

60 plus U-Bahn- und Verkehrsbauten

Plädoyers zur Erhaltung von U-Bahn- und Verkehrsanlagen der Nachkriegszeit

Auslober:	<p>ICOMOS Deutschland Hochschule Trier, Fachrichtung Architektur Arbeitskreis Theorie und Lehre der Denkmalpflege e.V. Wüstenrot Stiftung HTW Berlin/ Fachbereich Gestaltung und Kultur Architektenkammer Berlin Initiative Kerberos e.V.i.G.</p>
Adressatenkreis:	<p>Studierende der Architektur, Innenarchitektur, Orts-, Regional und Landesplanung, Kunstgeschichte, Restaurierung, Archäologie, Bau- und Verkehrsingenieurwesen oder anderer denkmalrelevanter Disziplinen Gruppenarbeiten mit zwei Personen sind möglich.</p> <p>Ausschreibungssprache ist Deutsch, Wettbewerbsbeiträge können in deutscher und englischer Sprach eingereicht werden.</p>
Die Idee des Wettbewerbs:	<p>Im Sinne einer Identität und Geschichtsbewusstsein fördernden Erhaltung des baukulturellen Erbes ist es verstärkt notwendig, auch jüngere Zeugnisse der Architektur und Stadtbaugeschichte ins Blickfeld der Denkmalpflege zu rücken. Dazu zählen Werke der 60er, 70er, 80er und 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts, die heute zunehmend öffentliche Aufmerksamkeit und konservatorisches Interesse auf sich ziehen, aber auch Kontroversen auslösen.</p> <p>Mit dem Studierendenwettbewerb „60plus - U-Bahn- und Verkehrsbauten“ möchten die Auslober die ICOMOS-Studierendenwettbewerbe 2015 „from 60 to 90“ und 2017 „60plus XXL“ fortführen und das Augenmerk auf die U-Bahn- und Verkehrsanlagen der Nachkriegszeit richten. Es sind sowohl analytische Beiträge zur Bedeutung, Funktion und Sanierung oder Modernisierung und Transformierung denkmalwerter Verkehrsanlagen möglich als auch konzeptionelle Beiträge mit Vorschlägen zur Konservierung, Restaurierung oder erhaltenden Erneuerung und Nachnutzung. Die Verkehrsarchitektur der Nachkriegsjahrzehnte – unter und über der Erde – prägt das reale und erinnerte Bild unserer Städte: sie gehört damit zu den Orientierungs- und zuweilen auch Identifikationsorten von Bewohner*innen und Besucher*innen. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts sahen zahlreiche Verkehrsverwaltungen im Bau bzw. den Ausbau von Stadtautobahnen, Schnellstraßen, Hochstraßen und Straßentunnels, Sünd U-Bahnnetzen, unterirdischen Straßenbahnanlagen, Fußgängerunter- und -überführungen, Anlagen und Bauten für den ruhenden Verkehr, aber auch in der Anlage und Modernisierung von Schienenverbindungen, von Wasserstraßen und Stützpunkten der Luft- und Raimfahrt etc. als Gebot der Stunde: Zunehmender Individualverkehr, Bevölkerungswachstum und der Wunsch nach der Umsetzung aktueller städtebaulicher Leitbilder führten zu einer Stadt- und Regionalentwicklung, die der Verkehrsinfrastruktur enorme Flächen des Stadt- und Landschaftsraums zuwies und Bauwerke ermöglichte, die Stadt und Landschaft entscheidend verändert haben und bis heute prägen. Wie kaum eine andere Baugattung steht die Verkehrsarchitektur für Städtebau und Landschaftsplanung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Sie ist ein epochenbildendes Charakteristikum und zugleich in dieser Intensität für die europäische Orts- und Regionalentwicklung einzigartig.</p> <p>Ein Augenmerk des Wettbewerbs soll der unterirdischen Architektur des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs von U-Bahn- und U-Straßenbahnsystemen liegen. Denn unterirdische Bahnstationen gehörten zu den substantiellen und repräsentativen Bauaufgaben der Nachkriegsjahrzehnte und bilden heute eine selbstverständliche – und daher oft übersehene – Grundlage der alltäglichen Lebenswelt in den größeren Städten. Zugleich üben sie auf Grund ihrer Lage im Untergrund nach wie vor eine besondere Faszination Nutzer*innen und Bauverantwortlichen aus.