

Ines Goldbach:

Das Museum für Gegenwart im ehemaligen Hamburger Bahnhof in Berlin –  
Studien zu Architektur und Museumskonzept

Freiburg 2004



Josef Paul Kleihues  
Hamburger Bahnhof – Museum für Gegenwart Berlin  
Historische Halle, Zustand 1996  
Foto: Jens Ziehe

Die vorliegende Arbeit wurde als Magisterarbeit zur Erlangung der Würde des Magister Artium der Philosophischen Fakultäten der Albert-Ludwigs-Universität zu Freiburg i. Br. im Wintersemester 1999/2000 im Fach Kunstgeschichte (unter dem Namen Geschwandtner) eingereicht und verfügte über einen separaten Bildband, der für dieses Form der Veröffentlichung leider entfallen musste. Die wenigen, nunmehr eingefügten Abbildungen dienen lediglich zur Groborientierung. Es sei darauf hingewiesen, dass alle angeführte Daten, Bewertungen und Hinweise etc. dem Stand von 1999 entsprechen.



Josef Paul Kleihues  
Hamburger Bahnhof – Museum für Gegenwart Berlin  
Außenansicht, Zustand 1996  
Foto: Jens Ziehe

## INHALTSVERZEICHNIS

### Einleitung

#### A. Dokumentation

I.	Literaturbericht und Aufgabenstellung	6
II.	Quellen	12
	1. Bildquellen	
	2. Textquellen	
III.	Vorgeschichte des Gebäudes bis zum Wettbewerb (1840-1989)	17
IV.	Der Architekturwettbewerb (1989)	21
	1. Anlass und Ziel des Wettbewerbs	
	a) Denkmalpflegerische Vorgaben	
	b) Aufgeforderte Teilnehmer	
	c) Veränderungen innerhalb des Wettbewerbs	
	2. Prämierte Beiträge von Christoph Langhof, Jürgen J. Sawade und Josef P. Kleihues	
V.	Beschreibung des Bauzustandes von 1996	29
	1. Lage und Gesamtlage	
	2. Grundriss und Außenbau	
	3. Inneres	
VI.	Planungs- und Bauphasen des Siegerentwurfs von Kleihues	37
	1. Änderungen vor und während der Umsetzung von Seiten der Entwerfer	
	2. Auflagen des Preisgerichts und des Nutzers	
VII.	Beschreibung der Erstaussstellung von 1996	41
	1. Thematisches und didaktisches Konzept	
	a) Zielsetzung	
	b) Umsetzung	
	2. Präsentationstechnik	
	a) Beleuchtung	
	b) Ausstellungsarchitektur	
VIII.	Die planungsverantwortlichen Personen	48
	1. Der Vertreter des Senats für Bau- und Wohnungswesen: Bernd Hagelberg	
	2. Der Leiter des Ausstellungskonzeptionsteams: Dieter Honisch	
	3. Der Bau- und Projektleiter: Roger Karbe	
	4. Der Architekt: Josef Paul Kleihues	
	a) Museumsprojekte	
	b) Poetischer Rationalismus und Kritische Rekonstruktion	

#### B. Architekturgeschichtliche Fragen

I.	Fragen zur Umnutzung	56
	1. Umnutzung von Zweckarchitektur	
	2. Umgestaltung von Zweckarchitektur in Museumsbauten	
	3. Umnutzungsmöglichkeiten von Bahnhöfen	
	4. Umfunktionierung von Bahnhöfen in Museen und Ausstellungsorte	
	5. Resümee und Einordnung	

II.	Fragen zur Geometrie und Proportionsgeschichte	67
	1. Zur „Identität Hamburger Bahnhof“	
	2. Kleihues' Formensprache	
	3. Dialog zwischen Alt und Neu durch Modul und Raster	
	4. Proportionsgeschichte	
III.	Fragen nach dem architektonischen Konzept	72
	1. Der Galerieflügel als Erweiterung eines Altbaus	
	2. Die Möglichkeit der Inszenierung durch die Nahtstelle zwischen Alt und Neu	
	3. Das Terrassenplateau als Einstimmung und Aktionsort	
	4. Baumaterial als Traditionsträger	
	5. Blickachsen zwischen Alt und Neu als Möglichkeit für Sichtbezüge	
	6. Offene, fließende Raumfolgen als Verstärkung der Flexibilität	
	7. Licht als wichtigstes Element der Präsentationstechnik	
	8. Resümee	
<b>C. Fragen zum musealen Konzept und seinen Vorbildern</b>		<b>93</b>
I.	Das Museumskonzept des Hamburger Bahnhof	93
	1. Haus ohne eigene Sammlung	
	2. Ausstellungshalle statt Museum	
	3. Kunst ohne Kunstgeschichte	
	4. Museum für Gegenwart	
	5. Resümee und abschließende Einordnung	
II.	Das Museum und die Idee einer stets aktuellen Institution	113
III.	Das Museum als Durchgangsstation neuester Kunst	116
IV.	Das Museum als stadtteilbelebende Institution	119
<b>C. Zusammenfassung und Schlussbewertung</b>		<b>124</b>
<b>D. Anlagen</b>		<b>128</b>
<b>E. Chronologische Literaturverzeichnis zum Hamburger Bahnhof</b>		<b>134</b>
<b>Allgemeines Literaturverzeichnis</b>		<b>138</b>

## Einleitung

Am 3. November 1996 wurde in Berlin das „Museum für Gegenwart“ im ehemaligen Berliner Kopfbahnhof, dem Hamburger Bahnhof, eröffnet. Das lang ersehnte Haus für zeitgenössische Kunst versprach eine räumliche und inhaltliche Erweiterung der Neuen Nationalgalerie zu sein und sollte mithilfe der renommierten Privatsammlung Marx, diversen Neuerwerbungen und Leihgaben sowie mit zahlreichen Wechselausstellungen und Veranstaltungen in das 21. Jahrhundert ‚überleiten‘.

Zudem versprach man sich mit der Auszeichnung der baulichen Maßnahmen des Berliner Architekten Josef Paul Kleihues, für Umnutzung und Neubau, ein gewisses, von vornherein scheinbar greifbares Renommee für das Haus.

Im Vordergrund aber stand der jahrelang geplante, glamouröse Einzug und die permanente Präsentation der Sammlung Marx: Eine gewachsene Privatsammlung, die Werke der amerikanischen Pop-Art-Künstler sowie wichtiger Einzelpersonen wie Joseph Beuys oder Anselm Kiefer vereint und mit der Eröffnung des Museums an den Ort Berlin gebunden werden konnte.

