /
Umgehender Uneinig)
Offene Öffnungen



Die Skulptur „Full Circle Turn“ besteht aus einer kreisrunden Asphaltbahn mit einem Durchmesser von ca. 17,5 Metern, auf der eine präparierte überdachte „Garage“ steht.

Die „Garage“ ist 2 m hoch und 2,5 m breit. Die Besonderheit: an beiden Stirnseiten hat sie jeweils ein für diesen Bautyp herkömmliches Metalltor. Die Tore sind, obwohl echt, nicht für den Gebrauch vorgesehen. Darüberhinaus ist die „Garage“, der kreisförmigen Rundung der Asphaltbahn folgend, entlang ihrer Längsachse gebogen. Die Asphaltbahn sowie das Garagengebäude liegen auf einem Schotterkoffer auf, sodass für die Realisierung dieser Skulptur nicht tief fundamentiert werden muss. Im Gegenteil: die Skulptur ist so konzipiert, dass sie auf der Erde aufliegt und so die Asphaltbahn im seitlichen Profil als ca. 10 cm über dem Gras erhöht sichtbar ist. Die Skulptur ist im wahrsten Sinne „bodenständig“ und stellt keine Gefahr für die zulässige Stempeldurchdrückkraft der im Kreisverkehr eingebauten Folie von 2.500 N/m² dar.

Die Skulptur reagiert formal auf die geometrische Grundform des Kreisverkehrs: sie fügt sich der Außenform des Kreisverkehrs sowohl geometrisch als auch inhaltlich. Von der öffentlichen Umgebung klar isoliert, deutet die innere Straße (eigentlich eine kreisrunde Garageneinfahrt) auf einen inneren, privaten Kreislauf hin. Die Garage als alltägliches, zum Eigenheim gehörendes Bauwerk und nützlicher Gebrauchsgegenstand wird hier dysfunktional, jedoch ästhetisch als Skulptur nützlich. Als visuelle Erscheinung wird das Gesamtgebilde zu einer Metapher für Statik (Heimat) und Bewegung (Welt), Funktionalität und Sinnhaftigkeit im Alltäglichen.

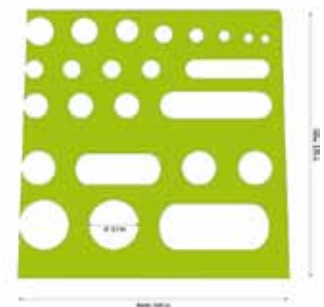
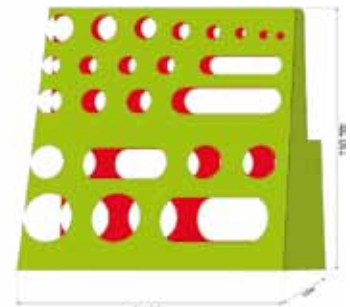
Der großformatigen Stahlplastik „Offene Öffnungen“ (Höhe 3,75 m, Breite 3,85 m Tiefe 1,20 m) liegt die Form eines im Fachhandel erhältlichen Werkzeughalters zu Grunde. Sie ist gekennzeichnet von einer rhythmischen Anordnung von in fünf parallel zu einander verlaufenden Reihen unterschiedlich großer kreisförmiger bzw. ovaler Öffnungen. Die Form hat ihren Ursprung im Alltag und ermöglicht durch ihre materielle und farbliche Neufassung, Vergrößerung und Aufrechtstellung (von der Horizontalen zur Vertikalen) eine neue Lesart und entfaltet eine poetisch-assoziative Wirkung.

Die Plastik wird aus gelaserten Stahlblechen mit einer Stärke von 15 mm zusammengeschweißt, bzw. zusammengeschraubt und im Boden direkt mit Edelstahlbolzen verankert. Das Gesamtgewicht wird ca. 3.000 kg betragen. Die Außenflächen sind in einem leuchtenden Grüngelb, die Innenflächen in leuchtendem Rot gefasst.

Die Plastik spielt an auf den hohen Stellenwert des Handwerks, spezifisch der Stahlbearbeitung im Saarland, und bleibt dennoch bewusst abstrakt insofern, dass sie zentrale Fragestellungen sowohl der Skulptur als auch der Malerei darstellt.

Im Falle einer Realisierung werden die für den Bau der Skulpturen notwendigen detailgenauen Planungen und statischen Berechnungen von den Architekten Schulz & Schulz (www.schulz-und-schulz.com), Leipzig ausgeführt.

Der Bau der Skulpturen soll dann von im Saarland ansässigen Firmen und Handwerkerbetrieben durchgeführt werden.



Rotation (lat. rotatio: Drehung)
allgemein: eine Drehung, Umdrehung



Der Entwurf arbeitet mit dem Vertrauten in einer scheinbar stabilen Welt. Die Arbeit verortet sich zentral auf dem Kreisverkehr (2) vor dem Platz vor dem „Terminal Nord“ des Bahnhofs in Saarbrücken und besetzt mit zwei weiteren Standorten den Platz vor der geplanten „Vitrine de France“ und den großen Kreisverkehr (1) am anderen Ende der Europaallee.

Der Vorschlag gliedert sich in mehrere Standorte, die sich aber inhaltlich und formal direkt aufeinander beziehen und aufeinander aufbauen.

- Zentraler erster Ort der Kunst-am-Bau-Arbeit ist der Vorplatz des „Terminal Nord“ vor der geplanten „Vitrine de France“, auf dem eine einzelne Hecke gepflanzt ist, welche langsam um ihre eigene Achse rotiert.
- Der zweite Ort ist der angrenzende Kreisverkehr (2) auf dem ebenfalls eine Hecke bestehend aus 3 Einzelhecken gepflanzt ist. Auch diese Hecke ist beweglich und kreist um ihr Zentrum, indem sich die äußeren Heckenelemente um eine innere feststehende Hecke auf einer Kreisbahn herumbewegen. Das Format dieser drei einzelnen Heckenelemente ist das gleiche wie das der Hecke vor der „Vitrine de France“. Die bewegliche Installation an diesen Orten, bestehend aus vier gleich großen Heckenelementen, die sich permanent um sich selbst drehen, ergibt ein Zusammenspiel aus immer wieder unterschiedlichen Konstellationen einer langsamen Choreografie.
- Als dritter Ort wird der große Kreisverkehr (1) mit einer festen Heckenbepflanzung, bei der jede einzelne Hecke wiederum das gleiche Format wie die der anderen Orte hat, bespielt. Hier drehen sich die Hecken nicht selbst, sondern dem Betrachter werden durch die Umfahrung im Auto oder dem Drumherumgehen bestimmte Sichtachsen und Durchblicke aus der eigenen Bewegung ermöglicht.

Die „Formhecke“ – das Gestaltungselement aus den Barock- und Landschaftsgärten – schafft eine spielerische Anbindung an die heute noch teilweise vorhandenen Parkflächen des historischen Ludwigsbergs mit seinen Jagdhecken und dem angrenzenden Saarkohlewald.

Die Bewegung der Hecken ist durch die Rotation kreisförmig und ergibt ein komplexes Konfigurationsspiel beweglicher und fester Elemente zwischen allen drei Orten und der Bewegungsrichtung des Betrachters –

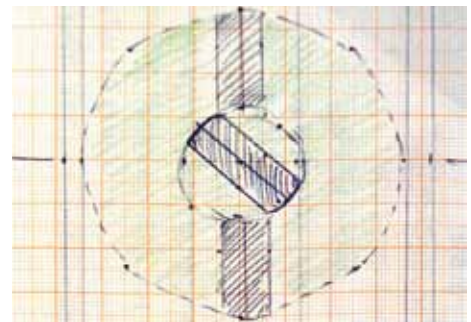
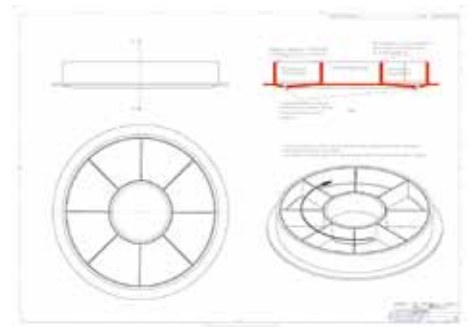
bei der auch plötzlich alle Hecken in einer Linie stehen können und die Sicht versperren, nur um sich dann wieder erneut zu öffnen.

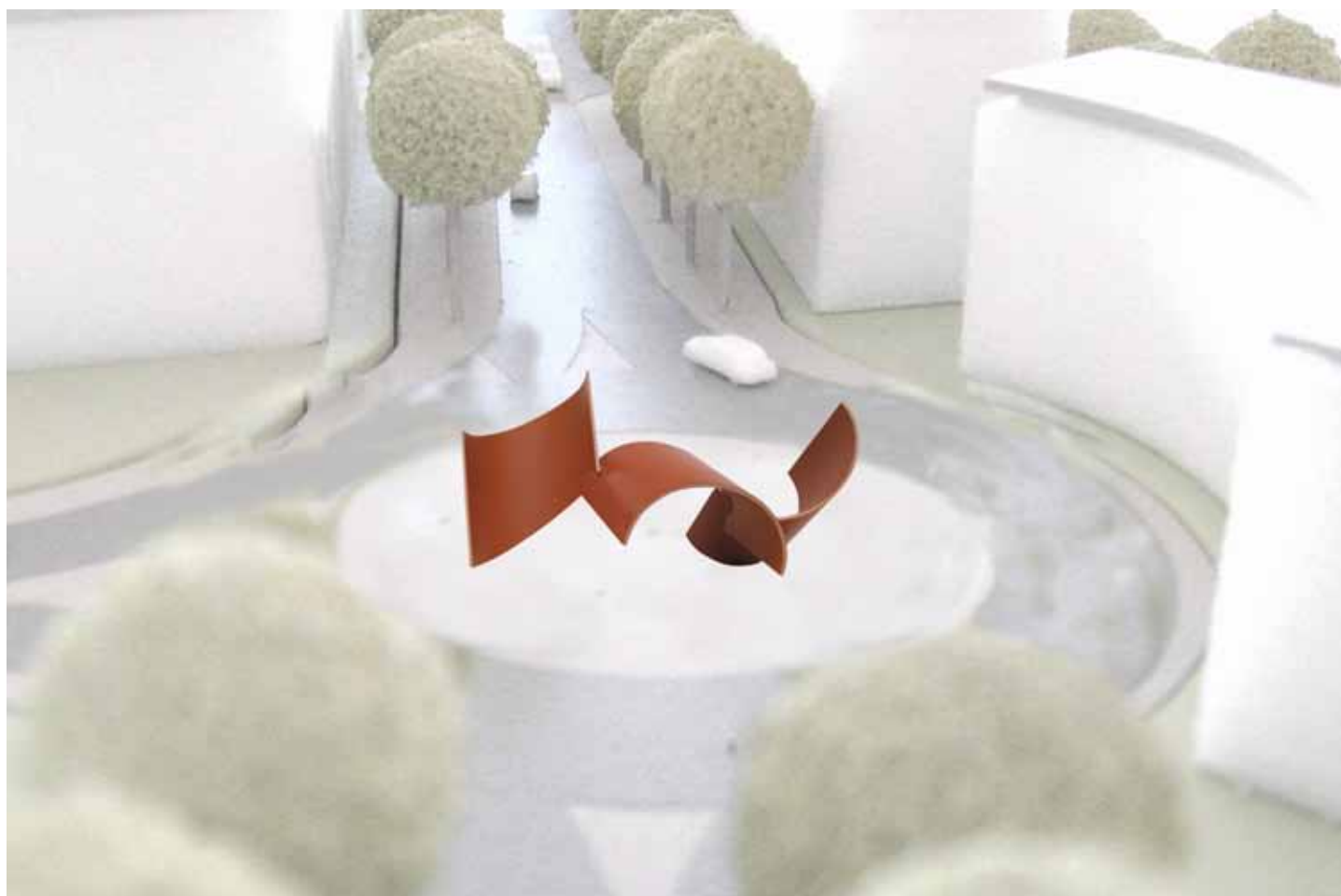
Die Arbeit schafft im öffentlichen Raum einen Ort, der vom Betrachter selbst erlebt werden muss, der räumliche Differenzen und Verschiebungen aufzeigt und sich subtil in immer neuer Anordnung zeigt. Ein sinnloses Unterfangen oder langsame Poesie? Erst auf den zweiten Blick erkennt der vorbeifahrende oder parkende Autofahrer bzw. Passant, dass die Hecke – welche vorhin bestimmt in diese Richtung zeigte – jetzt völlig anders steht und dass das fest mit dem Erdreich verwurzelte Grün mühelos den Standort wechselt – permanent.