</p> <p>Ein Augenmerk der seit den 1950er und bis in die 1980er Jahre entstandenen Verkehrsbauten hat inzwischen das Ende seines ersten Lebenszyklus erreicht. Stationen des ÖPNV stehen unter starkem Sanierungsdruck, innerstädtische Hochstraßen, Autobahnbrücken und -bauten verlieren zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr an Bedeutung und müssen den neuen Bedürfnissen nach Rad- und Fußgängerverkehrsinfrastruktur angepasst werden. Fernbahntrassen, schiffbare Flüsse und Kanäle und Flughäfen der zivilen und militärischen Luftfahrt müssen modernisiert und erneuert werden. Zahlreiche Verkehrsbauwerke der Nachkriegszeit stehen vor Eingriffen, auch entstellende Veränderungen drohen, wo in Bewusstsein für die gestalterischen Qualitäten und historische Bedeutung dieser Alltagsarchitekturen fehlt. Denn Betrachtungen zum Denkmalwert, zur Bedeutung von Verkehrsbauten für unsere Bau- und Kulturgeschichte, zur architektur- und kunsttheoretischen Einordnung der Bauaufgabe, zur Ertüchtigung der historischen gestalttragenden Materialien und Techniken sowie zur Rolle von Verkehrsanlagen der Nachkriegsmoderne in der kollektiven – lokalen oder auch touristischen – Erinnerung stehen erst am Anfang. Der transdisziplinär ausgerichtete Wettbewerb zielt auf eine kritische Entwicklung von Denkmalkriterien und Möglichkeiten einer denkmalgerechten Erhaltung und Nutzung dieser bisher unterbelichteten Denkmalgattung.</p>
Aufgabenstellung:	<p>Erwartet wird die Untersuchung eines Verkehrsbauwerks, einer Verkehrsanlage oder von Verkehrssystemen auf mögliche Denkmalbedeutungen, Strategien der Erhaltung und Ertüchtigung sowie der sinnvollen zukünftigen Nutzung. Gegenstand kann ein einzelnes Verkehrsbauwerk als auch eine Gesamtanlage sein, die im Zeitraum zwischen 1960 und 1990 sein sollten ist. Zur Vertiefung der Betrachtung sind sich der städtebauliche Gesamtzusammenhang, die baukünstlerische Qualität und insbesondere der Umgang mit den jeweils spezifischen Baumaterialien an.</p> <p>Unabhängig von der gewählten fachspezifischen Herangehensweise und Schwerpunktsetzung sind an das Objekt grundsätzliche denkmalfachliche Fragen zu stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie ist der historische Zeugniswert, wie sind architektonische, städtebauliche und technische Qualitäten zu bewerten? - Von welcher historischen Bedeutung ist die gewählte Infrastruktur und für wen? - Welche Potentiale und Aneignungsmöglichkeiten bieten das Objekt und seine Sanierung zu gesellschaftlichen Orientierung und Identitätsbildung? - Welche besondere Herausforderung stellen Verkehrsbauten an gängige Denkmalerwartungen? <p>Erwartet wird die Bearbeitung folgender Aufgabe bzw. Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recherchieren Sie die Entstehungsgeschichte sowie die weitere Nutzungs- und Veränderungsgeschichte des von Ihnen zur Bearbeitung ausgewählten Objekts. - Diskutieren Sie Denkmalkriterien und Möglichkeiten einer denkmalgerechten Erhaltung und Nutzung = Was macht die kulturhistorische Bedeutung des vorgestellten Bauwerks/ der vorgestellten Anlage aus? Warum sollte es/sie erhalten werden? - Wer sind mögliche Adressaten, Interessenten oder Partner einer erhaltenden Erneuerung und ggf. einer Nachnutzung dieser Bauten? - Welchen Beitrag können ggf. unumgängliche Anpassungen an neue Bedürfnisse und Vorschriften für die dauerhafte Erhaltung der Objekte leisten? - Analysieren und reflektieren Sie ggf. Anforderungen und Erhaltungsperspektiven im Spektrum der Fortführung einer bestehenden Verkehrsfunktion oder der Nutzungsanpassung an sich verändernde Funktionen. <p>Weitere Aspekte der Auseinandersetzung mit dem Projekt sind möglich und vom Einzelfall abhängig.</p>
Objetwahl:	Die Auslobenden erhoffen sich von den eingereichten Arbeiten eine vielfältige und möglichst internationale Sammlung diskussionswürdiger Objekte sowie Lösungsansätze zur dauerhaften Erhaltung und sinnvollen Nutzung nachkriegsmoderner Verkehrsbauten und -anlagen.
