



ZWISCHEN

Installation von
Dörthe Bäumer und Michael Miritsch
im Hauptbahnhof München



ZWISCHEN

Ein Installationsprojekt von
Dörthe Bäumer und Michael Miritsch
in der Haupthalle
des Hauptbahnhofes München
12. Oktober bis 7. November 1996

Als sich die Deutsche Bahn am 1.1.1994 auf den Weg zur Bahn AG machte, ging es nicht nur darum, künftig komfortablere und schnellere Zugverbindungen zu schaffen. Auch die Bahnhöfe - als Nahtstelle zu unseren Kunden - sollten von dieser Umstrukturierung profitieren. Im wahrsten Sinne des Wortes hat man den Zug der Zeit erkannt, daß der Bahnhof mehr war als Ankunfts- und Abfahrtsort für den Zugverkehr. Der Bahnhof, wie wir ihn heute kennen, ist gleichermaßen ein Ort der Kommunikation wie der Zusammenkunft. Als soziale und kulturelle Schnittstelle nimmt er deshalb nicht nur in städtebaulicher Hinsicht eine zentrale Funktion ein. Wo Menschen verreisen oder ankommen, voneinander Abschied nehmen oder ein Wiedersehen feiern, wird der Bahnhof zum Umschlagplatz von großen und kleinen Erlebnissen. Eines dieser Erlebnisse ist nun die Installation ZWISCHEN von Dörthe Bäumer und Michael Miritsch. Hier im Hauptbahnhof München, mitten im Zentrum der Stadt. Schließlich findet Kunst ebenfalls in „den Zentren“ statt: In den Köpfen und Herzen der Betrachter und der Künstler. Die Installation ist die jüngste Veranstaltung einer langen Reihe von Konzerten, Theateraufführungen, Autorenlesungen, Bahnhofskinderfesten, die das Forum Bahnhof seit 1994 organisiert. Als besonderes Erlebnis in einem ebenso außergewöhnlichen Ambiente - dem Bahnhof. Außergewöhnlich war sicher auch die Identifikation der beiden Künstler mit der Architektur des Münchner Hauptbahnhofes. Entstanden ist so eine Installation mit faszinierender Wirkung: Die Kunst verändert sich mit dem Bahnhof, der Bahnhof verändert sich mit der Kunst. Die Installation reflektiert neben der hier verlaufenden Grenze von Stadt und Reise die besondere Bedeutung von Zeit an diesem Ort, indem sich die Installationselemente über den Ausstellungszeitraum verfärben. So untermauert ZWISCHEN die eingangs erwähnte neue Funktion des Bahnhofs.

Professor Peter Lisson





ZWISCHEN

Dieses Projekt wurde ermöglicht durch:
die tatkräftige Unterstützung der Deutschen Bahn AG,
insbesondere Frau Bianca Walter;
die Sponsoren des Projektes,
Münchener Verein Versicherungsgruppe, Degussa AG, Sparda-
Bank München e.G., Paulaner Kulturförderung,
Typisch DTP Service GmbH;
die in der Realisation unterstützenden Firmen,
Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Werke, Werk München
West, Pfab GmbH, Detterbeck GmbH, Schneider, Scheuch, Graf
GmbH, Druckpunkt;
die Assistenz der Aufbauleitung,
Anton Leitner;
und die Hilfsbereitschaft unserer Freunde,
Josef Miritsch, Irina Pasdarca, Stephan Zeckser, Dennis Zupan,
Christian Krebs, Bernd Mayerhofer, Hakan Evcin, Ute Stadler,
Anja Bolata, Susanne Mörtl, Christine Schwienhorst, Holger
Wendt, Lusian Loher, Roman Brummer und Dr. Harald Ranke.

Für das Engagement, die Unterstützung und die Förderung
bedanken wir uns herzlich.

Dörthe Bäumer und Michael Miritsch



Eine Schwelle ist etwas Heiliges.

Porphyrios, De antro nympharum, § 27

Der vor dem Kunstwerk sich Sammelnde versenkt sich darein; er geht in dieses Werk ein, wie die Legende es von einem chinesischen Maler beim Anblick seines vollendeten Bildes erzählt. Dagegen versenkt die zerstreute Masse ihrerseits das Kunstwerk in sich; sie umspielt es mit ihrem Wellenschlag, sie umfängt es in ihrer Flut.

Walter Benjamin, Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit

Ein wichtiges Wirkungsfeld zeitgenössischer Kunst ist der sogenannte und vielbeschworene öffentliche Raum. Öffentlicher Raum, das sind in diesem Kontext - ungeachtet aktueller Diskussionen über das Aufgehen des Öffentlichen im Privaten - in erster Linie Orte, die öffentlich zugänglich sind und als soziale und urbane Felder fungieren und funktionieren.