Die scheinbar so stabile Welt wird sachte angeschoben und fährt auf gelenkten Umlaufbahnen unaufhaltsam im Kreisverkehr. Dieser Entwurf ist für eine Stadt wie Saarbrücken gemacht, mit ihrer wechselvollen Geschichte und einer Stadtgrenze, die schon Frankreich ist.

HECKE (Umzäunung, aus Latten zusammengesetztes Gittertor, Hag). Der Hag bedeutet Dorngebüsch, Buschwerk, kleiner Wald, Einhegung, Schanze, Stadt. Wie Hag bezeichnet Hecke in alter Zeit die Umfriedung, Einhegung der Felder, Wohnorte und Einzelgehöfte und ist heute meist eine aus Ziersträuchern bestehende Begrenzung von Gärten und Grundstücken. Das Bild von „grüner Grenze“, die Abgrenzung zum Nachbarn oder auch der Schutz vor unliebsamen Blicken, wird in Frage gestellt und umgedreht – die Grenze wird zum Durchgang. Zerteilt in einzelne gleiche Elemente wird die Form der Hecke angreifbar und luftig, fährt lustig im Kreis, um nach einer 180°-Umdrehung für einen kurzen Moment wieder das vertraute geschlossene Bild einzunehmen, das wir kennen. Die gewohnte Ordnung und ihre Hierarchien, Zeitabläufe und Zuordnungen erfahren eine Transformation, fragmentieren sich in Einzelteile, um sich alsbald wieder zu einem gewachsenen Gefüge zusammenschließen.

Die fahrenden Hecken gewähren dem Betrachter durch ihre Bewegung plötzliche Durchsicht. Das festgewachsene Gefüge einer Hecke (etymologisch: dicht beieinander stehende Sträucher und Büsche als Umzäunung) löst sich permanent auf und fügt sich erneut immer wieder fast nahtlos zu- und ineinander.





Das künstlerische Konzept

Beim Gang durch das neue Viertel hatte ich folgende Assoziation: Eine Person läuft durch das Quartier und schält einen Apfel. Die Schalen fallen zu Boden, hinterlassen an verschiedenen Stellen Spuren und Wegmarken. An der einen Stelle liegen die Schalen auf der Erde, an anderen Stellen rollen sie sich zusammen, bilden kleine runde Formen. In meiner Vorstellung entstanden erste visuelle Ideen, geschwungene Gebilde, die in den Himmel steigen oder in der Erde wurzeln, bodenständig und schwebend zugleich. Die Kreisform kam mir in den Sinn, ihre Qualitäten wie Verschließen und Öffnen sowie Bewegung und Kreisen. Dann die Spannung gleicher Formen, die aufeinandertreffen und neue Bewegungen erzeugen. Das halbkreisförmige Segment als grundlegende Figur war gefunden. Ein zweiter Aspekt kam hinzu: Wegmarke sollte meine Plastik sein, den Blick lenken, den Schritt leiten durch das Viertel. An drei Stellen formt sich eine Gestalt aus sich formal entsprechenden Elementen, konfiguriert und verflüchtigt sich wieder, um sich einige Meter weiter neu zusammenzufügen.

Grundform und Ausführung

Die Plastiken auf Kreisverkehr 1 und 2 setzen sich jeweils aus drei halbkreisförmigen Cortenstahl-Elementen zusammen, die in der Dillinger Hütte hergestellt werden. Der Durchmesser der Elemente ist 3 Meter, Breite 4 Meter, Tiefe 1,5 Meter. Wandstärke ist 5 cm. Die Halbkreisform der Einzelelemente evoziert Vorstellungen von Bewegung und Kraft. Die Energie, die von ihnen ausgeht, weht wie ein frischer Wind durch die Europaallee. Sie ähneln fliegenden Blättern, die für einen kurzen Moment aufwirbeln, sich zu einer neuen Form zusammenfügen, sich zum nächsten Ort bewegen. Es entsteht ein dynamischer Dreiklang von Kreisverkehr 1 über Kreisverkehr 2 bis zum Platz vor der „Vitrine de France“, wo die Bewegung – je nach der Perspektive – verebbt oder ihren Anfang nimmt. Die drei Elemente sind durch Schlitze miteinander verbunden, wie Hände, die sich nur en passant berühren, oder wie Finger, die für einen flüchtigen Moment ineinander greifen

Plastik auf dem Kreisverkehr 1

Der Kreisverkehr hat einen Durchmesser von 19 Meter. Die horizontal geordneten Elemente berühren sich leicht und benötigen keine große Verankerung im Boden. Die Maße der Plastik betragen in der Höhe 4,6 m, Breite 9 m und Tiefe 5 m. Die Plastik berührt den Boden nur punktuell, als wollte

sie sich in flüchtigen Schritten fortbewegen. Dadurch wird auf die Möglichkeit verwiesen, eine Form oder Struktur in immer neuen Varianten zu wiederholen.

Plastik auf dem Kreisverkehr 2 und auf dem Platz vor der „Vitrine de France“

Der Kreisverkehr 2 hat einen Durchmesser von 8 Meter. Auch hier werden die drei Halbkreise miteinander verbunden. Im Gegensatz zum Kreisverkehr 1 werden allerdings die Elemente vertikal angeordnet und schrauben sich in den Himmel. Die Plastik erreicht eine Höhe von etwa 8,8 Meter, eine Breite von 5 und eine Tiefe von 6 Meter. Um die Verbindung zum Platz vor der „Vitrine de France“ herzustellen, „wächst“ dort ein einzelnes Segment aus dem Boden. Es stellt das Grundelement der Form dar, das sich auf den Kreisverkehrsflächen in neuen Formen materialisiert.

Historische und aktuelle Bezüge zum benachbarten Bahnhof

a) historischer Bezug: Die Eisenbahn – Dynamik und Motor der Industrialisierung. Die Erfindung der Eisenbahn, der Ausbau des nationalen und europäischen Schienennetzes waren Motoren der Industrialisierung im 19. Jahrhundert und somit auch Garant der Prosperität der Region. Dieser historischen Bedeutung des Bahnhofsgeländes für die industrielle Entwicklung in der Region trägt die Plastik Rechnung. Sie übersetzt die Dynamik, die von der Eisenbahn bzw. dem Bahnhof ausging und immer noch ausgeht, in eine angemessene Form, assoziiert Bewegung, Aufbruch und Lebendigkeit. Und sie besteht aus Stahl, eben dem Material, das für die Entwicklung der Region in den letzten beiden Jahrhunderten von ausschlaggebender Bedeutung war.

b) aktueller Bezug: Mobilität. Bahnhöfe sind „Umschlagplätze“ für Waren und Menschen. Hier ist ein Kommen und Gehen, hier erfährt man Ankunft und Abschied. Gleichzeitig sind Beschleunigung und Mobilität ganz wesentliche Merkmale der Epoche der Industrialisierung. Der Prozess der Beschleunigung dauert an und hat gerade hier in Saarbrücken eine neue Dimension erreicht.

Auch auf diesen aktuellen Beschleunigungsprozess möchte ich mit meiner Plastik anspielen, nicht wertend, sondern indem ich der Bewegung bzw. der Beschleunigung als einem wesentlichen Merkmal der Moderne formalen Ausdruck gebe, Bewegung einfange in Eisen und Stahl, den Materialien, ohne die es die Eisenbahn nicht gegeben hätte. In der Skulptur materialisiert sich Kraft, Entschlossenheit, Bodenständigkeit,



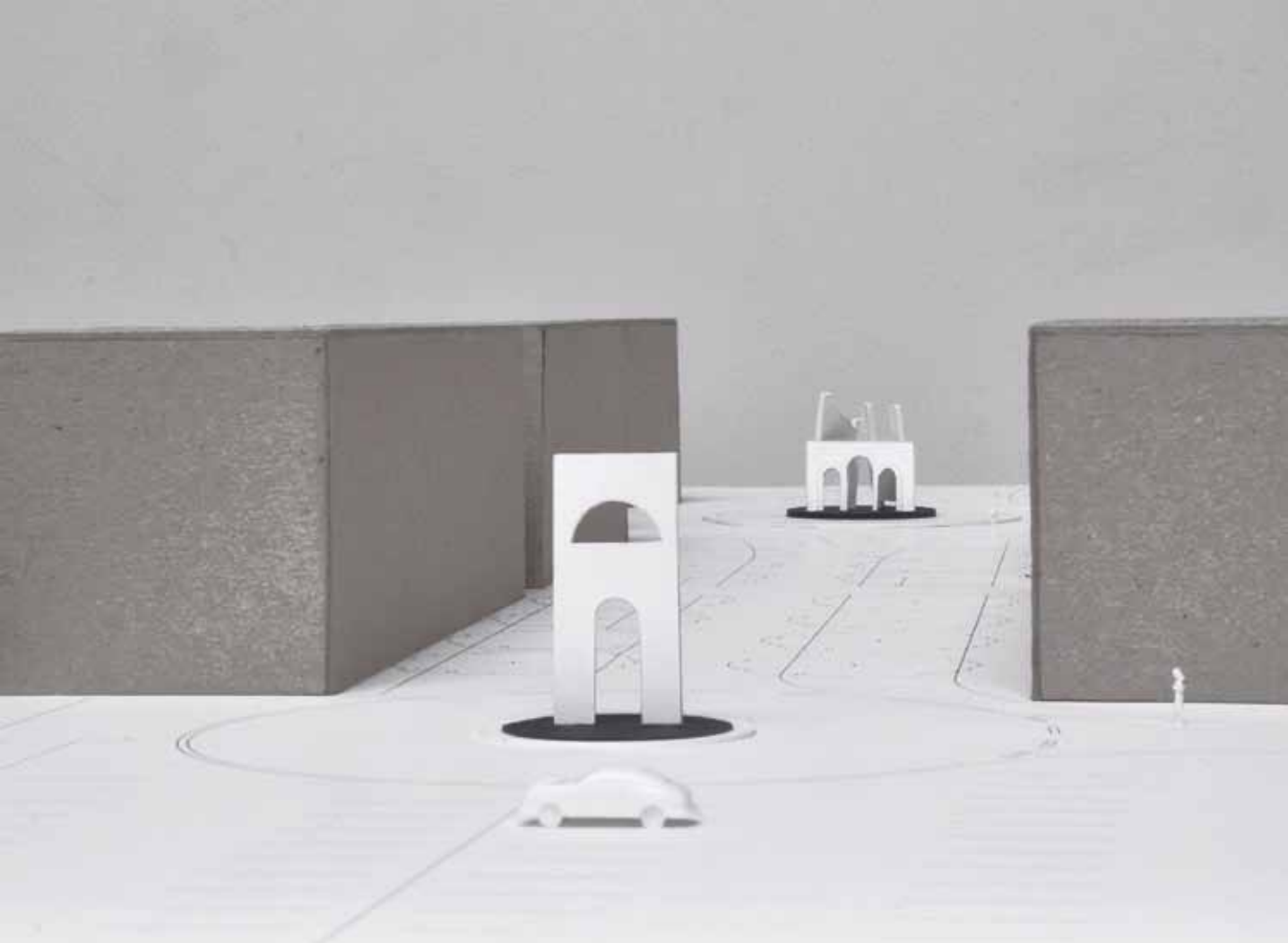
aber auch Leichtigkeit und Schweben. Bei aller Dynamik strahlen sie allerdings auch etwas Beruhigendes und Meditatives aus.