Das Museumskonzept sah vor, den Beständen der Sammlung Marx die aktuellen, d.h. zeitgenössischen Kunstwerke und zukünftigen Neuankäufe der Neuen Nationalgalerie, des Kupferstichkabinetts, der Kunstbibliothek und des Kunstgewerbemuseums zur Seite zu stellen. In Verbindung mit Vorträgen, Filmen, Konzerten etc. sah man es als eine der wichtigsten Aufgaben an, die aktuellsten Positionen der Gegenwartskunst und -kultur mithilfe unterschiedlichster Medien zu vermitteln. Das Haus wurde schon während seiner Planung als Inbegriff von Dynamik, Prozess, Veränderung und Ort höchster künstlerischen Qualität gefeiert.

Die Schlagworte, die bereits vor der Eröffnung des Hauses kursierten, wie etwa ein „Museum für Gegenwart“ sein zu wollen, welches „Kunst ohne Kunstgeschichte“ in „bestmöglich umgenutzten Räumen“ zeigt, werden in der vorliegenden Arbeit aufgegriffen und kritisch hinterfragt.<sup>1</sup>

Am Beispiel des Hamburger Bahnhofs wird den immer wieder gestellten (und selten beantworteten) Fragen nachgegangen werden, inwiefern Museumsarchitektur neutraler ‚Behälter‘ oder Rahmen für Kunstgegenstände ist bzw. sein kann oder ob sie nicht längst selbst zum Kunstobjekt avanciert ist. Daran schließt sich die Frage an, wie die museale Architektur des Hamburger Bahnhofs in Beziehung zum geplanten und realisierten Museumskonzept steht.

---

<sup>1</sup> Dieter HONISCH: Eröffnungsrede zum Hamburger Bahnhofs vom 1. November 1996

Die Idee zu dieser Arbeit entstand während meiner Tätigkeit als Praktikantin am Hamburger Bahnhof von November 1996 bis Februar 1997 und wurde innerhalb des Hauptseminars „Museumsbauten der 1980er und 1990er Jahre“ am Kunstgeschichtlichen Institut der Universität Freiburg bei Professor Dr. Heinfried Wischermann im Sommersemester 1999 erneut aufgegriffen und fortgeführt. An dieser Stelle möchte ich den Personen danken, durch deren Gespräche und Anregungen meine Urteilsfindung motiviert und kaleidoskopartig bereichert wurde und somit der Entstehung meiner Arbeit eine besondere Lebendigkeit verliehen haben. Der Dank geht insbesondere an Prof. Dr. Heinfried Wischermann, Dr. Britta Schmitz, Roger Karbe, Josef Paul Kleihues, Bernd Hagelberg und Helmut C. Walter.

## A. Dokumentation

### I. Literaturbericht und Aufgabenstellung

Seit der Hamburger Bahnhof als Museum für Gegenwart<sup>2</sup> am 1. November 1996 eröffnet wurde, ist das Interesse für das Haus ungebrochen. Dennoch bleibt die Literatur bis heute gut überschaubar und besteht weitgehend aus kurzen Aufsätzen.

Mit Harald SZEEMANNs Ausstellung „Zeitlos“ **1988** in den ruinösen Räumlichkeiten des ehemaligen Kopfbahnhofs in Berlin und dem begleitenden Ausstellungskatalog setzt die Literatur ein, die das Gebäude in seiner möglichen Funktion als Ort für zeitgenössische Kunst in Berlin vorstellt.<sup>3</sup> Zusammen mit Markus BRÜDERLIN<sup>4</sup> und Roman KURZMEYER<sup>5</sup> stellt Harald SZEEMANN<sup>6</sup> Skulpturen international bedeutender Künstler der 1960er und 1970er Jahre vor, deren Werke zusammen mit dem historischen Ort einen besonderen Dialog zwischen Skulptur und Architektur ermöglichen.

Bestärkt durch diese Ausstellung wurde **1989** ein Wettbewerb für den Umbau und die Erweiterung des Hamburger Bahnhofs in ein Museum für zeitgenössische Kunst ausgeschrieben, den der Berliner Architekt Josef Paul Kleihues gewann. Zeitgleich mit der Prämierung des Wettbewerbsentwurfs steigt die Zahl der Beiträge in vielen nationalen und internationalen Architekturzeitschriften.<sup>7</sup> Fast alle Artikel beschränken sich auf einen kurzen historischen Abriss zur Geschichte des Gebäudes und stellen den Neubau und dessen Entwürfe vor. Meist werden die Umnutzungspläne des Architekten in überdurchschnittlichem Maße gelobt. So schreibt Peter RUMPF in der BAUWELT, dass „Richard Serra [...] angesichts der [neuen Aluminium-] Ostwand vor Neid erblassen [müsse]“.<sup>8</sup>

---

<sup>2</sup> Im Folgenden wird der Begriff `Hamburger Bahnhof` gleichbedeutend mit `Hamburger Bahnhof als Museum für Gegenwart` verwendet. Der Bahnhof als solcher wird mit `ehemaliger Hamburger Bahnhof` bezeichnet.

<sup>3</sup> KAT. ZEITLOS. Kunst von heute im Hamburger Bahnhof Berlin, München 1988

<sup>4</sup> Markus BRÜDERLIN: Stille Monumente zwischen Ankunft und Abfahrt, in: ebd. 15-31

<sup>5</sup> Roman KURZMEYER: Taktile Visionen, in: ebd. 33-47

<sup>6</sup> Harald SZEEMANN: Zeitlos, in: ebd. 8-11

<sup>7</sup> Zu nennen sind hier die Beiträge von Peter RUMPF: Der Hamburger Bahnhof als Museum für Gegenwart, in: BAUWELT 47 (1996) 2664-2670 und Hans-Michael HERZOG: Zur Kunst im Hamburger Bahnhof, in: ebd. 2670-2671; Peter RUMPF: Hamburger Bahnhof - Museum für Gegenwart Berlin, in: ARCHITEKTUR JAHRBUCH 1997, 90-95; Ivor RICHARDS: Hamburger Stakes, in: THE ARCHITECTURAL REVIEW 1200 (1997) 29-32; Falk JAEGER: Eiserne Kathedrale der modernen Kunst, in: DEUTSCHE BAUZEITUNG 120 (1996) 20-24

<sup>8</sup> BAUWELT 1996, 2665; RUMPF zitiert hierbei eine Aussage von Kleihues.

**1991** konzipieren die beiden Autoren Michele COSTANZO<sup>9</sup> und Vincenzo GIORGI<sup>10</sup> in ihrer Publikation eine „virtuelle Reise durch die Museumsentwürfe Kleihues“<sup>11</sup>, in der sie alle bis in die 1990er Jahre realisierten Museumsprojekte innerhalb Deutschlands chronologisch vorstellen. Die von Kleihues immer wieder angeführten und baulich umgesetzten künstlerischen Strategien und Begrifflichkeiten werden analysiert und als Teil eines lückenlosen und zusammenhängenden Gesamtwerks betrachtet. Das Projekt Hamburger Bahnhof wird in einem finalen Kapitel als logische Folge der Museumsprojekte seit 1975 angeführt, bleibt aber ausschließlich beschreibend.