Die beiden in München lebenden und arbeitenden Künstler Dörthe Bäumer und Michael Miritsch orientieren sich in ihrer Installation ZWISCHEN an einem Credo der Kunst des

An der Schwelle

20. Jahrhunderts, dem nämlich, dass sich die Kunst ihre eigenen Orte suchen soll oder kann. Orte, die, wie in diesem Fall, mit der ihnen eigenen Struktur und Geschichte sinnstiftend für Konzeption und Realisierung der Arbeiten sind. Derartige Kunst - man kann sie situativ nennen - wird speziell für diesen einen Ort entworfen und realisiert, ist nur dort möglich und nicht davon abtrenn- oder übertragbar. Schauplatz ist die Haupthalle des Münchner Hauptbahnhofes, die täglich von 300 000 bis 500 000 ankommenden und abreisenden Passagieren frequentiert wird.

Bahnhöfe, das sind, selbst nach innerstädtischen Entflechtungen, noch immer oder heute wieder, heimliche Zentren von Grosstädten, von denen aus sich eine Stadt auf besondere Weise erschliesst. Ein Bahnhofsviertel ist nicht gleich eine idyllische Vorstadt, ist nicht gleich eine verkehrsberuhigte Innenstadt. Bahnhofsviertel hat immer etwas mit Handel, Umsatz, Hektik zu tun, ist laut, schnell, geschäftig, meist auch schmutziger und bodenständiger als umliegende Viertel. Bahnhof hat immer mit Massen und deren Abfertigung zu tun, aber auch mit der Demokratisierung des Transportwesens.

Darüberhinaus hat der Bahnhof an sich eminent symbolhafte Bedeutung. Der Wiener Kurator Markus Bröderlin erklärt in seinem Beitrag zur Ausstellung ZEITLOS die Bahnhöfe zu Vorboten

einer globalen Beschleunigung. Bahnhöfe, das sind für ihn die „ersten grossen Zeitmaschinen der Geschichte, in denen das Leben wie im Zeitraffer verkürzt abläuft.“ Wo die Distanzen zu schrumpfen beginnen, da verändert sich auch das Verhältnis zur Zeit. Gerade durch den Einsatz moderner Technologie und den Anschluss an globale Kommunikationsmittel verschwindet die Vorstellung der Dauer einer Reise als „toter“, kaum nutzbarer Zeit zusehends.

Neben dieser symbolhaften Kraft verkörpern Bahnhöfe als innerstädtische Anlagen eines der grossen Versprechungen der Moderne - das Versprechen, Tor zur Stadt, Grosstadt, zur Metropole und damit zur Welt zu sein. Diese Idee wurde in frühen Bahnhofsanlagen architektonisch umgesetzt (etwa in neobarocken Triumphbögen der Eingangsfassade). Im Fall des Münchner Hauptbahnhofs entspricht die ungeheuerere Höhe und Dimension der Haupthalle dem Freisetzen des Menschen in eine ihm prinzipiell offene Welt.

Dörthe Bäumer und Michael Miritsch haben diesem Anspruch in besonderer Weise Rechnung getragen. Sie haben über die sieben Hauptbahnsteige der grossen Halle, die alle in einer Linie enden, torähnliche Einbauten errichtet. Der Moment der Schwelle, der Grenzüberschreitung, der so deutlich nicht wahrnehmbar war, wird durch diesen skulpturalen Eingriff transparent. Es entsteht eine Art Übergangszone zwischen den sogenannten Zugzielanzeigen an den Bahnsteigen und der Einmündung in den verbindenden Informations- und Geschäftsbereich der Haupthalle.

Gerade durch die Verwendung von industriellen Materialien integriert sich die Arbeit in den Gesamtzusammenhang. Handelsübliche durchsichtige Polycarbonat-Platten, die vor allem für Dachkonstruktionen verwendet werden, sind auf Gerüste montiert. Die schmucklosen, formal reduzierten Einbauten beziehen ihren ästhetischen Reiz allein aus der Qualität des verwendeten Materials und dessen rein konstruktiv bedingter



Verwendung.

Die torähnlichen Einbauten wollen in ihrer formal ruhigen Sprache gar nicht mit der, in diesem Bereich des Hauptbahnhofs dominierenden, aggressiven Werbung konkurrieren. Diesen Zusammenhang zwischen einerseits gestalteter aber kunstloser Umwelt und dem Verschwinden von Kunst aus dem Lebens- und Arbeitszusammenhang hat Hilmar Hoffmann in seinem Buch „Kultur für alle“ folgendermassen ausgedrückt: „So gesehen kann eigentlich nicht nur von Verdrängung des Bildnerischen gesprochen werden. Vielmehr wird das Bewußtsein von Kunst sogar mitunter ganz ausgelöscht. Reklametafeln und Neonzeichen z.B. sind massenhaft in unseren Städten aufgepflanzt. Die Kunstlosigkeit ist in Wirklichkeit eine Reduktion der in der Öffentlichkeit wirkenden und wirksamen ästhetischen Mittel auf den blossen eindimensionalen Kaufappell.“

Hier könnte man hinzufügen: Reduktion auf Werbung und Information: besonders einleuchtend ist dies in Bezug auf die Zugzielanzeige über den Toren. Hier eine Fülle von Informationen über Abfahrtszeiten, Zuschläge usw. und direkt darunter bzw. davor die Installation, die als Objekt zunächst nur Informationen über sich selbst vermittelt.