Städtebauliche Bezüge

Rodenhof/Ludwigsberg – City

Das Bahnhofsgelände ist für die Rodenhofer/innen schon seit Jahrzehnten eine mehr geduldete als offizielle Passage, eine Abkürzung von ihrem Viertel in die City. Der Stadtteil war bisher infrastrukturell nur über den Ludwigskreisverkehr, durch eine inzwischen nicht mehr benutzbare Straße (Lützelbachtunnel) und den mehr oder weniger illegalen Fußweg erreichbar. Dieser Fußweg durch das Bahnhofsgelände war nur Insidern bekannt und ohne Markierung. Eine wichtige Aufgabe des nun neu strukturierten „Quartier Eurobahnhof“ ist es, eine städtebauliche Verbindung zwischen City und Rodenhof herzustellen. Die geplante Plastik unterstützt visuell diese Verbindung, setzt Wegmarken an dem alten Fußweg durch das Bahnhofsgelände. Mit weitausgreifender Geste empfängt sie nicht nur die motorisierten Besucher/innen des Quartiers, sondern auch die Fußgänger/innen. Wie geschwungene Wegweiser weisen sie den Weg in die City und umgekehrt. Damit unterstützt die Plastik visuell die Verknüpfung zwischen Rodenhof und City und verweist nicht nur auf die im Quartier entstehende Dynamik aus Hotel, modernen Gewerbeansiedlungen, Kunst und Wohnen, sondern auch als verbindende Passage, als Vernetzung ehemals getrennter Stadtteile. Der „Tunnelblick“, den die Rodenhofer einnehmen mussten, wenn sie zu Fuß „in die Stadt“ gingen, löst sich auf. Die Plastik öffnet gestisch den Blick, lädt ein in alle Richtungen, spielerisch, offen, wegweisend.

Tor de France

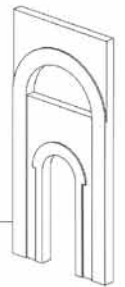
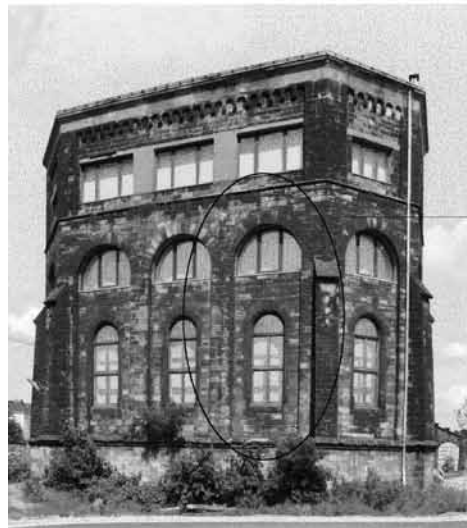
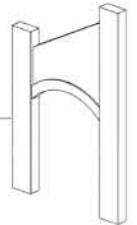
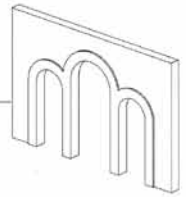


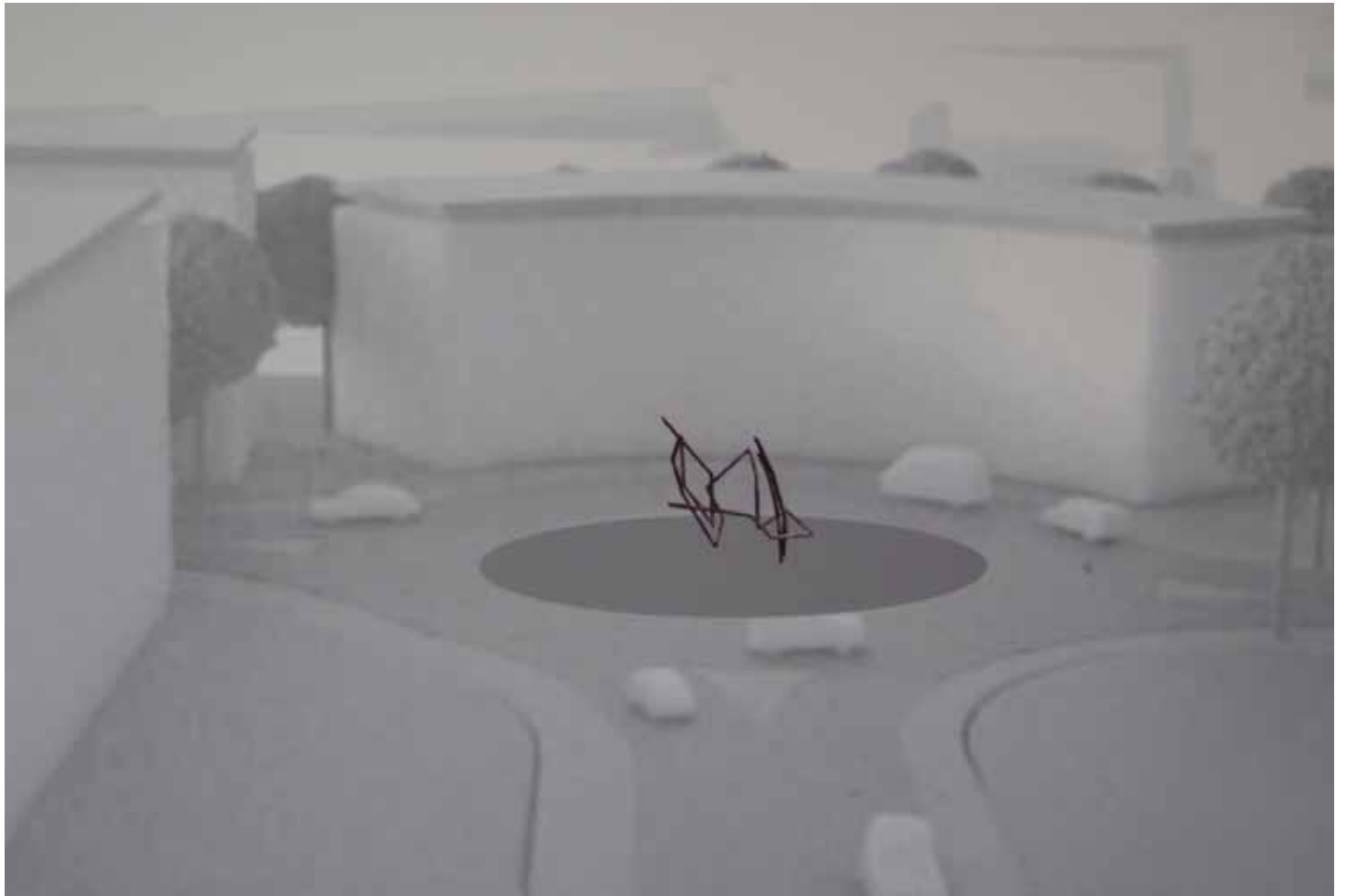
Der Entwurf „Tor de France“ bespielt beide Kreisverkehrsflächen mit Torskulpturen, die sowohl miteinander als auch mit ihrer Umgebung in Dialog treten, wodurch sie formal wie inhaltlich die Europaallee als Hauptachse des neuen Stadtquartiers rahmen. Dazu werden prägnante Fassadenelemente der typischen, denkmalgeschützten Sandsteinarchitekturen, wie Wasserturm und Reparaturhalle des Dampflokbetriebswerkes, abgenommen und abstrahiert in weißem Sichtbeton nachgebaut. Die charakteristischen Bögen der ehemaligen Bahngebäude werden so zu Toren, die für die Schlüsselstellung Saarbrückens als Pforte zu Frankreich stehen. Gleichzeitig veranschaulichen sie die Symbiose aus Alt und Neu, die für das gesamte Viertel prägend ist. Durch das klare Zitieren weithin bekannter Architekturen bieten die Skulpturen auch den Bürgern Saarbrückens die Möglichkeit, sich mit den „Tor de France“ und dem neuen Stadtquartier zu identifizieren. So werden die Tore zum Bindeglied zwischen Alt und Neu, zwischen Besuchern und Bewohnern, zwischen dem „Quartier Eurobahnhof“ und den angrenzenden Stadtvierteln.

Auf dem Kreisverkehr 1 lehnen die Torelemente spielerisch wie ein Kartenhaus aneinander. Dadurch wird das Fragmentarische der nachgegossenen Architekturelemente verdeutlicht.

Das einzelne Tor auf Kreisverkehr 2 wiederum erinnert in seiner Klarheit an die Tore und Bögen großer Prachtstraßen. Dieses Element bezieht sich formal auf den Wasserturm am anderen Ende des Quartiers und schlägt so eine gedankliche Brücke vom Eingang des „Eurobahnhofes“ über das ganze Viertel hinweg.

Die Skulpturen auf Kreisverkehr 1 und 2 stehen auch sichtbar im Dialog, wodurch sich von verschiedensten Standpunkten aus spannende Sichtachsen und Durchblicke auf tun. Die „Tor die France“ geben dem Quartier Eurobahnhof eine auf seine Vergangenheit bezugnehmende aber die Weiterentwicklung der Stadt aufzeigende Identität.





Es geht mir nicht darum, Skulpturen zu platzieren, die als ‚Stadt­möblierung‘ austauschbar sind und auch woanders stehen könnten. Mein Vorschlag reagiert auf den Anspruch des Ortes: Das „Quartier Euro­bahnhof“ wird ein Ort der Begegnung und des Austauschs am Übergang von einer Kultur zur anderen, die sich trotz räumlicher Nähe immer noch sehr fern sind. Meine Skulpturen sollen dazu beitragen, Brücken zu schlagen und Identitätsfragen zu stellen, die Franzosen und Deutsche gleichermaßen berühren.