Zur Eröffnung des Hamburger Bahnhofs als Museum für Gegenwart im November **1996** veröffentlicht der Dortmunder Kunsthistoriker Thorsten SCHEER<sup>12</sup> eine monographisch angelegte Arbeit. Er behandelt in den ersten fünf Kapiteln die Geschichte des ehemaligen Kopfbahnhofs der Strecke Hamburg – Berlin und unterlegt diese mit einem historischen Abriss zum Eisenbahnzeitalter in Deutschland. SCHEERS Dokumentation zum Ist-Zustand des Museumsgebäudes beschränkt sich auf kurze Erläuterungen zu Rissen, Schnitten und Konstruktionszeichnungen des Architekten anlässlich des Wettbewerbs 1989 und bietet zusätzlich ein ausgezeichnetes Bildmaterial. SCHEER liefert ebenso einen kurzen, beschreibenden Überblick zu Kleihues' bisherigen Museumsprojekten und schließt seine Arbeit mit einem motivgeschichtlichen Kapitel ab, in welchem er die Aluminiumwand der neuen Ausstellungshalle vorstellt. Die Publikation, die sich auf eine rein architektonische Betrachtung des Gebäudes beschränkt, ist nach wie vor die einzige Arbeit mit einem kunsthistorischen Anspruch.<sup>13</sup>

Im selben Jahr publiziert Thorsten SCHEER<sup>14</sup> zusammen mit Andrea MESECKE eine größere Arbeit zu Themen und Projekten Josef Paul Kleihues' seit den 1980er Jahren. Darin werden alle bisherigen Bauaufgaben des Architekten als Themenblöcke in kurzer Form vorgestellt. Die darin angeführte Objektliste greift exemplarisch einzelne, markante Projekte heraus.

---

<sup>9</sup> Michele COSTANZO: Josef Paul Kleihues. Die Museumsplanung als Erfahrungsweg, in: Michele COSTANZO/ Vincenzo GIORGI: Josef Paul Kleihues. Architetture museali, Mailand 1991, 14-99

<sup>10</sup> Vincenzo GIORGI: Museumsprojekte in Deutschland: Das Werk von Josef Paul Kleihues, in: COSTANZO/GIORGI 1991, 100-155

<sup>11</sup> Ebd. 81

<sup>12</sup> Thorsten SCHEER: Hamburger Bahnhof. Museum für Gegenwart Berlin. Josef Paul Kleihues, Köln 1996

<sup>13</sup> Ebenfalls zur Eröffnung des Museums erschien in der Reihe des PRESTEL-VERLAGES der Band: Hamburger Bahnhof. Museum für Gegenwart – Berlin/München <sup>2</sup>1997. Dieser Kurzführer behandelt auf wenigen Seiten die Geschichte des Gebäudes bis 1996 und dessen Ausstellungskonzept, geht aber nicht über einen bebilderten Überblick zur Sammlung und zu den ausgestellten Kunstwerken hinaus.

<sup>14</sup> Andrea MESECKE/ Thorsten SCHEER (Hrsg.): Josef Paul Kleihues. Themen und Projekte, Basel 1996

Das kurze Kapitel von Walter KAMBARTEL<sup>15</sup>, das sich mit dem Thema des Museumsbaus auseinandersetzt, ist ausschließlich dem Hamburger Bahnhof gewidmet, ohne dass ihm weitere Museumsbauten vergleichend gegenübergestellt werden. KAMBARTEL erläutert Kleihues' wiederkehrende Prinzipien und Architekturtheorien, die sich innerhalb der Museumsbauten (insbesondere beim Hamburger Bahnhof) manifestieren sollen. Zwei abschließende Kapitel<sup>16</sup> stellen auf wenigen Seiten die Wettbewerbs- und Planungsentwürfe zum Hamburger Bahnhof und zum nicht prämierten Berliner Entwurf des Neuen Museums auf der Museumsinsel vor.

Unmittelbar vor und nach der Eröffnung des Hamburger Bahnhof am 3. November 1996 werden diverse Artikel veröffentlicht, die größtenteils innerhalb der Monate Oktober bis Dezember 1996 in der regionalen, nationalen und internationalen Presse zu finden sind.<sup>17</sup> Die wichtigsten Themen, die in diesen Veröffentlichungen angesprochen werden, beziehen sich entweder auf den Umbau des Gebäudes, den Sammler Erich Marx und dessen Position im Museum, die Einrichtung und Präsentation der Kunstwerke oder hinterfragen den Begriff „Museum für Gegenwart“.

Beispielsweise sieht Marius BABIAS<sup>18</sup>, Journalist der Berliner Kulturwochenzeitung ZITTY, den Hamburger Bahnhof aufgrund der Dominanz des Sammlers zu einem „gigantischen Marx-Mausoleum umgestaltet“, bei dem die Architektur für „installative Arbeiten ungeeignet und auf Marx zugeschnitten“ wirke. Peter BODE<sup>19</sup> kritisiert in der ART unter anderem die „plump vorgelagerte Natursteinterrasse mit hässlichen Rampen und dürftigen Geländern“ und den Neubaufügel, der von außen „ein eher abweisender Container [ist und] an einen Flugzeughangar“ erinnert. Lobend wird auf die historische Halle eingegangen, die wie eine „Kathedrale des Industriezeitalters“ wirke und trotz ihrer „feierlichen Atmosphäre“ der Kunst „Platz zum Atmen“ lasse. Ulf Erdmann ZIEGLER<sup>20</sup> konstatiert, dass es heute in der historischen Halle „auf den ersten Blick gar nicht so anders [aussehe] als damals, als Harald Szeemann den Berlinern gezeigt hat, wie man Skulptur in eine Halle“ setzen müsse.

---

<sup>15</sup> Walter KAMBARTEL: Zwischen geflügeltem Rad und Pegasos - Der Ausbau des Hamburger Bahnhofs in Berlin zum Museum für zeitgenössische Kunst, in: MESECKE/SCHEER 1996, 216-244

<sup>16</sup> Thorsten SCHEER: Hamburger Bahnhof. Museum für zeitgenössische Kunst Berlin, in: ebd. 245-252 und Thorsten SCHEER: Neues Museum, in: ebd. 253-259

<sup>17</sup> Da sich die Pressemappe zum Hamburger Bahnhof im Archiv des Museums auf mehrere Ordner ausdehnt, wurden nur einige Beispiele herausgegriffen, die exemplarisch für die vorkommenden ‚Hauptpositionen‘ stehen.