Die Toreinbauten von Dörthe Bäumer und Michael Miritsch erinnern dabei an die archaische Form des Tores. Zwei vertikale und ein abschließender horizontaler Körper können geradezu als Minimaldefinition eines Tores gelten. Tore sind immer mit einer Grenzziehung verbunden, und damit mit einer Grenzüberschreitung. Einer Grenzüberschreitung, die in einen anderen Bereich hinüberführt. Tempel bedeutet ja ursprünglich nur die Abtrennung eines Terrains von einem anderen, das dadurch spezifische Qualitäten als Heiliges erfuh. All dies schwingt unbewusst immer beim Durchgang durch ein Tor mit. In den gotischen Kathedralen wurde in der Eingangs- und Portalzone das Programm der katholischen Kirche anschaulich dargestellt und interpretiert. Symbolische Vorstellungen sind aber auch bei Profanbauten, wie mittelalterlichen Stadttoren, die Ordnung, Sicherheit und Bürgerrechte verhießen, stets präsent. In der vorliegenden Installation werden diese, im Bahnhof als Gesamtanlage latent vorhandenen Vorstellungen aufgenommen, gebündelt und für die Passanten veranschaulicht. Neben der archaischen Form des Tores existieren aber auch zeitgemässe Formen. Tore begegnen uns heute, etwa im Verkehrswesen (Flughafen) oder im Gesundheitswesen (Krankenhaus), d.h. überall dort, wo es um die schnellstmögliche Abfertigung und Kontrolle grosser Massen geht, als sogenannte Schleusen. Nur der Auffällige wird dort „aussortiert“. In einem Bahnhof wäre oder ist derartiges unangebracht. ZWISCHEN fungiert als Irritation: Soll hier etwas überwacht werden oder handelt es sich um eine statistische Erhebung? Natürlich spielt hier auch die Konstruktion der Tore, die auf eine potentielle Funktion abzielt, eine Rolle. Ein Aspekt dieser Schleusen - das Registrieren - findet sich auch in der Installation von Bäumer/Miritsch. Die Einbauten verändern sich, reagieren auf die Passanten: jedesmal, wenn ein Reisender bei Ankunft oder Abreise die Tore passiert, löst er über Infrarot-Lichtschranken zu beiden Seiten der Tore unbemerkt einen Impuls

aus, der ein kompliziertes Räderwerk im Inneren der unscheinbaren Kästen hinter den Einbauten in Gang setzt. Rote Tonkugeln werden dadurch aktiviert und in die beiden vertikalen Hohlkörper der Tore befördert. Das menschliche Drama wird in das Drama der Materie übernommen.

Mit Volkszählung oder statistischer Erhebung hat das wenig zu tun. Einerseits sind die kleinen roten Kugeln geringfügig verschieden voneinander, fast schon kleine Individuen. Und - nicht jedesmal, wenn die Lichtschranke aktiviert wird, fällt eine Kugel in die seitlichen Reservoirs. Manchmal können dabei aber auch zwei oder drei Kugeln befördert werden. Dem Zufallsgesetz der Bewegung innerhalb der Masse der Reisenden wird dabei Rechnung getragen.

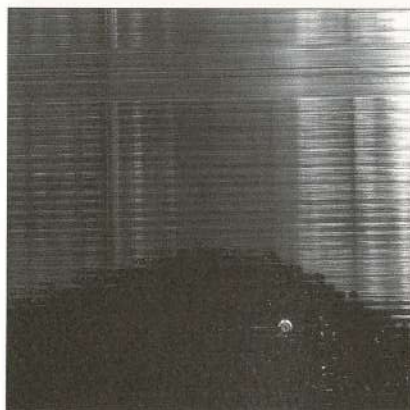
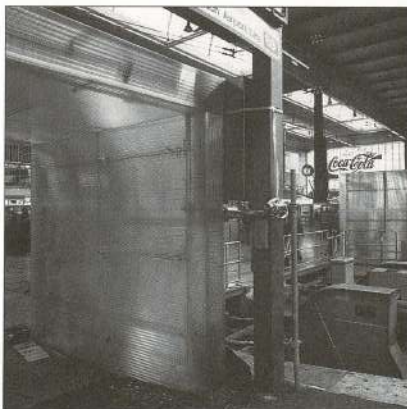
Die Künstler wollen daneben auch noch etwas anderes deutlich machen und materiell umsetzen. Jeder Reisende bringt bei An- oder Abreise etwas mit oder lässt etwas zurück, etwas Ideelles oder auch ganz Handfestes. Gerade an einem Bahnhof ist dies offensichtlich. Und so hinterlässt der Passant auch hier eine Spur, jeder für sich vielleicht minimal, in der Anhäufung aber beeindruckend. Nach und nach füllen diese roten Kugeln (rund 500 000 Stück sind es insgesamt) die linken und rechten Torflanken, verändern so im Laufe der Installation die Farbigkeit der Behältnisse. Wahrnehmbar vielleicht am besten für den Pendler, der täglich diese Schwellen passiert und die Veränderung verfolgen kann.