Deutung

Dadurch, dass KUMNOT und SMYRL in unmittelbarer Nähe zum Bahnverkehr errichtet werden sollen, wird eine Sinn-Achse deutlich: Züge fahren auf vorgefertigten, in ihrem Querschnitt konstanten Stahlschienen. KUMNOT und SMYRL schreiben in massivem Vierkantstahl eines konstanten Materialquerschnitts ausladende Bahnen in den Raum, die über ihre materielle Präsenz hinausweisen: Es soll eine Brücke zwischen der alten und neuen Nutzung des Geländes geschaffen werden. Stahl tritt aus seiner funktionalen Bedeutung als Material der Maschinen, Schienen, Waffen und Konstruktionen heraus und trägt ein Gefühl von Wachstum, Geschwindigkeit und Bewegung in sich, Bewegung, die, dem Einzelbild eines Filmstreifens ähnlich, im Moment der Betrachtung innezuhalten scheint. Meine Skulpturen sind mit Stahl in den Raum geschriebene Körperlichkeit: In der Addition gerader Stahlabschnitte haben sie mit dem menschlichen Skelettaufbau zu tun, ohne dessen Gelenke Bewegung unmöglich wäre. Die Stahlverbindungsstellen haben Gelenkcharakter. Trotz physischer Tonnenschwere scheinen die Skulpturen tänzerisch leicht. Sie vermitteln ein Gefühl vegetabilen Wachstums und Rankens. Sie definieren einen Ort der Begegnung zweier unterschiedlicher Kulturen:

KUMNOT bildet Tor und Auftakt für denjenigen, der das „Quartier Eurobahnhof“ von der Grülingstraße her betritt, und ist markante, zentrifugale Drehachse im Quartier. Sie ist eine nach beiden Seiten offene und bewegte Linie, die in ihrer Erdbezogenheit an den ‚deutschen Tanz‘ denken lässt, eine Tanzform des 18. Jahrhunderts, aus der sich im 19. Jahrhundert der Wiener Walzer entwickelt hat. KUMNOT ist geprägt von einer elementaren, rotierenden Dynamik. Sie scheint von einem Sog erfasst zu sein, der von SMYRL her zu kommen scheint und sie in die Diagonale drängt. KUMNOT hat vielleicht auch etwas vom Dirigenten, der

in heftigen Gesten sein Orchester dirigiert, oder vom Horizontverlauf hügeliger Landschaft, wie sie Saarbrücken umgibt.

SMYRL bildet den spektakulären Abschluss der Allee und ist Blickfang zur ‚Vitrine de France‘ hin. Ihre Linie kehrt zu sich selbst zurück. Im Gegensatz zu ihrem Formgegenüber wirkt sie elegant, von innerem Wachstum in die Vertikale getrieben. Man mag sich auch an eine sich aufrichtende Schlange oder an den Spitzentanz erinnert fühlen, wie er erstmals in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Paris praktiziert wurde. Ihre steile Vertikalität verkörpert (ganz im Sinne Eiffels) Selbstbewusstsein, Wille zur Selbstdarstellung und Stolz gegenüber der Emotionalität und ausgelassenen Bewegungsfreude ihres Gegenübers. SMYRL genügt sich selbst. Sie ist die ‚Klassischere‘ von beiden.

Durch die Gegenüberstellung zweier ambivalenter Skulpturentypen können Korrespondenzen und Differenzen unterschiedlicher Lebenshaltungen und Seinsideale reflektiert und zueinander in Beziehung gesetzt werden. Ein vielschichtiges, darüber hinausgehendes Assoziationsspektrum schafft auch für denjenigen innere Zugangsmöglichkeiten, der nicht die Begegnung mit zeitgenössischer Kunst gewohnt ist, ohne dass das skulpturale Ensemble seinen künstlerischen Anspruch aufgibt. Ich will mit meinem Gestaltungsvorschlag einen unverwechselbaren und lebendigen Ort der Begegnung für Menschen unterschiedlicher kultureller Provenienzen, Interessen und Erfahrungen schaffen und zur Diskussion anregen. Es soll ein urbaner, energiegeladener Ort entstehen, der auch bei täglicher Betrachtung immer wieder neu erlebt und erschlossen werden kann. Trotz der dialogischen Konzeption können die Skulpturen auch einzeln realisiert werden.

Material und Technik

KUMNOT und SMYRL bestehen aus massivem Vierkantstahl mit einem Querschnitt von 120 mm. Unterschiedlich lange Stäbe sind miteinander verschweißt, die Schweißnähte verschliffen und die Oberfläche naturbelassen. Alternativ kann die Skulptur feuergeschwärzt und mit einer transparenten Antikorrosionsschicht versehen werden, die Rostentwicklung hemmt. Die stählernen Grundplatten, mit denen die Skulpturen verschweißt sind, liegen ca. 30 cm unter Erdniveau, übernehmen den umgebenden Bodenbelag, sodass die Skulpturen direkt auf dem Boden zu stehen scheinen. Die Grundplatten sind so dimensioniert, dass

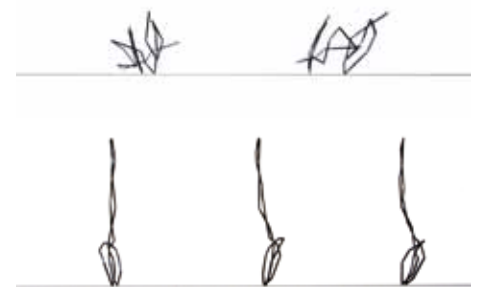
auf die Erstellung eines Betonfundaments verzichtet werden kann und die Gewichtsverteilung den bauseitigen Vorgaben für die beiden Standorte entspricht. Zum Schutz der Gründungsfolie sollte der Kreisverkehr, für den KUMNOT vorgesehen ist, um ca. 20 cm aufgeschüttet werden.

Die Skulpturen sind wetterresistent und wartungsfrei. Vandalismus wurde bislang bei meinen öffentlichen Arbeiten nicht festgestellt. Sie werden in Zusammenarbeit mit einem metallbearbeitenden Fachbetrieb hergestellt und montiert. Ein statischer Nachweis wird erbracht. Die Nachwirkung sollte durch im Boden eingelassene Leuchtkörper gesteigert werden.

Material: KUMNOT: 45 Meter massiver Vierkantstahl der Materialgüte ST 56/2 (S355J2+AR) mit 120 mm Querschnitt. SMYRL: 39 Meter massiver Vierkantstahl der Materialgüte ST 56/2 (S355J2+AR) mit 120 mm Querschnitt.

Dimension: KUMNOT: ca. 5,80 x 6,50 x 7,50 m / SMYRL: ca. 10 x 2,70 x 2,10 m

Gewicht: KUMNOT: ca. 4,5 t / SMYRL: ca. 3,9 t





Insel 1: Modulsulptur

Durch die Verwendung eines Moduls knüpfe ich an die architektonischen Elemente vor Ort an. Die Module setze ich so zusammen, dass ein Wechselspiel zwischen strenger Konstruktion und ornamentaler Setzung entsteht, eine Spannung zwischen Ruhe und Bewegung. Durch diese Formation möchte ich dem Wandel des Ortes eine Markierung geben und eine visuelle Verknüpfung von Vergangenheit und Zukunft schaffen. Das Modul selbst basiert auf 2 geometrischen Grundformen: dem Kreis und dem Quadrat, die in sich spannungsvoll kombiniert sind. Auf einem quadratischen Raster setzt sich das plastische Ensemble aus 6 Modulen zusammen und breitet sich auf dem Kreisverkehr in alle Richtungen aus, es schwingt vom Boden in eine Höhe von 2 Metern.

Farbe: Die Module sind aus orangefarbenem Flowstone gegossen und mit farbverstärkender Schutzlasur eingelassen. Dadurch ergibt sich eine lebendige, kräftige und freundliche Farbigkeit mit Signalwirkung. Das Orange hebt sich gut von seiner Umgebung ab und bildet einen lebendigen Kontrast zu seiner begrünten, bzw. winterlichen Umgebung. Die Skulptur ist leicht erhöht auf einem anthrazitfarbenen Sockelfundament befestigt.

Bepflanzung: Die Bepflanzung der Insel ist auf einfachen Grasbewuchs beschränkt. Die Wiese soll in regelmäßigen Abständen gemäht werden, so dass im Wechsel zwischen hohem und niedrigem Gras die Skulptur immer wieder anders erlebbar ist. Das Ensemble ist sowohl für den umfahrenden Betrachter erfahrbar, aber es ist auch als Bodenrelief aus der Höhe der umliegenden Gebäude zu erleben. Beim Umfahren des Kreisverkehrs ergibt sich ein Wechselspiel von Mauern und Öffnungen, Einblicken und Durchblicken. Durch die einfache Formensprache charakterisiert sich dieser Platz auch den vorbei Fahrenden, die die Skulptur nur einen kurzen Moment erleben.

Insel 2: Intarsie mit Windobjekt

800 Meter weiter östlich liegt die kleinere Insel. Eine Intarsie basiert hier auf dem gleichen Rastersystem wie bei Insel 1, doch wird das Modul-Prinzip hier in den Boden eingelassen. Es sind die Umrisse der Module, die im Wechsel zwischen geschwungen und eckig auf dem Boden ein Ornament ergeben. Es entstehen Linien, die sich verzahnen, öffnen und schließen und sich an einer Stelle zu einer Art Augiformieren. Inspirierend waren hierfür die Aufsichten der historischen städtebaulichen

Pläne. Der gesamte Boden der Insel besteht aus anthrazitfarbigem Asphalt, das als Intarsie eingelegte „Ornament“ aus EPDM ist dagegen leuchtend orange. EPDM ist eine widerstandsfähige Kunststoffbeschichtung, die in den Asphalt eingebrannt wird. Etwas aus dem Zentrum der Insel gerückt steht ein orangefarbener Betonquader, der Bestandteil des Bodenornaments ist. Der Betonquader ist Basis für die matt geschliffene Edelstahlstange. Mit ihr erstreckt sich die Gestaltung 8 Meter nach oben. Die Stange ist Träger eines skulpturalen Zeichens, das sich dort als Fortsetzung des Bodenornaments in Interaktion mit dem Wind formuliert. Das wie ein Auge oder Logo anmutende Zeichen dreht sich mit dem Wind in alle Richtungen und signalisiert in der Ferne, dass es sich hier um einen Ort der Bewegung und Veränderung handelt. Die Drehung ist möglich durch ein eingebautes Radialkugellager. Das Windobjekt selbst ist aus Aluminium und wird mit einer Einbrennlackierung orange gefärbt.