<sup>18</sup> Marius BABIAS: Das Marx-Mausoleum, in: ZITTY (26.10-6.11.1996) 56-59

<sup>19</sup> Peter BODE: Hamburger Bahnhof in Berlin, in: ART 11 (1996) 22-24

<sup>20</sup> Ulf Erdmann ZIEGLER: Hamburger Bahnhof als Museum, in: BERLINER TAGESSPIEGEL (31.10.1996) 3

Im Vergleich zu vielen anderen Pressestimmen wagen diese Artikel eine kritische Auseinandersetzung mit der Berliner Museums- und Kulturpolitik und der Realisierung des Hamburger Bahnhofs.<sup>21</sup>

Der in der ZEIT publizierte Aufsatz von Petra KIPPHOFF<sup>22</sup> steht exemplarisch für die (wenigen) Stimmen, die sich mit dem Namen „Museum für Gegenwart“ auseinandersetzen und ihn als „sprachliches Kuriosum“ ansehen.<sup>23</sup>

Zusammenfassend gehören die Pressestimmen mit zu den wichtigsten aktuellen Beiträgen zum Hamburger Bahnhof als Museum für Gegenwart, die in ihrer Vielfalt einen interessanten Einblick in die (internationale) Stimmungslage geben, die sich vor, während und nach der Eröffnung des Gebäudes heraus kristalliert hat.<sup>24</sup>

Hinsichtlich der Forschungslage zum Hamburger Bahnhof als Museum für Gegenwart kann resümierend festgehalten werden, dass sich die Literatur primär auf eine formale bzw. architekturgeschichtliche Annäherung an das Gebäude beschränkt oder anhand des Baus die Architektursprache Kleihues' erläutert. Das Konzept des Museums und die daraus resultierende Präsentation der Kunstwerke spielen meist nur eine untergeordnete Rolle. Eine vergleichende Einordnung des Gebäudes in die Reihe der Museen für zeitgenössische Kunst oder weiterer in Museen umgenutzter Gebäude sowie eine daraus resultierende Bewertung fehlen bislang.

In der vorliegenden Arbeit wird der zentralen Fragestellung nachgegangen werden, wie die Architektur und die museale Konzeption des Hamburger Bahnhofs als Museum für Gegenwart zu bewerten sind. Der erste, dokumentarische Teil der Arbeit (A) erläutert die wichtigsten Daten zur Entstehungsgeschichte sowie alle historischen und aktuellen Bau- und Umbauphasen. Zugleich werden der Wettbewerbsverlauf von 1989 und die Umsetzung des prämierten Entwurfs bis zur Eröffnung 1996 angeführt sowie das dazu

---

<sup>21</sup> Dennoch ist allen drei Artikeln und den parallel dazu erschienenen gemein, dass sie viele Kritikpunkte nur anreißen (können).

<sup>22</sup> Petra KIPPHOFF: Endstation Gegenwart, in: DIE ZEIT 46 (1996) 49

<sup>23</sup> Ferner sind die Artikel von Amine HAASE [Zeitgeist nach Berliner Art, in: KÖLNER STADTANZEIGER 259 (1996) 5] und Thomas WULFFEN [Gegenwart und Gegenwart, in: ZITTY (15.-26.10.1996) 22] zu nennen.

<sup>24</sup> 1997 folgte in der Reihe 'Der Historische Ort' (53, Berlin 1997), in der historisch und stadtgeschichtlich wichtige Berliner Bauten besprochen werden, eine kurze Publikation von Johannes SCHNEIDER: Der Hamburger Bahnhof. Diese Broschüre gibt zwar einen Überblick über die wichtigsten baugeschichtlichen Daten des Gebäudes von 1840 bis 1996 und liefert einen guten historischen Kontext, bleibt aber in der eigentlichen Betrachtung ausschließlich beschreibend. Ferner erschien im Wintersemester 1998/99 eine Münchener Magisterarbeit bei Prof. Bernhard Schütz, die den Hamburger Bahnhof dem *Musée d'Orsay* vergleichend gegenüberstellt. Die Durchsicht dieser Arbeit wurde der Autorin von Seiten der Münchner Magistrandin leider verwehrt.

parallel entwickelte Museumskonzept. Ein abschließendes Kapitel innerhalb der Dokumentation stellt die für den Bau wichtigsten Einzelpersonen vor.

In einem zweiten, architekturgeschichtlichen Teil (B) wird die Umnutzung des ehemaligen Kopfbahnhofs in ein Museum für Gegenwart diskutiert und vergleichend eingeordnet. Dem schließen sich Kapitel zu Geometrie, Proportionsgeschichte sowie zum architektonischen Konzept und seinen Vorbildern an, in denen die von Kleihues angewandten Begriffe architekturgeschichtlich eingeordnet und hinterfragt werden.

Im Hinblick auf die immer wieder zitierte künstlerische Verschränkung von Architektur und Museumskonzept befasst sich der dritte Teil (C) mit konzeptgeschichtlichen Fragen. Begriffe und Schlagwörter wie „Museum für Gegenwart“ oder „Kunst ohne Kunstgeschichte“, die als eigentliche Richtlinien dem Konzept unterstellt wurden, werden dabei kritisch diskutiert. Die darauf folgenden Kapitel analysieren die Argumente, die vom Land Berlin und von den Staatlichen Museen Preußischer Kulturbesitz als die ausschlaggebendsten für die Realisierung des Projekts angesehen wurden. In einem abschließenden Teil (D) werden die relevanten Punkte des architektonischen und musealen Konzepts nochmals zusammengefasst und abschließend bewertet.

## II. Quellen

Die Quellenlage zur Umnutzung und Neugestaltung des Hamburger Bahnhofs in ein Museum für zeitgenössische Kunst kann aufgrund seiner Aktualität als sehr gut bewertet werden.

### 1. Bildquellen

Die vorliegenden Bildquellen setzen sich zusammen aus zahlreichen wichtigen Dokumentationsmaterialien in Form von Plänen, Rissen, Schnitten, Zeichnungen und Fotos, welche die einzelnen Entstehungs- und Bauphasen wiedergeben. Die ältesten, für diese Arbeit herangezogenen Bildquellen, die sich auf die Vorgeschichte des Gebäudes konzentrieren, stammen aus zwei Veröffentlichungen von Holger STEINLE von 1983<sup>25</sup> und 1987<sup>26</sup>. Die darin publizierten Pläne, Stiche und Fotos dokumentieren die historische Gestalt des Bahnhofs seit seiner Entstehung Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die 1980er Jahre.

Die vom SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN herausgegebene Auslobungsbroschüre<sup>27</sup> von 1989 gehört mit zur entscheidendsten Textquelle, welche die Ausschreibung zur Umnutzung des Gebäudes in ein Museum dokumentiert. Neben Fotos und Plänen zum Zustand des Bahnhofsgebäudes von 1840 enthält der Anhang zwei detaillierte Grundrisse des Architekten Winnetou Kampmann, die das Gebäude nach der Restaurierung von 1987 zeigen. Mithilfe dieser Pläne lässt sich der Zustand rekonstruieren, den Kampmann bis 1987 realisierte und den Kleihues zu Beginn seiner Planungen vorgefunden hat. Zusätzlich enthält die Ausschreibung Schwarzweißfotografien (10 Außen- und 18 Innenaufnahmen), die das Gebäude vor der Projektübernahme von 1989 zeigen.