Gerade in dieser permanenten, wochenlangen Veränderung, die doch eine Bewegung in der Zeit ist, diesem fast unmerklichen Geschehen, das sich wie ein grosser Bogen über das hektische Alltagsgeschäft auf dem Münchner Hauptbahnhof legt, erschliesst sich eine tiefere Dimension von ZWISCHEN.



Stephan Maier, Kunsthistoriker





Die Verlagerung des Interesses tendiert dazu, die Undurchlässigkeit der Grenzen der Architektur zu beseitigen, um sie schließlich in einen transparenten Ort - im Gegensatz zu einem Objekt - zu verwandeln, wo sich die Ereignisse ohne Sinn für zeitliche oder physische Grenzen phantasmagorisch entfalten. Die einzige Gewißheit (Realität), die solch eine Architektur mit sich bringt, liegt in der Erfahrung des Ereignisses selbst, das durch die nicht zu messende Flüchtigkeit eines Augenblicks begrenzt wird.

Vladimir Krstic





Wer mit dem Bahnhof zu tun hat, der besitzt meist eines nicht: Zeit. Bahnhöfe, das sind die ersten großen Zeitmaschinen der Geschichte, in denen das Leben wie im Zeitraffer verkürzt abläuft. Der Bahnhof, die Mutterhöhle der Eisenbahn, wie Benjamin ihn nannte, das war auch jene historische Anschlußstelle des dampfgetriebenen Fortschrittes, an der mit der zunehmenden Reisegeschwindigkeit die Distanzen zu schwinden begannen und mit ihnen auch der Raum. Schon heute, im Zeitalter der hypermodernen Kommunikations-

Stille Momente zwischen Ankunft und Abfahrt

technologie, erscheint dies nur mehr als Modulation der Zeit. Diese Abhängigkeit des Raumes von der Zeit durch die allseitige Mobilisierung der Gegenstandswelt erfordert auch den Umsturz der überkommenen physikalischen Weltbilder: Die „einheitliche Feldtheorie“ - entwickelt von Albert Einstein zu Beginn dieses Jahrhunderts - verwandelte den festen, plastischen Körper in ein immaterielles Feld, das nur mehr einen bestimmten „Erregungszustand des Raumes“ beschreibt, und die Relativitätstheorie verschmolz die a-priori-Anschauungsformen der Wirklichkeit „Raum und Zeit“, die bei Kant noch getrennt waren, in das fließende Kontinuum der „Raum-Zeit-Welt“. Ohne Zweifel waren die Bahnhöfe - diese Lichtkathedralen des 19. Jahrhunderts - die prophetischen Vorboten dieser globalen Beschleunigung. „Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig“, schrieb damals schon Heinrich Heine. Kann man sich ein kontrastreicherer Ambiente für die Skulpturenausstellung ... denken?

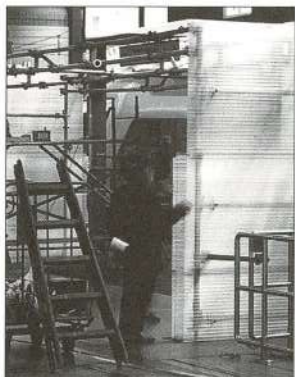
Markus Brüderlin, aus „Zeitlos“, Katalog zur Ausstellung im Hamburger Bahnhof, Berlin, Hrsg. Harald Szeemann



Wenn die Zeit als Folge zu definieren ist, muß man erkennen, daß es an Orten mit einer größeren Dichte mehr Ereignisse gibt, daß dort mehr Zeit fließt und daß unsere unbeständige Seite der Welt in dieser Hinsicht am ergiebigsten ist.

Jorge Luis Borges





Reisen? Existieren ist genug. Ich fahre von Tag zu Tag wie von Bahnhof zu Bahnhof im Eisenbahnzug meines Körpers oder meines Schicksals und beuge mich über die Straßen und die Plätze, über die Gebärden und die immer gleichen und immer verschiedenen Gesichter, wie eben Landschaften sind. Wenn ich mich meiner Phantasie überlasse, sehe ich. Was tue ich anderes, wenn ich reise. Nur äußerste Schwäche der Einbildungskraft rechtfertigt, daß man den Ort wechseln muß, um zu fühlen.

Fernando Pessoa, aus „Das Buch der Unruhe“



Hier geht es über den physikalischen Raum hinaus, es geht in den Begriff Plastik, insofern als das Moment der dehnbaren Bewegung als Erlebniszustand in Raum und Zeit gegeben ist, und das heißt: Ausdehnung in den geistigen Raum

Joseph Beuys, 1965



Im Bahnhof können Sie essen, trinken, bummeln, sich informieren, einkaufen, Menschen treffen, träumen.