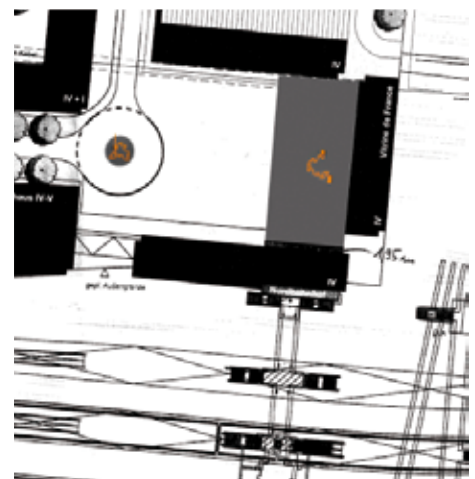
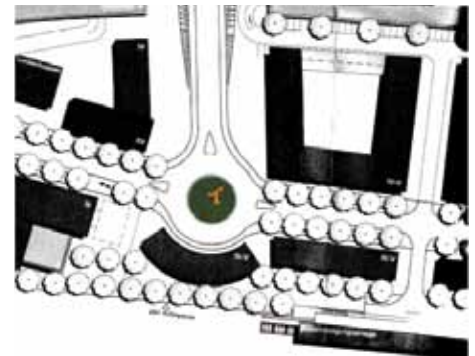
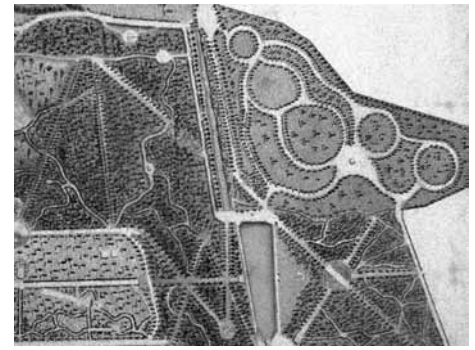
Bahnhofsvorplatz: Intarsie mit Sitzelementen

Im Falle der Realisierung beider Inseln wäre eine Erweiterung des Konzeptes auf dem Bahnhofsvorplatz finanziell machbar. In Verlängerung der Europaallee nehme ich auf dem Vorplatz der „Vitrine de France“ das Motiv des Ornaments noch einmal auf. Hier wird das Prinzip der Intarsie und das Spiel der Farben Orange und Anthrazit wieder aufgenommen. Eingebettet in Variationen des Modulsystems verstecken sich auch hier die Elemente des „Logos“. Der Boden rund um die Intarsie und diese selbst ist aus weichem Tartan, so dass beim Betreten der Schritt automatisch verlangsamt wird. Die Betonplatten werden dort mit gleichfarbigen Tartanplatten ausgetauscht, so entsteht ein fließender Übergang zwischen den harten und weichen Materialien. Die Wege der Intarsie verbinden zwei Sitzelemente, ein Quadrat und ein Rechteck, welche wiederum Bestandteil des Rasters sind. Die kubischen Elemente aus Flowstone haben eine Sitzhöhe von 45 cm und laden zum Verweilen ein. Von ihnen aus ist nicht nur das umlaufende Bodenornament erfahrbar, sondern auch das Windspiel der Insel 2.

Vision

Erweiterung auf andere Orte

Vorstellbar ist es, das Prinzip des Modulornaments auch auf andere Bereiche rund um den Bahnhof zu erweitern. Sie könnten sowohl als Skulptur und Architektur, als Sitzelement, als Markierung einer Wasserstelle oder auch als Bodenarbeit vielfältig zusammengesetzt werden.



Ring, Ring



1

Der Entwurf versucht eine Antwort auf das Thema Verkehrskreisverkehr, indem er die Kreisfläche selbst als Bestandteil der Gestaltung einbezieht und so seinen rein funktionalen Aspekt m. E. zumindest erweitert.

2

Er gibt dem Hauptthema des Ortes – Bewegung – ein deutliches Bild, nämlich: Räder.

3

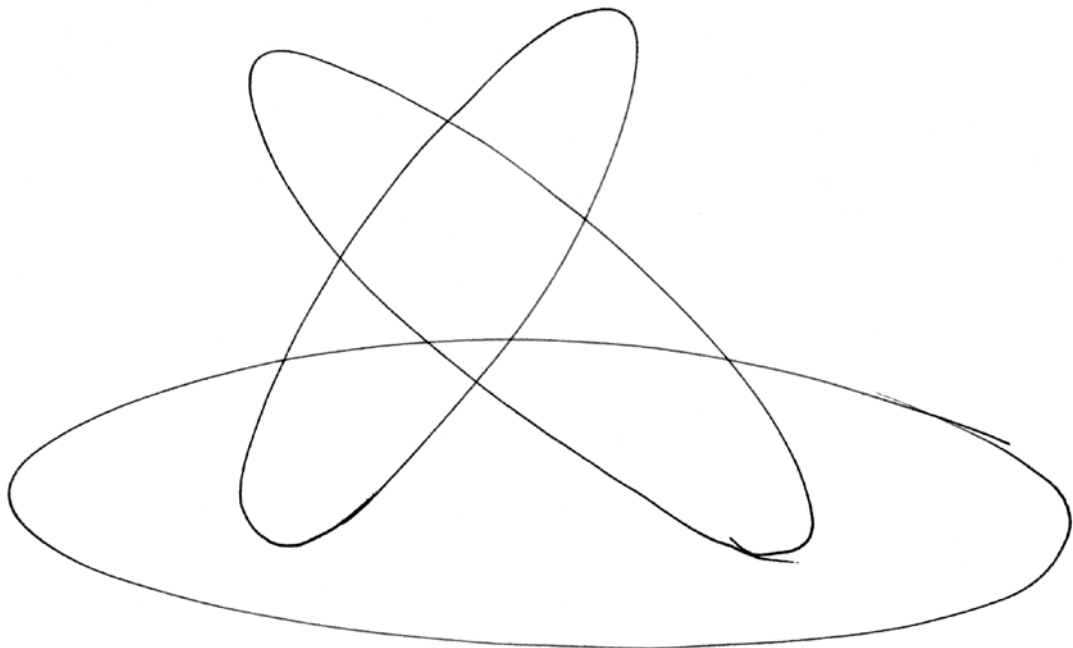
Die verschränkten Kreislinien im Raum lassen Assoziationen zu Austausch und Verbindung anklingen, z.B. zwischen zwei Staaten.

4

„Ring, Ring“ antwortet auf die von Bewegung und geraden Linien dominierte Situation mit drei Kreisen.

„Ring, Ring“ besteht aus zwei ineinander gestützten Kreislinien aus vollem Stahl. Ihr Durchmesser beträgt 3,90 Meter. Der Querschnitt der Linie misst 18 x 18 cm. Das gesamte Gewicht beider Ringe beträgt etwa 6 Tonnen. Die Kreise werden mit angebrachten Dollen in einem Köcherfundament am Ort platziert, ineinander gelehnt und gegebenenfalls verbunden. Die Kreisfläche wird mit hellgrauem Granitpflaster (10 x 10 cm) ringförmig belegt und mit einem niedrigen Bordsteinrand eingefasst.

„Ring, Ring“ definiert mit zwei Kreislinien den Ort.



Vom Bahnhof St. Johann-Saarbrücken zum „Eurobahnhof Saarbrücken“
Oranna Dimmig, Claudia Maas

Der enorme wirtschaftliche Aufschwung, den die Saargegend und die beiden kleinen Landstädtchen Saarbrücken und St. Johann – sie bildeten ab dem 1. April 1909 mit der Industriestadt Malstatt-Burbach die Großstadt Saarbrücken – ab der Mitte des 19. Jahrhunderts genommen haben, ist auf das Engste mit dem Bau der Eisenbahn verbunden. Unter Führung des Bergamtsdirektors Leopold Sello strebte seit 1836 ein Bürgerkomitee den Bau einer zunächst vor allem zum Kohle- und Gütertransport gedachten Eisenbahnstrecke an. Am 15. und 16. November 1852 schließlich konnte durch Betreiben der preußischen Regierung unter der Bezeichnung „St. Johann-Saarbrücken“ der Bahnhof Saarbrücken eröffnet werden. Am 15. November kam die erste Lokomotive aus Ludwigshafen an, am 16. November wurde die 31 km lange Strecke von der bayrischen bis zur französischen Grenze, von Bexbach über Neunkirchen und Saarbrücken nach Stieringen in Betrieb genommen und damit die Verbindung zwischen Frankfurt/Mannheim und Paris via Saarbrücken hergestellt. Die „Saarbrücker Bahn“ zählt zu den frühesten preußischen Staatsbahnen und war die erste, die ein Industriegebiet erschloss und an eine Fernstrecke anband.

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs wurde entsprechend seiner Lage an einer Durchgangsstrecke als „Inselgebäude“ zwischen zwei Gleisen errichtet. Die lange Front des repräsentativen Gebäudes im neoromanischen Stil lag parallel zu den Gleisen und war in einen von Türmen flankierten erhöhten Mittelteil und turmähnlich abschließende Seitenteile gegliedert. Gleise und Empfangsgebäude lagen zum Schutze der technischen Einrichtungen, der Züge und Menschen erhöht auf einem Damm, der Zugang zum Gebäude erfolgte daher – im Land des Bergbaus (!) – durch eine Untertunnelung mit anschließender Treppenanlage. Die erhöhte Lage des Bahnhofs ermöglichte einerseits den Reisenden einen schönen Ausblick auf die Stadt und ihre landschaftliche Umgebung und andererseits den Einwohnern das Schauspiel der wie auf einer Bühne ankommenden und abfahrenden Züge.

Spätere Um-, An- und Ausbauten des sich ständig verändernden und vergrößerten Bahnhofes orientierten sich an dem neoromanischen Rundbogenstil des Empfangsgebäudes. Dadurch bot das allmählich entstehende Ensemble der Saarbrücker Bahnhofsgebäude bis zu den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges ein einheitliches Erscheinungsbild.

Die heute in dem „Quartier Eurobahnhof“ erhaltenen Bahngebäude aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg bewahren in den sorgsam bearbeiteten Sandsteinquadern, in den Rundbogenfenstern und Rundbogenfriesen ihrer Fassaden die Erinnerung an dieses erste Saarbrücker Bahnhofsgebäude, das „Inselgebäude“ von 1851.

Auch das 1893-95 erbaute Empfangs-Vorgebäude, das auf dem Bahnhofsplatz vor dem erhöhten Gleiskörper mit dem Tunnelzugang errichtet wurde, orientierte sich an dem „Inselgebäude“. In diesem neuen Vor-Empfangsgebäude spiegelte sich in abgewandelter Formensprache die prägnante Silhouette des Empfangsgebäudes von 1851.

Umbaupläne für die Empfangsgebäude wurden erst durch den Ersten Weltkrieg, dann durch den Zweiten Weltkrieg verhindert. Bis zu den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges, von denen 80% der Bahnanlagen und des angrenzenden Stadtviertels betroffen waren, blieb das Erscheinungsbild des Saarbrücker Hauptbahnhofes weitgehend unverändert. Die Ruinen der beiden Empfangsgebäude wurden nach dem Krieg in vereinfachter Form wiederaufgebaut bzw. instandgesetzt.

1963 musste das zweitürmige Vorgebäude dem Neubau eines Empfangs- und Verwaltungsgebäudes weichen. Bis 1971 entstand das heutige Bahnhofsgebäude, eine nüchterne, siebengeschossige Scheibe“ von 120 Metern Länge und 26 Metern Höhe, als Bahnhofsgebäude durch die Bahnhofsuhr zu erkennen. „Dieses neue Empfangsgebäude verstellte den Blick auf das alte Inselgebäude, das immer noch, wenn auch turmlos, zwischen Gleis 5 und Gleis 16 ein ärmliches Dasein fristete, einer zügigen Gleisführung im Wege stand und jetzt auch keine städtebauliche Wirkung entfalten konnte.“ (Marlen Dittmann, 2002, S. 40-41) Das Gebäude wurde 1978 abgerissen.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts wurde das neue Bahnhofsgebäude umfassend modernisiert und mit dem Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz Ende 2007 als „Eurobahnhof Saarbrücken“ wieder eröffnet. Zugleich bekam der Bahnhof im Norden ein zweites Empfangsgebäude. Dieses verbindet den „Eurobahnhof“ mit dem neuen Stadtviertel „Quartier Eurobahnhof“, das auf den Teilen der Bahnanlagen entsteht, die in der jüngeren Vergangenheit stillgelegt wurden.