Weitere wichtige Bildquellen finden sich in dem bereits erwähnten Berliner Ausstellungskatalog „Zeitlos“<sup>28</sup> von 1988. Die darin veröffentlichten Fotografien zeigen die ausgestellten Kunstwerke in den notdürftig restaurierten bzw. gesicherten Räumen des Hamburger Bahnhofs. Die Fotoserie ermöglicht partiell, auf den Zustand des Gebäudes vor dem Wettbewerb und den durch Kleihues vollzogenen Veränderungen ab 1989 zu schließen. Zudem stellen diese Fotos das einzige Bildmaterial dar, mithilfe dessen eine Bewertung der damaligen Ausstellung möglich ist.

---

<sup>25</sup> Holger STEINLE: Ein Bahnhof auf dem Abstellgleis. Der ehemalige Hamburger Bahnhof in Berlin und seine Geschichte, Berlin 1983

<sup>26</sup> Holger STEINLE: Der Hamburger Bahnhof. Geschichte und Gegenwart, Berlin 1987

<sup>27</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.): Beschränkter Realisierungswettbewerb: Der ehemalige Hamburger Bahnhof als Museum für zeitgenössische Kunst, Berlin 1989 (liegt beim Senat vor)

<sup>28</sup> KAT. ZEITLOS 1988 (+ Begleitheft)

Nach der Entscheidungsfindung zur Platzierung der Wettbewerbsentwürfe veröffentlicht der Senat im November 1989 ein kurzes Mitteilungsschreiben<sup>29</sup>, in dem die ersten drei Siegerentwürfe vorgestellt werden. Alle Projekte der drei Architekten sind jeweils mit einem Lageplan, einem Grundriss, weiteren Ansichten und Gebäudeschnitten und einer Axonometrie abgebildet. Die einzelnen Zeichnungen liefern eine gute (aber auch die einzige) Basis für einen Vergleich der prämierten Entwürfe.<sup>30</sup>

In der Publikation „Standorte-Standpunkte“<sup>31</sup> der Staatlichen Museen zu Berlin finden sich innerhalb des Erläuterungstextes des Architekten Kleihues Modellfotos und Montagefotos zum Berliner Umbaukonzept, die den Zustand von 1993/94 dokumentieren.

Zeichnungen, Modellfotografien und Grundrisse des Siegerentwurfs sowie Fotos unmittelbar nach der Fertigstellung des Gebäudes 1996 sind in SCHEERS<sup>32</sup> Arbeit zum Hamburger Bahnhof zu finden. Der Dokumentationsteil liefert ebenso zwei Lagepläne, Modellfotos der beiden unterschiedlichen Entwürfe, Grundrisse der einzelnen Etagen, detaillierte Schwarzweiß-Innenaufnahmen und Konstruktionszeichnungen des Architekten.<sup>33</sup>

## 2. Textquellen

Die Textquellen gehören zu den wichtigsten Grundlagen der Arbeit und umfassen unveröffentlichte Texte des Berliner Senats, schriftlich verfasste Aussagen einzelner Museumsleiter, Direktoren und Kuratoren sowie Gespräche der Autorin mit Einzelpersonen.

Die vom SENAT FÜR BAU- UND WOHNWESEN Berlin herausgegebene Auslobungsbroschüre<sup>34</sup> liefert neben dem bereits erwähnten Bildmaterial aussagekräftige Texte zu `Anlass und Ziel des Wettbewerbs´ und listet zudem Voraussetzungen und Erwartungen wie z.B. denkmalpflegerische Auflagen an die Teilnehmer auf.

---

<sup>29</sup> Dabei handelt es sich um einen unveröffentlichten Prospekt, der vom Senat herausgegeben und nach der Prämierung an die Teilnehmer verschickt wurde (SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN: Beschränkter Realisierungswettbewerb 1989. Dokumentation, Berlin 1989, liegt beim Senat vor). In Auszügen wurde dieser Beitrag in der Zeitschrift ARCHITEKTUR UND WETTBEWERBE 143 (1990) 76-79 abgedruckt.

<sup>30</sup> Leider fehlen genauere Angaben oder Abbildungen zu den Entwürfen der übrigen Teilnehmer, die auch beim Senat nicht dokumentiert sind. Gerade im Hinblick auf die Entwürfe bekannter Architekten, wie etwa Oswald Matthias Ungers, ist dies sehr bedauerlich. Zu Ungers' Projekt konnte nur ein Ausschnitt aus dem Wettbewerbsentwurf ermittelt werden.

<sup>31</sup> KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE, Staatliche Museen zu Berlin, Berlin 1994, 94-99

<sup>32</sup> SCHEER 1996

<sup>33</sup> Darüber hinaus ging der Fotobestand der Autorin vom November 1996 mit in den Bildteil ein, der sich aus Detailaufnahmen des Außenbereichs sowie Fotografien vor und nach der Erstaussstattung innerhalb des Museums zusammensetzte.

<sup>34</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989

Weiter existiert ein unveröffentlichtes Protokoll<sup>35</sup> über die Sitzung des Preisgerichts vom 20. und 21. November 1989, das beim Senat eingesehen werden konnte. Daraus ergibt sich der genaue Ablauf der Sitzung, in welcher der Siegerentwurf ermittelt wurde, die Zusammensetzung der Fach- und Sachpreisrichter sowie weiterer für die Planung verantwortlicher Personen. Alle neun eingereichten Entwürfe sind darin kurz beschrieben. Aufgrund fehlender Abbildungen muss aber eine genaue Diskussion der übrigen Projekte, außer den drei prämierten, entfallen. Ebenso werden die Beiträge der drei Sachverständigen, Dr. Ralf Schubert für den Brandschutz, Prof. Dr. Helmut Engel für den Denkmalschutz und Heiner Bastian für die Sammlung Marx, zur Bauausführung vorgestellt, die mit in die Entscheidungsfindung einfließen.

In dem bereits erwähnten unveröffentlichten Mitteilungsschreiben des SENATS<sup>36</sup> sind alle aufgeförderten Teilnehmer und Preisrichter sowie die Empfehlungen und Platzierungen der Wettbewerbsteilnehmer vorgestellt. Das Schreiben verfügt zusätzlich über exakte Angaben über den Anlass und das Ziel des Wettbewerbs. Die ersten drei Platzierungen werden mit einer knappen Stellungnahme und ausgewählten Entwurfszeichnungen präsentiert. Die schriftlichen Beurteilungen zu den einzelnen Entwürfen sind aufgrund ihrer Kürze für die Festlegung von Bewertungskriterien nur bedingt brauchbar.