Und Züge verpassen.

Das Service-Angebot im Bahnhof ist so groß, da vergißt man schon mal, weshalb man hergekommen ist. Falls Sie Ihren Zug also verpassen sollten – machen Sie sich nichts draus. Wir schicken Ihnen gleich einen neuen.

Unternehmen Zukunft. Deutsche Bahn.

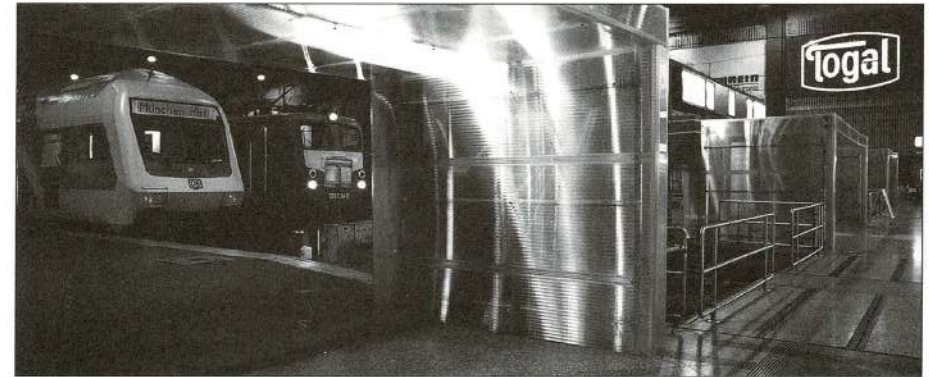


Die Bahn kommt!

Einst bildete der Platz hinter dem Stadttor eine Art Hof für den Empfang (vgl. "Bahnhof"). Der Fremde, der das Tor passierte, seinen Paß zeigte und Zoll entrichtete, übertrat nach gefährlicher Reise die Schwelle zur bürgerlichen Sicherheit und Ordnung. Das Land nämlich war bis tief ins 18. Jahrhundert von Landadel, Militär und Banden beherrscht. Stadttor und Torplatz bilden architektonisch und stadtplanerisch eine Einheit (etwa Porta und Piazza del Popolo in Rom). Sie waren auf den ersten Kontakt mit den Fremden eingerichtet: Torwache, Zöllner, Geldwechsler,

Der Hauptbahnhof als Tor zur Stadt

Schenken, Herbergen, Gaukler, Quacksalber, wohl auch ein Bad, ein Barbier oder "una ragazza fresca", die der Cicerone vermittelte. Bettler umringten den wohlgekleideten Ankömmling. Am Stadttor trafen Einheimische und Fremde zuerst zusammen. Am Stadttor bekam der Fremde den ersten Eindruck von der Stadt. ... Als Tor zur Kernstadt würde der historische Zentralbahnhof eine vergleichbare Wirkung haben. Er würde dazu beitragen, ihr (der Stadt) Kontur zu geben; er würde wieder der Ort sein, an dem zumindest der Fernreisende die Stadt betritt. Es könnte sich an dieser traditionsreichen Stelle der Stadt wieder ein öffentliches Leben eigener Art herausbilden: jene besondere Urbanität an der Schwelle, die sich durch ihre Buntheit und Quirligkeit vom gesetzteren öffentlichen Leben im Inneren der Stadt stets unterschieden hatte. Die als Entree konzipierten Großbahnhöfe des späten 19. Jahrhunderts, welche den Platz der Stadttore einnahmen (oft an derselben Stelle) und dem Fremden mit der Prachtstraße die Stadt öffneten, hatten den Torcharakter bewußt entfaltet: Es bildete sich ein besonderes, durch Unterschiedlichkeit und Mischung gekennzeichnetes Milieu. Diese großstädtische Melange von Moderne und Tradition, von brandneu und abgegriffen, von schick und bieder, von arm und reich, von fremd und einheimisch wurde als Spiegelung urbanen Lebens begriffen und darum als „vital“



genossen. Der um den Hauptbahnhof einst existierende Kranz von Nobelhotels und Absteigen, erstklassigen Restaurants und Stehkneipen, Bars, Wechselstuben, Bädern, Varietés, Boulevardtheatern, Kinos und Dienstleistungen aller Art (darunter das Polizeirevier) war die Weiterentwicklung des Empfangs, der dem Fremden am Stadttor des Mittelalters zuteil geworden war. ... Diese unvergleichliche Atmosphäre an der Schwelle zur Kernstadt ist auch für Nichtreisende attraktiv, sowohl für Passanten wie für Konsumenten und für die im Bahnhofskomplex Beschäftigten. Noch ist der Mythos des Großstadtbahnhofes lebendig. ... Er ist in der durch Abriß und Bautätigkeit fortwährend umgewälzten Großstadt nicht nur räumlich, sondern auch in zeitlicher Hinsicht ein Orientierungspol (darin vergleichbar nur mit dem Dom). Der alte Hauptbahnhof trägt wesentlich zur Identität einer Stadt und zur Identifizierung mit ihr bei. Als Fernbahnhof ist er keine bloß technische Einrichtung, sondern ein traditioneller, sozial verankerter Bestandteil der Stadt. Verkehr und Verweilen bilden nicht einen feindlichen, sondern einen fruchtbaren Gegensatz. ... den Hauptbahnhof zu dem Ort machen, der er sein könnte: nicht Erlebniskaufhaus, sondern das neue Tor zur Stadt, ein Ort, wo man hinget, weil er anders ist.