Bahnhof St. Johann-Saarbrücken. Die Abbildung zeigt den soeben auf dem hochgelegenen stadtseitigen Gleis vor dem Empfangsgebäude eingefahrenen Zug der französischen Kaiserin Eugenie. Der Zugang zum Empfangsgebäude erfolgte durch den Tunnel (Holzstich, 1864)



Hauptbahnhof Saarbrücken. Links des Empfangsgebäudes ein angebautes Bankgebäude, daneben das Postgebäude; rechts neben dem Empfangsgebäude das Bahndirektionsgebäude, davor das Einkaufszentrum „Saar-Galerie“ und die Bergwerksdirektion (Luftbild 1998)



Blick auf den Saarbrücker Hauptbahnhof (Postkarte, 1900)



Bahnhof mit dem Empfangsgebäude von 1851 (Inselgebäude), dem Vor-Empfangsgebäude von 1893-95, den Pavillons für die Fahrkartenausgabe und Reisebüro auf dem Bahnhofsvorplatz, sowie der rechts davon gelegenen Eisenbahndirektion (Foto, um 1930)



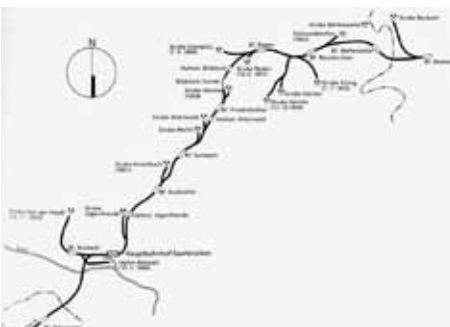
Hauptbahnhof Saarbrücken mit dem 1963-1967 errichteten Empfangs- und Verwaltungsgebäude (Postkarte, um 1987)



Hauptbahnhof Saarbrücken mit den beiden nach dem Krieg verändert wiederaufgebauten Empfangsgebäuden, den Gleisanlagen, dem Bahnhofsvorplatz und der Eisenbahndirektion (Luftaufnahme, vor 1963)



„Eurobahnhof Saarbrücken“ (Foto 2007)



Die erste durchgehende Eisenbahnstrecke durch das Saarkohlerevier einschließlich der Grubenanschlussbahnen. Sie verband das bayerische Bexbach mit dem französischen Forbach und führte über das preußische Saarbrücken

Aus strategischen Überlegungen musste der neue Bahnhof Saarbrücken-St. Johann auf der rechten Seite der Saar angelegt werden. Die Standortwahl fiel auf eine unbebaute Anhöhe außerhalb der Stadt St. Johann auf der Banngrenze zwischen St. Johann und Malstatt. Gleisanlagen und Bahnhof lagen erhöht und wurden über die heutige Bahnhofstraße und die nach Norden abknickende, zum Bahnhof hin ansteigende Reichsstraße an die Stadt angebunden.

Den lebhaften Anstieg des Personen- und Güterverkehrs der Eisenbahn, der zu ständigen Vergrößerungen von Bahngelände und -anlagen führte, mögen ein paar Zahlen verdeutlichen:

1846: die saarländischen Postanstalten melden 11.760 von Saarbrücken abreisende Menschen

1851: die Strecke Saarbrücken – Paris kann mit der Eisenbahn in 13 Stunden zurückgelegt werden, das ist ein Zehntel der Zeit, die die Postkutsche benötigte

1852: die neue Eisenbahn befördert 38.925 Personen

1853: die Personenbeförderung der Bahn steigt auf 171.375 Menschen, der Gütertransport auf über 400.000 Tonnen an

1865: es reisen über 1 Million Personen in Saarbrücken ab

1879: im Hauptbahnhof Saarbrücken stehen über 1.200 Personen in Arbeit und Lohn

1932: täglich 453 an- und abgehende Personenzüge, davon 51 D-Züge

Die zwei Gleise der Anfangszeit waren schon nach wenigen Jahren den Erfordernissen des lebhaft anwachsenden Verkehrs nicht mehr gewachsen. Bei der Erweiterung der Gleisanlagen entstand auch ein zweiter Tunnel (Ost), durch den die Reisenden vom Bahnsteig direkt zum Bahnhofsvorplatz gelangen konnten. Beide Tunnelröhren wurden zwischen 1920 und 1935 verlängert, ein Gepäcktunnel in den 1980er Jahren in Betrieb genommen.

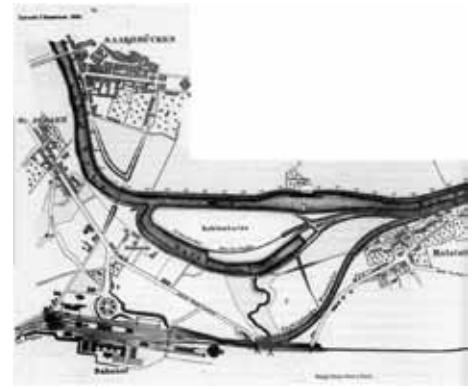
1862/63 wurde nördlich des „Inselgebäudes“ ein neues Betriebswerk errichtet. Zwei überbaute Drehscheiben, die als Schuppen für jeweils 16 Lokomotiven dienten, weisen auf die Bedeutung hin, die der Bahnhof Saarbrücken inzwischen erlangt hatte. Gleisanlagen und Betriebs-einrichtungen wurden entsprechend den Erfordernissen des Zugverkehrs immer wieder erweitert und ausgebaut.

1908 konnten durch den Bau der zweiten Brücke über die Trierer Straße zwei Umfahrgleise in Betrieb genommen werden, die vertieft nördlich um das übrige Bahngelände herumführen. Seither können Güterzüge ohne Berührung des Hauptbahnhofes zum weiter östlich gelegenen Verschiebebahnhof fahren.

Vor Beginn des Zweiten Weltkrieges 1939 waren die Bahnanlagen des Hauptbahnhofs Saarbrücken auf rund 86 km verlegte Gleise und 435 Weicheneinheiten angewachsen, die wie die übrigen technischen und baulichen Einrichtungen 1945 zu 80% zerstört waren. Sogleich nach Kriegsende begannen die Reparatur- und Wiederaufbauarbeiten, anfangs durch den Mangel an Fachkräften und Material erheblich erschwert. In den 1950er Jahren wurden in einem jahrelangen Bauprogramm alle Weichen und Hauptgleise erneuert, dabei auch die Gleisanlagen verbessert – im Hinblick auf das 1959 in Betrieb genommene Zentralstellwerk und die Umstellung von Dampf- auf Elektrolokomotiven.

Einige Jahre später, am 29. Mai 1976, ging die Ära der Dampflokomotive im Saarland zu Ende. Anschluss an das System von Trans Europa Express (TEE) 1970 und Inter City (IC) 1985 waren weitere Stationen in der Entwicklung des Hauptbahnhofs Saarbrücken, jeweils begleitet mit Umbau- und Verbesserungsarbeiten an Gebäuden, Gleisen und technischen Anlagen.

Vorläufig letzte Stufe dieser Entwicklung ist der Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz des „Eurobahnhof Saarbrücken“: seit 2007 verkehren ICE- und TGV-Züge zwischen Paris und Frankfurt mit Halt in Saarbrücken. Die Reisezeit Saarbrücken-Paris verkürzt sich auf nur noch 1 Stunde und 50 Minuten. Im Zuge von Umstrukturierungs- und Modernisierungsmaßnahmen wurde 1976 das Bahnbetriebswerk Saarbrücken Hbf (Dampflok-Bw) stillgelegt, im Januar 1989 begann man mit den Abbrucharbeiten. Für das freigewordene Gelände entwickelte die stadteigene Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH (GIU) das Projekt eines multifunktionalen Innenstadtkwartiers namens „Quartier Eurobahnhof“.



Anlage des Bahnhofs St. Johann-Saarbrücken im städtebaulichen Umfeld (Karte „Canal-, Hafen- und Eisenbahn-Anlage bei Saarbrücken“ von 1866)



Schiebebhühne des Betriebswerks Saarbrücken Hauptbahnhof



Zweiter Weltkrieg: Saarbrücker Hauptbahnhof nach Einstellung der Kampfhandlungen

Das „Quartier Eurobahnhof“

Das circa 100.000 qm umfassende, sichelförmige Areal des „Quartier Eurobahnhof“ in Saarbrücken wird im Süden und Osten von den Gleisanlagen des „Eurobahnhof“ begrenzt, im Norden von dem vertieften Umfahrgleis und an der kurzen Seite im Westen von der Trierer Straße. Südlich liegt die Innenstadt, nördlich das Wohngebiet Rodenhof.

Neues Rückgrat des Quartiers ist die West – Ost verlaufende „Europaallee“, die im Westen in einen Wendehammer mündet und im Osten zu dem Parkplatz vor dem neuen Nord-Terminal des „Eurobahnhof“ führt. Die Anbindung an das Saarbrücker Straßennetz erfolgt durch zwei von der Grülingstraße abzweigende Zufahrten, die mittels Brücken das Umfahrgleis queren. Die zur Zeit im Bau befindliche westliche Zufahrt ist durch je einen Kreisverkehr an die Grülingstraße und die „Europaallee“ angebunden; sie ist als Hauptzufahrt für den Autoverkehr zum „Quartier Eurobahnhof“ vorgesehen. Ein weiterer Kreisverkehr soll am östlichen Ende der Allee den Parkplatz vor dem Nordeingang des „Eurobahnhof“ erschließen.

Entlang der Allee entsteht das neue Quartier. Die ersten Neubauten, von privaten Investoren errichtet, sind oder werden im laufenden Jahr 2009 fertiggestellt. Nördlich der „Europaallee“ sind einige Gebäude des Bahnbetriebswerkes stehen geblieben, die in das Konzept des „Quartier Eurobahnhof“ einbezogen sind. Besonders hervorzuheben sind zwei denkmalgeschützte Gebäude: der Wasserturm des Dampflokbetriebswerks aus der Zeit vor 1880 (1960 zur Eisenbahnfachschule umgebaut) und die Reparaturhalle des Dampflokbetriebswerks von 1895. In dem historischen Schulungs- und Kantinengebäude der Deutschen Bahn hat sich bereits ein Kulturzentrum (KuBa) etabliert.

Die aktuellen Planungen sehen am neuen Terminal Nord des „Eurobahnhof“ einen Platz vor. Im Süden vom Terminalgebäude, im Osten von der „Vitrine de France“ und im Norden von einem weiteren Gebäude gefasst soll der Platz sich nach Westen zur „Europaallee“ mit dem Parkplatz hin öffnen. Die beiden direkt an der „Europaallee“ liegenden Kreisverkehrsflächen sollen nach Beschluss des Saarbrücker Stadtrates im laufenden Jahr 2009 mit Kunstwerken gestaltet werden.