Weitere Textquellen, die das Konzept des Museums erläutern, finden sich in der Publikation der STAATLICHEN MUSEEN ZU BERLIN<sup>37</sup> von 1994, die anlässlich der Ausstellung „Standorte-Standpunkte“ erschien. In Form einer Aufsatzsammlung äußern sich alle leitenden Direktoren der Berliner Staatlichen Museen zu ihrem jeweiligen Haus und stellen die zugrundeliegenden Konzepte sowie weitere Planungen vor. Dieter HONISCH,<sup>38</sup> der damalige Direktor der Neuen Nationalgalerie und des Hamburger Bahnhofs, beschreibt die prekäre räumliche Situation der Neuen Nationalgalerie, die nur in reduziertem Maße eine adäquate Kunstpräsentation zuließe. Das daher notwendige und in Aussicht stehende Areal des Hamburger Bahnhofs biete die lang ersehnte zusätzlich Ausstellungsfläche.

---

<sup>35</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN/PREISGERICHT: Protokoll der Sitzung des Preisgerichts vom 21. November 1989, Berlin 1989

<sup>36</sup> Siehe Anmerkung 28

<sup>37</sup> KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE 1994

<sup>38</sup> Dieter HONISCH: Neue Nationalgalerie und Hamburger Bahnhof, in: ebd. 43-48

In einem weiteren Abschnitt, der sich mit den neuen Bauten und Planungen der Staatlichen Museen auseinandersetzt, fasst Josef Paul KLEIHUES<sup>39</sup> seine wichtigsten künstlerischen und architektonischen Bestrebungen für das Gebäude und dessen Museumskonzept zusammen.<sup>40</sup>

In dem Spezialheft des Berliner MUSEUMSJOURNALS<sup>41</sup> vom Oktober 1996 äußern sich alle zukünftig verantwortlichen Personen zum Hamburger Bahnhof und stellen ihre Rolle innerhalb des Museums vor. Wolf-Dieter DUBE<sup>42</sup>, der damalige Generaldirektor der Staatlichen Museen, beschreibt die Position des neuen Museums im Kontext der Berliner Museumslandschaft, woran sich ein Beitrag von Dieter HONISCH<sup>43</sup> anschließt, der das Konzept und die Präsentationsstruktur vorstellt. Es folgen weitere Artikel von Kuratoren des Medienarchivs<sup>44</sup>, des Kupferstichkabinetts<sup>45</sup>, der Kunstbibliothek<sup>46</sup> und des Kunstgewerbemuseums<sup>47</sup>, deren Bestände des 20. Jahrhunderts in den Hamburger Bahnhof eingehen sollen. Alle Artikel sind wichtige Beiträge in Bezug auf das geplante Museumskonzept. Einen Beitrag zur Rollenverteilung der Sammler Marx und dessen Kurator der Sammlung, Heiner Bastian, sucht man jedoch vergeblich.

Schriftliche Äußerungen des Sammlers Erich Marx zu seiner Sammlertätigkeit und seinen Kunstwerken finden sich im Vorwort der zweibändigen Publikation von Heiner BASTIAN<sup>48</sup> sowie in zwei Artikeln des Berliner TAGESSPIEGELS. In dem veröffentlichten Interview von Nicola KUHN und Monika ZIMMERMANN nimmt Erich Marx Stellung zu seiner Rolle innerhalb des Museums, das für ihn „kein Marx-Museum“<sup>49</sup> sei und „auch keins

---

<sup>39</sup> Josef Paul KLEIHUES: Hamburger Bahnhof. Abteilung für zeitgenössische Kunst der Nationalgalerie, in: ebd. 94-99

<sup>40</sup> Diese Erläuterungen des Architekten beziehen sich auf das Jahr 1994 und unterliegen daher bis 1996 noch kleineren Veränderungen.

<sup>41</sup> Der Hamburger Bahnhof. Museum für Gegenwart Berlin, in: MUSEUMSJOURNAL (Spezialheft) 4 (1996) 21-39

<sup>42</sup> Wolf-Dieter DUBE: Der Hamburger Bahnhof und die Staatlichen Museen zu Berlin, in: ebd. 21-22

<sup>43</sup> Dieter HONISCH: Konzept und Struktur, in: ebd. 22-23

<sup>44</sup> Eugen BLUME: Das Museum für Gegenwart als Ort des Bildes, in: ebd. 31-32

<sup>45</sup> Alexander DÜCKERS: Kunst auf Papier, in: ebd. 34-35

<sup>46</sup> Bernd EVERS: Die Kunstbibliothek im Hamburger Bahnhof, in: ebd. 36-37

<sup>47</sup> Barbara MUNDT: Die Vorstellung eines Stuhl ist noch keiner: Don Judd, in: ebd. 38-39

<sup>48</sup> Erich MARX: Ein Dialog mit Bildern, in: Heiner BASTIAN (Hrsg.): Sammlung Marx im Hamburger Bahnhof Museum für Gegenwart – Berlin, 2 Bde., Berlin 1996, 7-11. Auszüge des Vorwortes wurden im MUSEUMSJOURNAL (Anmerkung 40) unter dem Titel: Erich MARX: Ein Dialog mit Bildern, 24-25 abgedruckt. Die von BASTIAN, dem Kurator der Sammlung, veröffentlichte Publikation skizziert die Entstehung der Sammlung Marx und Geschichte deren Ankäufe, bezieht sich jedoch ausschließlich auf die Kunstwerke und nicht auf deren Ort der Präsentation, das Museum.

<sup>49</sup> Nicola KUHN/Monika ZIMMERMANN: „Warum bauen Sie sich nicht selbst ein Museum?“, in: Berliner TAGESSPIEGEL (31.10.1996) 49

werden“ solle. Der zweite Artikel im Berliner TAGESSPIEGEL<sup>50</sup> gibt die Eröffnungsrede von Marx vom 1.11.1996 im Hamburger Bahnhof wieder, in der das Anwachsen der Sammlung und ihre sich allmählich festigende Struktur erläutert werden. Diese Beiträge gehören zu den wenigen veröffentlichten Stellungnahmen des Sammlers zum Hamburger Bahnhof.

Weitere wichtige Quellen stellen die Gespräche der Autorin mit einzelnen Personen dar. Herausgestellt seien die Interviews mit Prof. Josef Paul Kleihues vom 16. März 1999 in Berlin<sup>51</sup>, mit dem Projektleiter Roger Karbe vom 18. März 1999 in Berlin und vom 22. Juli 1999 sowie mit Bernd Hagelberg, dem Vertreter des Senats für Bau- und Wohnungswesen Berlin, vom 18. Juni und 21. Juli 1999, sowie kurze Gespräche mit Dr. Dieter Honisch und Dr. Britta Schmitz im November 1996.