Es ist Ziel der *Provisorischen Architektur*, sich in
in das räumlich gedachte Netz dieser
Sachverhalte einzuschalten, indem sie durch
Aneignung einzelner Aspekte der an ihrem ...

MÜNCHENER VEREIN
Versicherungsgruppe

MÜNCHENER VEREIN
Versicherungsgruppe

MÜNCHENER VEREIN
Versicherungsgruppe

MÜNCHENER VEREIN
Versicherungsgruppe

MÜNCHENER VEREIN
Versicherungsgruppe

*... alles Ansichtssache
nur nicht bei Versicherungen*

Versicherungen ■ Bausparen ■ Kapitalanlagen

MÜNCHENER VEREIN Versicherungsgruppe, Pettenkoferstr.19, 80336 München
Tel. 089/5152-0 · Fax 089/5152-1501



...Standort vorgefundenen materiellen und immateriellen Faktoren Teil diese Kontextes wird...

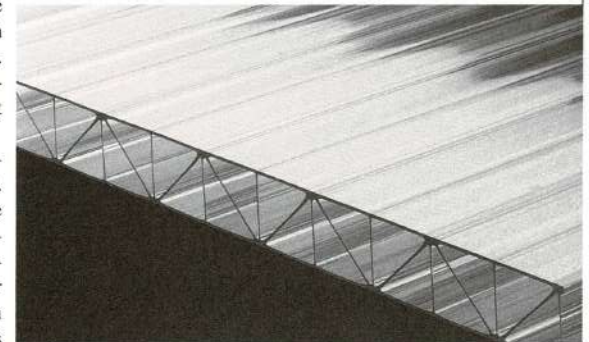
Wie ein in die Stadt verpflanzter Leuchtturm sendet sie Lichtstrahlen. ...

Decarglas®* Fachwerkplatten

Architektur des Lichts

Um Stabilität zu erreichen, braucht man weder schwergewichtige Baustoffe noch aufwendige Konstruktionen: Eine gute Idee ist der leichteste Weg zu baulicher Standhaftigkeit. Dem in der Natur erfolgreichen Prinzip der diagonalen Verstrebung folgend, hat die Degussa AG die Decarglas®-Polycarbonat-Steckplatte mit einzigartiger Fachwerkgeometrie für transparente Überdachungen entwickelt. Transparenz und Stabilität durch Flexibilität, Symbole des neuen Denkens und Wertmaßstäbe einer zeitgerechten Architektur, die den baulichen Raum für den modernen Lebensstil bildet. Mehr Transparenz bei gleichzeitig erhöhter Stabilität mit Degussa-Fachwerkplatten eröffnen neue energiesparende Konstruktionsspielräume. Mehr Licht, um zu sehen, die Natur zu erleben, wirkt positiv auf das menschliche Empfinden. Jedes Prozent mehr Licht begünstigt Wachstum und Ertrag im Gewächshaus

und fördert das Gedeihen von Zimmerpflanzen. Intelligentes Bauen bedeutet heute, mit Licht und stabiler Leichtigkeit die Lebensqualität zu steigern bei gleichzeitiger Nutzbarmachung von natürlicher Energie. Für den Architekten stellt sich die Aufgabe, Material und architektonisches Konzept in ein ästhetisches Verhältnis zu setzen. Mit der Decarglas®-Fachwerkplatte aus Polycarbonat hat die Degussa AG ein individuelles Basiselement für eine facettenreiche Architektur des Lichts entwickelt.



Degussa 

Degussa AG
 PM-MP-EX
 Postfach 1345
 D-63403 Hanau
 Telefon: 061 81/59-3733
 Telefax: 061 81/59-4409

* Hergestellt aus CALIBRE®
 eingetragenes Warenzeichen -
 The Dow Chemical Company



...Die Summe der auf diese Art beleuchteten Sachverhalte bildet einen Denkraum, der sich im Kopf des Betrachters formt.

Dieter Bogner

Wir führen das Lohn-,
Gehalts- oder Rentenkonto
nur für Mitglieder
- natürlich schon immer
gebühren-

frei!!!

Und jetzt...
die schnelle
Bankverbindung

*2409870 #



und bieten faire und
kompetente Beratung
rund um alle
Finanzdienstleistungen.