1. Wasserturm des Dampflokbetriebswerks, Baujahr 1880
2. Reparaturhalle des Dampflokbetriebswerks, Baujahr 1895
3. Europaallee, Kreisverkehr 1, Blick nach Nordwesten
4. Europaallee, Blick nach Osten
5. Terminal Nord und Fläche des zukünftigen Bahnhofsvorplatzes Nord
6. Terminal Nord

Das „Quartier Eurobahnhof“ grenzt im Norden an den zu Malstatt gehörenden Stadtteil Rodenhof, der nach dem Zweiten Weltkrieg in verstärktem Maße als Wohngebiet ausgebaut wurde. Im Bereich dieses Viertels liegen die Reste einer historischen Gartenanlage, die sich zwischen 1768 und 1793 Fürst Ludwig von Nassau-Saarbrücken anlegen und sukzessive vergrößern und ausschmücken ließ: der Landschaftspark Ludwigsberg, Schönthal und Dianenhain. Das Gartenreich wurde in den französischen Revolutionskriegen zerstört. Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert wurde der ehemalige Kernbereich um das verschwundene fürstliche Lustschloss Ludwigsberg als Volkspark revitalisiert und entwickelte sich zu einem beliebten Ausflugsziel und Erholungsort. Seit den 1950er Jahren ist der Volkspark ein Schulstandort (heute Gesamtschule Saarbrücken-Ludwigspark).

Trotz allen Folgenutzungen und teilweisen Überbauungen der über 100 Hektar fürstlichen Gartenanlagen lebt der Park des 18. Jahrhunderts „in einer erstaunlichen Anzahl verschiedenster Spuren wie Geländemodellierungen, Wegeführungen oder bauliche Relikte. Kein historischer Garten also im herkömmlichen Sinn, sondern die fragmentarische Überlieferung einer im Übrigen untergegangenen Anlage. Aus Sicht der Denkmalpflege stellt sich die Aufgabe, diese Spuren zu lokalisieren, zu erforschen (...), sie zu sichern, besser lesbar zu machen, zu erschließen und mit zeitgenössischer Gestaltung in Wert zu setzen. (...) Dieser denkmalpflegerische Ansatz hat Eingang gefunden in die von der Stadt Saarbrücken entwickelten Pläne zur Revitalisierung des Ludwigsparks als Teilprojekt des EU-geförderten Projekts 'Regionalpark Saar'". (Reinhold Schneider 2006)

Der dem „Quartier Eurobahnhof“ unmittelbar benachbarte Südhang des Ludwigsparks wurde 2005/06 neu gestaltet. Er ist das Südtor des Saarkohlenwaldes, einem Teilgebiet innerhalb des Regionalparks Saar.

Seit den Anfängen von 1851 dehnte sich das Bahngelände nördlich des Empfangsgebäudes auf dem schmalen Höhenrücken unterhalb des Rodenhofes immer mehr aus. Zur Aufnahme von Gleisanlagen und Bahnbetriebswerk wurde das Gelände terrassiert, für die Anlage der Umfahrgleise konnte streckenweise eine natürliche Vertiefung genutzt werden.

Bahngelände und Betriebswerk waren nur für Mitarbeiter der Bahn zugänglich, das Gebiet wurde zu einer „Insel“ innerhalb der wachsenden Großstadt Saarbrücken. Für die Verbindung zwischen der Innenstadt und dem seit den 1920er Jahren verstärkt ausgebauten Wohnviertel Rodenhof stand der Lützelbachtunnel zur Verfügung, der das Bahngelände unterquert. Diese Insellage charakterisiert zur Zeit auch das „Quartier Eurobahnhof“. Dem PKW-Verkehr dient die Zufahrt oberhalb des „KuBa“ (Kulturnahnhof), die neue Hauptzufahrtsstraße ist derzeit noch im Bau begriffen. Für Fußgänger und Radfahrer steht seit Eröffnung des „Eurobahnhof“ 2007 außer dem Lützelbachtunnel auch der neue Terminal Nord des Bahnhofs zur Verfügung. Um zum Rodenhof zu gelangen, sind die Fußgänger allerdings auf die Zufahrt oberhalb des „KuBa“ angewiesen. Der historische Fußweg, der von Norden kommend in Serpentina über die Bahnböschung und mittels Brückensteg über die Umfahrgleise zum Lützelbachtunnel führt, ist gesperrt.

Im Westen führt eine vernachlässigte Treppe von der Trierer Straße aus auf das Gelände des „Quartier Eurobahnhof“, das auf der erhöht gelegenen Terrasse entsteht. Die anfangs gerühmten Panoramablicke auf die Doppelstadt St. Johann-Saarbrücken sind nach Süden durch die Bahnhofs- und Postgebäude versperrt, reichen aber nach Westen auf die Stadtteile Malstatt und Burbach mit der Burbacher Kirche und nach Osten über den Stadtteil St. Johann mit der Kirche St. Michael zum Wohngebiet Eschberg.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Überwindung der Insellage, die Einbindung des Viertels an die gewachsene Stadt und die Entstehung eines lebendigen urbanen „Quartier Eurobahnhof“ ist die in Wert gesetzte Zuwegung für alle Verkehrsteilnehmer. Kunst im öffentlichen Raum kann dazu einen entscheidenden Beitrag leisten.



25 Miniaturen mit Ansichten vom Ludwigsberg (Gouache, um 1789)



Plan der Gartenanlage Ludwigsberg und Schönthal, um 1789. Seit 2006 ist der Südhang des Ludwigsberges mit zeitgenössischen Mitteln neu gestaltet worden.



„Quartier Eurobahnhof“ vor Anlage der Europaallee, April 2006

Literatur

- Albert Ruppertsberg: Geschichte der Städte Saarbrücken und St. Johann von 1815 bis 1909, der Stadt Malstatt-Burbach und der vereinigten Stadt Saarbrücken bis zum Jahre 1914 (= Geschichte der Stadt Saarbrücken. Band 2), Nachdruck der 2., vermehrten Auflage 1910, St. Ingbert 1972, S. 42-61
- Kurt Hoppstädter: Die Entstehung der saarländischen Eisenbahnen. Saarbrücken 1961
- Karl-August Schleiden: Saarbrücken so wie es war. 1. Auflage Düsseldorf 1973, 4. Auflage 1994
- Karl August Schleiden, Franz Rudolf Schmitt, Bernd Schulz, Paul Thomes: Saarbrücken. Stationen auf dem Weg zur Großstadt. Saarbrücken 1989
Darin u.a.: Die Eisenbahn erreicht die Saar – Bayern liegt vorn, S. 28; Preußen zieht nach, S. 29; Das Eisenbahnnetz wächst, S. 30-33
- Jo Enzweiler (Hg.): Kunst im öffentlichen Raum Saarland. Bd 1, Saarbrücken, Bezirk Mitte 1945 bis 1996. Saarbrücken 1997
- Manfred Czerwinski und Doris Seck: Saarbrücken. Luftbilder von gestern und heute. Gudensberg-Gleichen 1998
- Rolf Wittenbrock (Hg.): Geschichte der Stadt Saarbrücken. Saarbrücken 1999
- Christof Trepesch (Hg.): Gartenkunst in Saarbrücken. Katalog zur gleichnamigen Ausstellung in der Alten Sammlung des Saarland Museums vom 20. Juni 1999 bis 29. August 1999. Worms 1999.
Darin zu den Gartenanlagen am Ludwigsberg: Minoti Paul: Der Ludwigsberg, S. 116-128; Oranna Dimmig: Zwei Architekturentwürfe Balthasar Wilhelm Stengels für die Gartenanlagen am Ludwigsberg, S. 129-134; Hans-Christoph Dittscheid: Ein Schlüssel zum Dianenhain, S. 135-137; Christof Trepesch: Die Revitalisierung des Ludwigsberges als Stadtpark, S. 189-195

- Michael Sander (Bearbeiter): Ankunft Saarbrücken Hbf ... 150 Jahre Eisenbahn an der Saar. Saarbrücken 2002 (Begleitpublikation zur gleichnamigen Ausstellung im Historischen Museum Saar)
Darin: Marlen Dittmann: 150 Jahre Baustelle. Die Gebäude am Saarbrücken Hauptbahnhof und ihr städtisches Umfeld, S. 12-41; Michael Sander: Die Saarbrücker Eisenbahn zwischen Paris und Berlin. Eisenbahn und internationale Politik seit Mitte des 19. Jahrhunderts, S. 42-97; Horst Rohrbacher: Der Hauptbahnhof Saarbrücken. Geschichte und Entwicklung der Eisenbahntechnik, S. 98-123
- Reinhold Schneider: Der Ludwigsberg in Saarbrücken. Edition Landesdenkmalamt des Saarlandes. Saarbrücken 2006
- Minoti Paul: Der Ludwigsberg. Fürstliche Gartenkunst in Saarbrücken (1769-1793). Saarbrücken 2009

Quellen

- Denkmalliste und Datenbank www.saarland.de/denkmal.htm
- Quartier Eurobahnhof www.eurobahnhof-sb.de
- GIU – Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH www.giu.de
- Regionalpark Saar www.saarland.de/regionalpark.htm
- Regionalpark Saarkohlenwald www.saarkohlenwald.de
- KuBa – Kulturzentrum am Eurobahnhof e. V. www.kuba-sb.de
- Lützelbachtunnel www.location-guide.eu