---

<sup>50</sup> Erich MARX: Für den Dialog mit unserer Zeit, in: TAGESSPIEGEL (2.11.1996) 49. Weiter nennenswert hinsichtlich des Sammlers Marx sind die Artikel von Peter SAGER: Die unheimlichen Retter, in: SPIEGEL 44 (1996) 234-238 und von Christine CLAUSEN: Endstation Hamburger Bahnhof, in: STERN 44 (1996) 240-241

<sup>51</sup> Siehe Anhang, Anlage

### III. Vorgeschichte des Gebäudes bis zum Wettbewerb (1840-1989)

Die Vorgeschichte des Hamburger Bahnhofs reicht bis in das Jahr 1840 zurück.<sup>52</sup> Nach einem gescheiterten Antrag der Stadt Hamburg im Mai 1835 an die Preußische Regierung, in dem man sich darum bemüht hatte, die beiden Städte Hamburg und Berlin mit einer Fernbahn zu verbinden, konnte dieses Vorhaben endgültig erst 1840 konkretisiert werden. Mit dem Bau der beiden Kopfbahnhöfe in Berlin und Hamburg (und weiterer Empfangsgebäude entlang der Strecke) wurde der Berliner Architekt und Ingenieur Friedrich Neuhaus (1797-1876) beauftragt.

Der Bau des Berliner Bahnhofsgebäudes wurde 1846 auf dem ehemaligen Pulvergelände zwischen Heide- und Invalidenstraße sowie dem Schifffahrtskanal begonnen und konnte nach nur einjähriger Bauzeit im Sommer **1847** fertiggestellt werden. Eine eiserne Perronhalle überdeckte vier Gleise, die symmetrisch von je einem Hofflügel umgeben waren.<sup>53</sup> Der östliche Hofflügel war für die Abfahrt, der westliche für die Ankunft der Passagiere vorgesehen. Verbunden wurden die beiden Flügel durch einen Querriegel mit Portikus, welcher der Eisenhalle vorgelagert war und durch dessen Rundbogenportale die Züge zu der, auf dem Vorplatz gelegenen, Drehscheibe geführt wurden. Während das Erdgeschoss für den Publikumsverkehr vorgesehen war, waren die erste und zweite Etage den Angestellten als Verwaltungs- und Wohnräume vorbehalten. Die in Stein ausgeführten Flügel und der Querriegel nehmen das Formenrepertoire von Villenbauten der italienischen Renaissance und des Berliner Spätklassizismus auf (z.B. Orangerie in Potsdam).

Eine bautechnische Neuerung stellte die Gleishalle dar, die als reine Eisenkonstruktion ausgeführt wurde. Der Kopfbahnhof, der „älteste und einzig erhalten gebliebene

---

<sup>52</sup> Fast alle detaillierten Angaben und Rückschlüsse zur Geschichte des Hamburger Bahnhofs bis in die frühen 1980er Jahre gehen auf Holger STEINLE zurück, der 1981 den „Förderverein zur Erhaltung und Nutzung des Hamburger Bahnhofs in Berlin e. V.“ gründete. STEINLE veröffentlichte in den 1980er Jahren drei Aufsätze, in denen er sich um den Erhalt des alten Bahnhofsgebäudes bemühte und den Bahnhof als historisches und städteplanerisch wichtiges Gebäude würdigte. Der umfangreichste Aufsatz erschien 1983 (siehe Anmerkung 25), geht auf das Gebäude und dessen Baumeister Friedrich Neuhaus ein und bietet wichtige Quellen. Im folgenden Jahr erschien in Zusammenarbeit mit Alfred GOTTWALDT, dem heutigen Direktor des Verkehrs- und Baumuseums, ein Aufsatz von STEINLE (Verkehrs- und Baumuseum Berlin. Der Hamburger Bahnhof, Berlin 1987), der erneut die wichtigsten Daten des Gebäudes bis in die 1980er Jahre zusammenfaßt. Der Artikel komprimiert aber lediglich die Ergebnisse des bereits erschienenen Aufsatzes. Zur 750-Jahr-Feier der Stadt Berlin 1987 verfaßte STEINLE eine kleine Broschüre (siehe Anmerkung 26), die in knapper Form das Gebäude vorstellt und um dessen Erhalt wirbt. Festzuhalten ist, dass sich STEINLE ausschließlich auf die Vorgeschichte des Bahnhofs bis in die 1980er Jahre konzentriert. Er kann zudem als der beste Kenner der Geschichte des Bahnhofs bezeichnet werden.

<sup>53</sup> Abbildungen, Grund- und Aufrisse zum historischen Zustand, siehe u.a.: STEINLE 1987, SCHEER 1996, SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, AUSST.KAT. ZEITLOS 1988

Kopfbahnhof West-Berlins“<sup>54</sup> (und gleichzeitig einer der ältesten in Deutschland)<sup>55</sup>, galt gerade wegen dieser neuartigen Konstruktion und der Größe der Bahnhofshalle sowie seiner Gestalt als das herausragende architektonische Vorbild für alle späteren großen (Berliner) Kopfbahnhöfe. In den 1870er Jahren wurde die Halle durch den Sohn des Architekten, Max Neuhaus, um 53 m verlängert. In einem weiteren Schritt wurden die der Halle vorgelagerte Drehscheibe durch eine Schiebebühne ersetzt und die Portale der Portikus türlos verglast.

Das rapide ansteigende Personen- und Gütertransportaufkommen hatte zur Folge, dass der Hamburger Bahnhof bereits im Oktober **1884** stillgelegt wurde, da er den neuen Anforderungen nicht mehr gewachsen war und durch den neu erbauten, unmittelbar gegenüberliegenden Lehrter Bahnhof (1869-1871) abgelöst wurde. Die Eisenhalle mitsamt Bahnsteigen und Gleisen wurde daraufhin abgerissen, um in dem nunmehr entstandenen beruhigten Innenhof eine Grünanlage zu schaffen und die verbliebenen Räumlichkeiten als Verwaltungs- und Wohnhaus zu nutzen.