Leistungen:	<p>Als Wettbewerbsbeitrag ist ein Plakat in deutscher oder englischer Sprache im Format DIN A1 als Hochformat einzureichen. Für den Versand ist das Plakat auf DIN A4 – Format zu falten. Auf dem Plakat sind die Ergebnisse der Recherche zu dokumentieren. Für ein einheitliches Layout ist folgende Aufteilung des Plakates einzuhalten:</p> <p>Das Plakat wird gedacht längs halbiert. Die obere linke Hälfte (DIN A3-Format, stehend) ist vollflächig mit einem Foto sowie dem Namen des Projektes zu belegen. Für das Foto ist eine Außenansicht des Projektes zu verwenden. Die untere linke Hälfte ist mit Text sowie Plänen und Bildern zu der Entstehungs- und Veränderungsgeschichte des Bauvorhabens zu belegen. Die rechte obere Hälfte steht für Texte, Pläne und Bildern für die Bewertung und ggfs. Konzeptideen zur Verfügung. In der unteren rechten Hälfte ist vollflächig ein für das denkmalpflegerische Konzept typisches Detailfoto sowie der Name des oder der Verfasser bzw. Verfasserinnen sowie der Hochschule einzusetzen. Mit dem Plakat ist ein Schreiben mit Angabe der Verfasser einschließlich postalischer Adresse sowie Email-Adresse abzugeben. Ebenso sind die Daten digital an folgende Email-Adresse zu schicken: Studentenwettbewerb2019@icomos.de Die abgegebenen Unterlagen verbleiben im Eigentum der Auslober. Mit der Abgabe erklären sich die Verfasser einverstanden, dass ihre Arbeit ohne weitere Honorierung, unter Nennung der Verfasser, von ICOMOS bzw. den Auslobern veröffentlicht werden können.</p>
Abgabetermin:	Der Abgabetermin (Postsendung DIN A4) ist am 27. September 2019 (Poststempel).
Abgabeort:	<p>Hochschule Trier Fachrichtung Architektur Prof. Oskar Spital-Frenking Postfach 1826 54208 Trier 3</p> <p>& per email an: studentenwettbewerb2019@icomos.de</p>
Preisgericht:	<p>ICOMOS Deutschland (Jörg Haspel/Kirsten Angermann) Hochschule Trier, Fachrichtung Architektur (Prof. Dipl.-Ing. Oskar Spital-Frenking) Arbeitskreis Theorie und Lehre der Denkmalpflege e.V.(Prof. Gerhard Vincken) Wüstenrot Stiftung (Philip Kurz) HTW Berlin/ Fachbereich Gestaltung und Kultur (Prof. Ruth Keller) Architektenkammer Berlin (Friedhelm Haas) Initiative Kerberos (N.N.)</p>
Beurteilungskriterien:	<p>Nicht allein die Bekanntheit eines Objektes oder die Bedeutung als Denkmal sind maßgebend bei der Beurteilung. Entscheidend ist die Qualität der Auseinandersetzung, die Sie als Bearbeiterinnen und Bearbeiter leisten.</p> <p>Kriterien sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qualität der Recherche - Qualität der Analyse, Bewertung und Lösungsansätze - Qualität der Präsentation
Preis:	Die besten Arbeiten sollen mit einem Geldpreis in einer Höhe von 500 € prämiert werden. Die die Preisträgerinnen und Preisträger werden zu einer Auszeichnungsveranstaltung, die im November in Berlin stattfinden soll, eingeladen. Für Reise und Übernachtungskosten haben die Auslober eine Kostenbeteiligung vorgesehen. Die eingereichten Arbeiten sollen im Rahmen einer Ausstellung von einem der Auslober präsentiert werden. Zudem ist vorgesehen, die prämierten Arbeiten in einer e-publikation von ICOMOS umfassend und alle eingereichten Arbeiten mit Verfasserinnen und Verfassern in Katalogform zu dokumentieren.