Biografien	Christian Hasucha	Ulrike Mohr	Michael Sailstorfer
—	—	—	—
Colin Ardley	1955 geboren in Berlin	1970 geboren in Tuttlingen,	1979 geboren in Velden/Vils
—	1975-81 Studium Freie Kunst	1997-04 Studium und Meisterschülerin an der Kunsthochschule	1999-2005 Studium und Meisterschüler an der Akademie der Bildenden Künste, München
1954 geboren in	an der HdK, Berlin	Berlin-Weißensee und Academy of	2003-04 Master of Fine Arts, Goldsmiths College, University of London
Aberdeen, Schottland	1980 (Meisterschüler) bei Prof.	Fine Arts Trondheim, Norwegen	2006 International Studio Program, Office for Contemporary Art
1971-75 Studium der Malerei	Kügler, HdK, Berlin	2008-09 Künstlerische Mitarbeit	Norway, Oslo
Gray's School of Art, Aberdeen (D.A.)	1981-82 Master of Arts (M.A. Degree)	Bauhaus-Universität Weimar /	Arbeiten im öffentlichen Raum:
1975-76 Fortsetzung des Studiums	at sculpture-department der Chelsea	Fakultät Gestaltung	2005 „Hoher Besuch“,
Medlock Fine Art Centre, Manchester	School of Art, London	lebt und arbeitet in Berlin	Museum Marta Herford
Polytechnic (M.A. in Fine Art)	1991-92 „Expedition LT 28E“	Arbeiten im öffentlichen Raum:	2008 „Raketenbaum“, Foyer,
lebt und arbeitet in Dresden-Hellerau	Arbeitsreise mit Werkstattwagen	2002 „Versuchsanordnung“,	Forschungszentrum für nach-
Arbeiten im öffentlichen Raum:	1993 Gründer der inter-edition ,	KünstlerGärten Weimar	wachsende Rohstoffe, Straubing
2002 „Marking time and Territory“,	Köln / Berlin	2003 „750 Kiefern in militärischer	2008 „Bühne“, Campus der
St. Elisabeth-Kirche, Berlin	1999 Initiator der „Areale	Anordnung“, Wünsdorf	Fachhochschule Neu-Ulm
2006 „Folly for a forgotten future	Neukölln“ Art im Kontext	2006 „Restgrün“,	2009 „Tänzer“, Am Galgenberg,
/ Ideal City – Invisible Cities“,	von Berlin-Neukölln	Dach Palast der Republik, Berlin	Regensburg
Potsdam; „Pyramid for Zamosc	lebt und arbeitet in Berlin	2007 „Timeball Station“, Szczecin (P)	www.sailstorfer.de
/ Ideal City – Invisible Cities“,	und unterwegs	„Falsche Sonne“, Lund (S)	
Zamosc, (P)	Arbeiten im öffentlichen Raum:	2008 „Neue Nachbarn“, Skulptu-	
	Seit 1981 Projektreihe „Interven-	renpark Berlin_Zentrum	
	tionen“ in Budapest, London, Rom,	2009 „Normalzustand“,	
	Berlin, Amsterdam, Frankfurt/Main,	Pilotprojekt Auwiesen, Festival	
	Pécs (H), Liestal (CH), Köln, an 17	der Regionen, Linz (A)	Robert Schad
Ulrike Flaig	Orten in Randgebieten Europas und	„Signalkugel“, Doppelkaianlage	—
—	Kleinasien, Heilbronn, Graz,	Gröbenufer, Berlin	1953 geboren in Ravensburg
1962 geboren in Esslingen a. N.	St. Petersburg, Langenhagen, Essen,	www.ulrikemohr.de	1974-80 Studium an der Akademie
1982-85 Studium Kunstgeschichte	Dortmund, Dresden, Kirchheim/Teck,		der Bildenden Künste Karlsruhe bei
und Literaturwissenschaft an	Bonn, Plüschow, Münster, Pulheim,		Albrecht von Hancke und Wilhelm Loth
der Sorbonne, Paris und an der	Mühlheim/Ruhr, Aschaffenburg,		1980-81 Studienaufenthalt in Porto
Universität Regensburg	Belzig, Neuhausen, Saragossa (E),		2003 Gründung des „Parc de
1987/88 Arbeitsaufenthalte	Vöru (EST), Slubice (P),	Sigrún Ólafsdóttir	Sculpture de Larians“
in New York und in China	Rastatt, Bochum, Hamburg,	—	lebt in Larians, Frankreich
seit 1990 Zusammenarbeit mit	Murat le Quaire (F) u. a.	1963 geboren in Reykjavík (Island)	Arbeiten im öffentlichen Raum :
Musikern und Komponisten in	www.hasucha.de	1986-89 Studium der Bildhauerei an	1980/82 Universität Karlsruhe (Auf-
Video-Live-Performances		der Myndlista og Handíoaskóli	trag: Forschungszentrum Karlsruhe)
(u.a. mit Watching Music, Hamburg;		Íslands, Reykjavík (Abschlussprüfung)	1987 Landtag Baden-Württemberg
Perlonex, Berlin; Jim Franklin, Sydney)		1990-94 Studium an der	1992 Deutsche Botschaften
1986-93 Studium an der Staatlichen	Oliver Kossack	Hochschule der Bildenden Künste	Katmandu/Nepal und Moskau;
Akademie der Bildenden Künste	—	Saar, Saarbrücken	Stadt Mülheim/Ruhr
Stuttgart, Aufbaustudium, Freie	1967 geboren in Tel Aviv/Israel	1994 Diplom und Meisterschülerin	1995 Deutsches Literaturarchiv und
Bildhauerei bei Prof. Jürgen Brodwolf	Aufgewachsen in Israel, Australien	lebt und arbeitet in Saarbrücken	Schillermuseum Marbach
1993-96 Aufbaustudium an der	und Indonesien	Arbeiten im öffentlichen Raum:	1996 Polizeirevier Nord, Freiburg;
Hochschule für Musik und Darstel-	1987-91 M.A. (Hons)	1999 ohne Titel, Sportwissenschaft-	Kreissparkasse Hannover; Stadt
lende Kunst Hamburg, Diplom	Modern Languages, University of	liches Institut, Saarbrücken	Belo Horizonte (im Auftrag der
1997-2000 Lehraufträge an der	St Andrews, Schottland	1999 ohne Titel,	Mannesmann S.A., Belo Horizonte)
Hochschule für Gestaltung, Technik,	Seit 1991 wohnhaft in Leipzig	Sparkasse Riegelsberg	1999 Stadt Saarbrücken
Wirtschaft und Kunst, Pforzheim,	1991-96 Diplom bildende Kunst	Saarbrücken Am Neumarkt	2000 Bundesministerium für
und an der Universität Stuttgart,	(Malerei), Hochschule für Grafik &	2002 ohne Titel, Vertretung des	Finanzen, Berlin; S-Bahn-Station
Institut für Kunstgeschichte	Buchkunst Leipzig	Saarlandes bei Bund, Berlin	Filderstadt/Bernhausen
seit 2001 arbeitet in Berlin	1996-98 Meisterschüler bildende	2005 Erdentension,	2002 Stadt Weingarten (Württemberg)
und Stuttgart	Kunst (Malerei), Hochschule für	Fa. Festo, St. Ingbert/Rohrbach	2003 Sylt-Quelle, Rantum, Sylt;
Arbeiten im öffentlichen Raum:	Grafik & Buchkunst Leipzig	2007 „Feuersprung“,	Stadt Besançon (F)
2000-03 „Können Sie mir bitte	1999-2005 künstlerische Assistenz	Wiltingen bei Konz	2005 Firma Saacke, Bremen
mal das Salz reichen?“, Universität	Fotografie/Malerei, Hochschule für	www.sigrun-olafsdottir.de	2005/06 Fachhochschule Regensburg
Freiburg, Gesamtgestaltung des	Grafik & Buchkunst Leipzig		2007 Santuário de Fatima (P);
Erweiterungsbaus der Mensa I	2005-06 Gastprofessur bildende		Handwerkskammer Ulm
2004-05 „Space in Motion“ Speisesaal,	Kunst im Studiengang Freie Kunst,		2008 Straße des Friedens
Robert-Bosch-Krankenhaus, Stuttgart	Hochschule der bildenden Künste		St. Wendel; ‚La Madeleine‘, Amiens (F)
2009 „Land-Ra-Amt“, „Two Loops“,	Saar, Saarbrücken		2009 Stadt Bad Schussenried; Stadt
„Kurz mal in Bewegung“, Landrats-	seit 2006 Lehrauftrag für gegen-		Göppingen; Stadt Schorndorf;
amt Esslingen, Erweiterungsbau	ständliches & konzeptionelles		Gemeinde Berg
	Zeichnen im Studiengang Buchkunst/		2010 Freiburg MEZ Gelände
	Grafikdesign, Hochschule für		
	Grafik & Buchkunst Leipzig		

Susanne Specht

—

1958 geboren in Saarbrücken
1980-86 Hochschule der Künste,
Berlin; Meisterschülerin bei Prof.
Michael Schoenholtz
1986-88 Nachwuchsförderstipen-
dium Nafög Berlin; Studienaufent-
halt, Bretagne/Frankreich
1994-2000 Dozentin/künstlerische
Mitarbeiterin an der Universität der
Künste, Berlin
2008 Berufung an die Hochschule
Niederrhein, Krefeld
Arbeiten im öffentlichen Raum:
1985 „Bergstein“, Larvik/Norwegen
1996 „Tempel“, Skulpturenpark
Heidelberg
1998 „Quelle“, Skulpturenpfad
Saarweg Merzig
1988/2000 Fluss-Stationen, drei
Skulpturen am Corneliusufer, Berlin:
„Wasserstein“, „Wassertor“, „Quelle“
2001 „Zwei Wellen“,
Skulpturenpfad Mosel
2002 „Silentium“, Nuthepark Potsdam
2006 „Lange Bank“, Pankeufer Berlin
2007 Skulpturenpark Bodrum/Türkei
„Lights to the Sea“
www.susannespecht.de

Thomas Wojciechowicz

—

1953 geboren in Kirchheimbolanden
1972-77 Studium an der
Kunstakademie Karlsruhe
seit 1977 freischaffend in Saarbrücken
Arbeiten im öffentlichen Raum:
1978 „Wunschstein“, Saarbrücken,
Bildhauersymposion, St. Johanner Markt
1986 Merzig, Bildhauersymposion
Steine an der Grenze
1989 Skulpturenfolge, Schwäbisch-
Hall, Sprachheilschule, Treppenhaus;
Völklingen, Finanzamt
1994 Treppenobjekte, Saarbrücken,
Berufsbildungszentrum II
1996 Völklingen, Finanzamt
1996 Brunnen am Thelengarten,
Saarlouis-Roden,
2006 „Raumstück 1-4“, Homburg/
Saar, Universitätsklinikum Homburg

Abbildungsnachweis:

—

Umschlagabbildung:
„Quartier Eurobanhnhof“
„Europaallee“, Blick von Westen auf
die Kreisverkehrsfläche 1
Foto: Institut für aktuelle Kunst

Colin Ardley: S. 12, 13 oben, Mitte
Ulrike Flaig: S. 14
Tom Gundelwein: S. 9 oben, Mitte,
13 unten, 15, 20, 22, 23, 24, 30
Christian Hasucha: S. 16, 17
Oliver Kossack: S. 18, 19 (Rende-
rings: schulz&schulz architekten/
leipzig)
Ulrike Mohr: S. 20, 21 (Zeichnung
oben rechts: J. Holzhäuser, Ing.)
Michael Sailstorfer: S. 25
Robert Schad: S. 26, 27 (Holger
Bachem. Büro hotz + architekten,
Freiburg)
Susanne Specht: S. 28, 29 unten
Thomas Wojciechowicz: S. 31
GIU mbH: S. 6, 37 unten
Institut für aktuelle Kunst: S. 8,
9 unten, 35
Landesarchiv Saarbrücken:
S. 33 (2), 34 Mitte, unten
Landesamt für Kataster-, Vermes-
sungs- und Kartenwesen (Karten
und Geodaten): S. 4
Michael Sander (Bearbeiter): An-
kunft Saarbrücken Hbf ... 150 Jahre
Eisenbahn an der Saar. Saarbrücken
2002, Seite 30, 38, 43, 65:
S. 33 (1, 4, 5, 7), 34 oben
Karl-August Schleidt: Saarbrücken
so wie es war. 1. Auflage Düsseldorf
1973, 4. Auflage 1994, Seite 75:
S. 33 (3)
Manfred Czerwinski und Doris Seck:
Saarbrücken. Luftbilder von gestern
und heute. Gudensberg-Gleichen
1998, Seite 21: S. 33 (6)
Christof Trebesch (Hg.): Gartenkunst
in Saarbrücken. Worms 1999, Seite
38, 41: S. 37 oben, Mitte
wikipedia.org/wiki/Saarbrücken:
S. 33 (8)

Impressum

—

Herausgeber
Institut für aktuelle Kunst,
Jo Enzweiler und
Kulturdezernat der
Landeshauptstadt Saarbrücken,
Beigeordneter Erik Schrader

Redaktion
Oranna Dimmig, Claudia Maas,
Walter Pitz, Franz Rudolf Schmitt

Gestaltung
Nina Jäger

© Institut für aktuelle Kunst im
Saarland, Amt für Kinder, Bildung
und Kultur der Landeshauptstadt
Saarbrücken, Autorinnen,
Künstlerinnen und Künstler

Verlag
Verlag St. Johann GmbH
Saarbrücken

ISBN 3-938070-44-7

Druck und Lithografie
Krüger Druck+Verlag GmbH
Dillingen

Auflage
1000

Saarbücken 2009

Institut für aktuelle Kunst
Choisyring 10
66740 Saarlouis
fon 06831/460530
fax 06831/460905
info@institut-aktuelle-kunst.de
www.institut-aktuelle-kunst.de
www.kunstlexikon-saar.de
www.künstlerlexikon-saar.de