 **Sparda-Bank**

freundlich & fair



Sparda-Bank München eG,

Hauptstelle: Arnulfstr. 15, 80335 München,
Service-Telefon (0 89) 5 51 42-400,
weitere Geschäftsstellen in: München (10x), Germering,
Freising, Rosenheim, Traunstein, Freilassing, Mühldorf und
Ingolstadt

Dörthe Bäumer und Michael Miritsch leben und arbeiten in München. Dörthe Bäumer beschäftigt sich mit Raumkonzepten und Kunstprojekten im öffentlichen Raum. Michael Miritsch arbeitet im Bereich Architektur und Kunstprojekte im öffentlichen Raum.

Installation ZWISCHEN

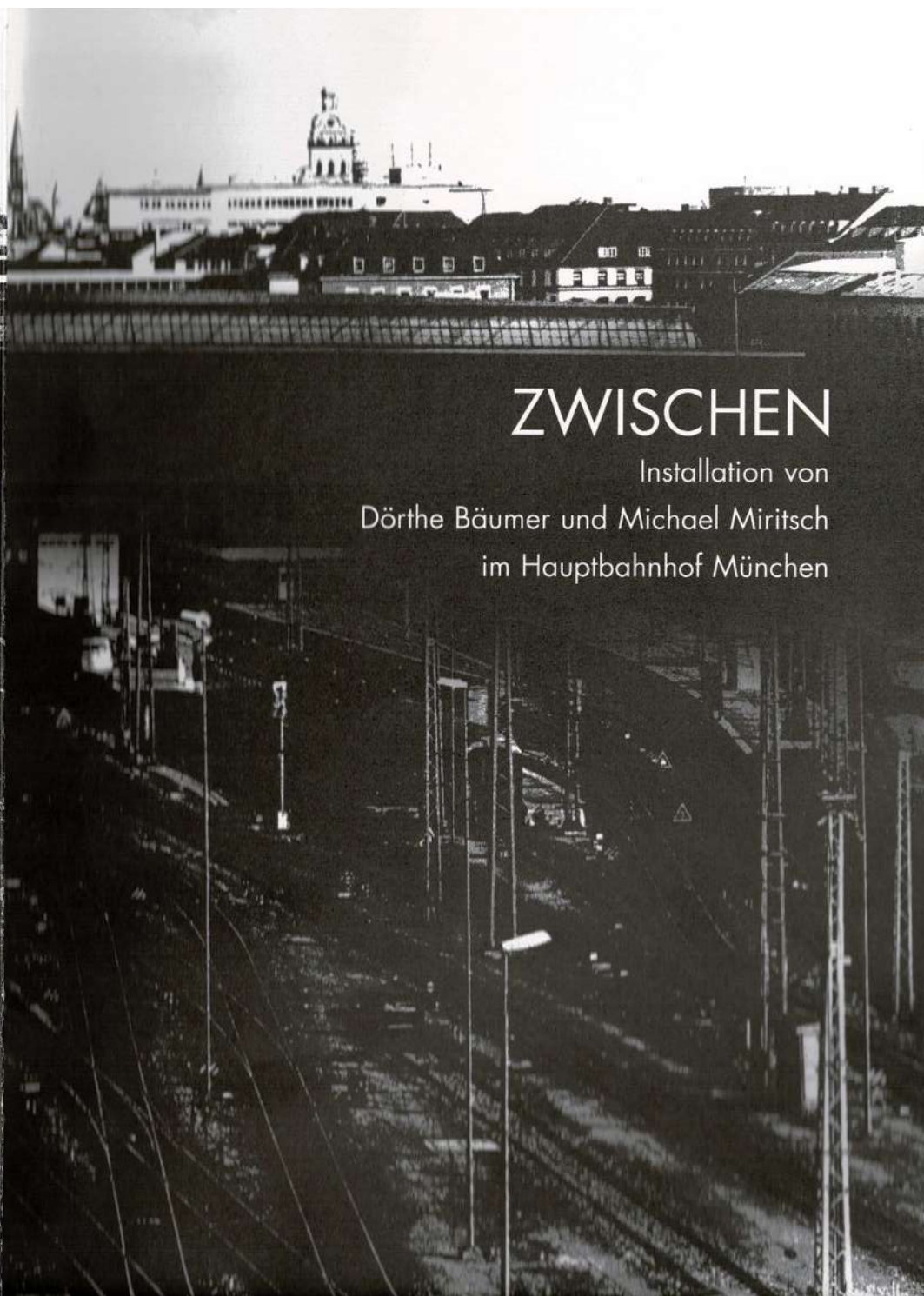
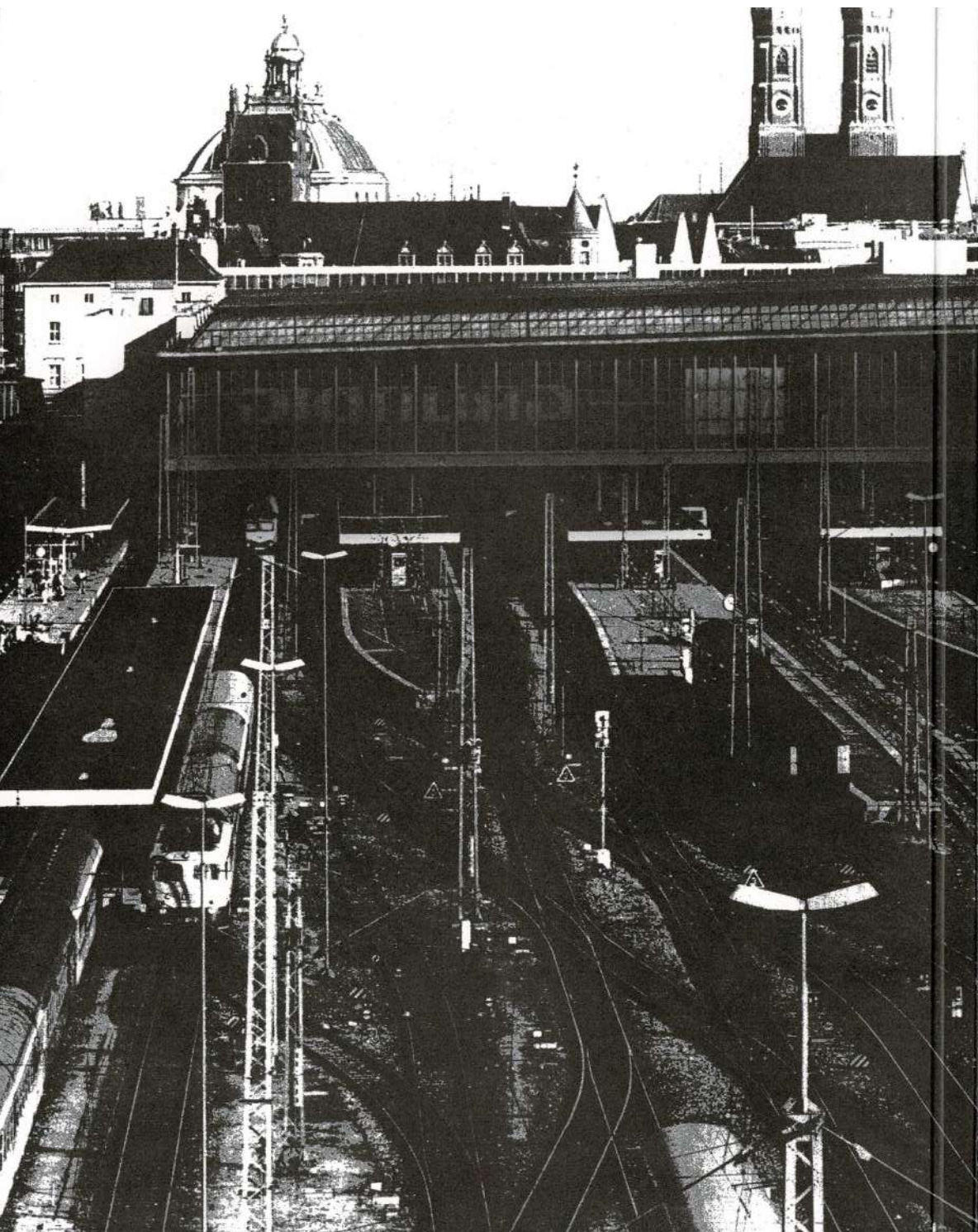
Material: Universal-Alround-Gerüst-Konstruktion, Polycarbonat-doppelstegplatten mit Polycarbonatsteckprofilen, lackierte Tonkugeln, Infrarotlichtschränke, Kolbenhubmechanismen in Blechkästen. Maße: die Einzelelemente sind auf die unterschiedlichen Bahnsteigbreiten angepaßt;
Gesamtmaß: 120 m x 3,20 m x 2,75 m

Konzeption und Redaktion des Kataloges: Dörthe Bäumer und Michael Miritsch, Lithographie: Irina Pasdarca, Druckvorstufe: Typisch GmbH

Die Nutzungsrechte liegen bei den Künstlern, den Autoren und den Fotografen. Die Fotos stammen von Philipp Mansmann (Umschlag, Seite 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 25), Michael Miritsch (Seite 4, 5, 9, 11, 16, 30) und aus dem Fotoarchiv der Deutschen Bahn AG (Seite 3, 6, 26, 28).

Die Realisierung der Installation liefert die Rahmenbedingung für Begegnungen, welche die Grenzen des Abgesicherten und Vertrauten in Frage stellen. Die Beziehung zwischen Werk und Betrachter basiert auf Anteilnahme. Um diese Offenheit im Katalog zu dokumentieren, wurde auf Zitate zurückgegriffen, die die unterschiedlichen Aspekte der Arbeit im Raum beleuchten, aber nicht festschreiben.

Wir danken den Autoren und Verlagen, insbesondere dem Prestel Verlag, München, für die Freigabe der Texte.



ZWISCHEN

Installation von
Dörthe Bäumer und Michael Miritsch
im Hauptbahnhof München