Nachdem um die Jahrhundertwende der Wunsch nach einem Verkehrsmuseum in Berlin immer wieder geäußert wurde, entschloss sich das Land, das ehemalige Bahnhofs- und nunmehr Wohngebäude in ein `Museum für Verkehr und Bau´ umzunutzen. Bereits im Dezember **1906** wurde das Gebäude – nach nur einjähriger Bauzeit – nach den Plänen des Baurats Ernst Schwartz fertig gestellt. Das Äußere der Anlage blieb für die neue Nutzung fast vollständig erhalten. Allein die beiden Rundbogenportale der Portikus wurden als neuer Haupteingang mit Flügeltüren und flankierenden ionischen Säulen geöffnet, worauf die alte türlose Verglasung um einen Meter in die Halle als Windfang versetzt wurde. Auch die nicht mehr benötigten ehemaligen Passagiereingänge rechts und links der Portikus wandelte man daraufhin in Fenster um. Die stillgelegte, dem Gebäude vorgelagerte Drehscheibe sollte als Reminiszenz an Bahnhofszeiten erhalten bleiben und wurde begrünt. Während das Äußere des Gebäudes weitgehendst unverändert blieb, wurden die Innenanlagen völlig neu gestaltet, indem Schwartz an die Stelle der ehemaligen Perronhalle und späteren Gartenanlage eine etwas tiefer liegende

---

<sup>54</sup> Siehe Anlass und Ziel des Wettbewerbs, in: SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 4. Der unweit entfernt liegende Anhalter Bahnhof am Askanischen Platz (1874-80) von Franz Schwechten ist nur noch als Ruine erhalten.

<sup>55</sup> Zu nennen ist hier z. B. der Thüringer Bahnhof in Leipzig (1840-44) von Eduard Pötsch. Der Hamburger Bahnhof stellt eines der wenigen erhaltenen öffentlichen Bauwerke aus der Zeit des Klassizismus in Berlin dar und bildet zusammen mit dem benachbarten ehemaligen Verwaltungsgebäude der Berlin-Hamburgischen-Eisenbahngesellschaft (dem heutigen Landessozialgericht) und dem vorgelagerten Humboldthafen eines der letzten Beispiele eines städtebaulichen und architektonischen Ensembles nach Gesamtplänen Peter Joseph Lennés.

dreischiffige Halle aus einer verglasten Eisenskelettkonstruktion in den Ausmaßen 29 x 71 m errichtete.<sup>56</sup> Um die Halle zu gliedern, zog er als Raumteiler steinerne Brüstungen und einen von Obelisken flankierten, torartigen Einbau in gründerzeitlichem Dekor ein.<sup>57</sup> Die Sammlung des Museums gliederte sich in drei Bereiche: eine Eisenbahn-, Wasserbau- und Hochbauabteilung und wurde größtenteils in Vitrinen präsentiert. Bereits **1910** reichten die Räumlichkeiten für die Sammlung nicht mehr aus, weshalb Ernst Schwartz mit dem Anbau eines westlichen Hofflügels<sup>58</sup> beginnen musste, dem **1914** der Neubau des östlichen Hofflügels folgte. Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges blieb das Museum in dieser Form erhalten.

Während der Kriegsjahre wurde das Museumsgebäude im Frühjahr **1943** mehrmals so schwer getroffen, dass es schließlich geschlossen werden musste. Die Eckbauten der Fassade waren nahezu völlig verwüstet worden. Bei den 1955 und 1960 durchgeführten ‚Enttrümmerungsarbeiten‘ mussten die ruinösen Mauern bis auf Erdgeschosshöhe abgetragen werden. Lediglich die beiden vorderen Hofflügel mit ihren Galerien, die Portikus und die Tragekonstruktion der Eisenhalle blieben in einem erhaltenswerten Zustand.

In den Wirren der Nachkriegszeit wurde das Gebäude jedoch – durch ein Missverständnis weiterhin als Bahnhof deklariert – ab 1945 von der sowjetischen Militäradministration verwaltet, der die Abwicklung des gesamten Straßenbahnverkehrs in Berlin oblag.<sup>59</sup> Während der sich immer deutlicher abzeichnenden Spaltung Berlins und der Hektik der ersten Tage der Viermächteherrschaft wurde das Gebäude weiter als Bahnhof ‚behandelt‘, obwohl seit 1884 kein Zug mehr den Bahnhof verlassen hatte, und fiel somit in den Bereich der Ost-Berliner Reichsbahndirektion und deren Verwaltung.<sup>60</sup> Da der Bahnhof mitsamt seinem Museumsbestand aber im Westen von Berlin stand und

---

<sup>56</sup> Das ursprüngliche Gleisniveau wurde aufgeschüttet und mit Bodenplatten bedeckt. Die einstufige Absenkung der Haupthalle von den Seitenschiffen blieb als Reminiszenz an den Niveauunterschied zwischen Bahnsteigen und Gleis erhalten. Vor und hinter den Rundbogenportalen wurde ein erhöht sitzendes Plateau geschaffen, das nach außen eine durchgehende Terrasse vor der Fassade bildete und nach Innen eine weitere terrassenartige Ebene, von der aus man in die Halle blicken konnte. Der heutige Niveauunterschied zwischen Eingangsbereich und historischer Halle gibt demnach nur noch eine Ahnung von dem ehemals tiefer liegenden Niveau der Gleisanlage.

<sup>57</sup> Bereits in den 1930er Jahren wurden diese Einbauten aus Platzgründen abgetragen.

<sup>58</sup> In der Literatur findet man fast durchgehend die Bezeichnung „Ehrenhofflügel“, die in dieser Arbeit nicht übernommen wird, da sich dieser Begriff von der von drei Flügeln umschlossenen *cour d'honneur* eines Schlosses ableitet und somit für eine Bahnhofs- oder Museumsarchitektur eher unzutreffend scheint.

<sup>59</sup> Im August 1945 ordnete die Militärverwaltung der Roten Armee die Einrichtung einer „Reichsbahndirektion Berlin“ an, die den deutschen Eisenbahnverkehr erneut ins Rollen bringen sollte; vgl. hierzu: STEINLE 1987, 7

<sup>60</sup> Bis vor zwei Jahren gab es Straßenbahnen überhaupt nur im ehemaligen Ost-Teil Berlins. Die wenigen Bezirke, in denen die Straßenbahn den damaligen West-Berliner Stadtteil berührte, wurden von der Ost-Berliner Verwaltung kontrolliert und abgeschirmt.

nach der politischen Aufteilung der Stadt zusätzlich direkt am Mauerstreifen lag, konnte (und durfte) weder die östliche noch die westliche Verwaltung das Gebäude nutzen. Das Museumsgebäude blieb mitsamt seiner Exponate für die Öffentlichkeit unzugänglich und durfte lediglich von britischen Offizieren betreten werden.

Erst **1984**, mit der Übernahme der restlichen im Westen der Stadt gelegenen Stadtbahnanlagen, ging das Gebäude in die Verfügungsgewalt des Landes Berlin über und konnte das erste Mal seit 1945 wieder von westlicher Seite genutzt werden.<sup>61</sup> Ein politisches Gremium beschloss einen stufenweise verlaufenden Wiederaufbau des Gebäudes für Ausstellungszwecke, legte aber die endgültige Nutzung nicht fest.<sup>62</sup> Bereits **1985-87** wurden in einem ersten Bauabschnitt unter Leitung der Berliner Architekten Winnetou Kampmann<sup>63</sup> und Ute Weström die Eisenglashalle mit der Portikus wieder hergerichtet und die flankierenden Kopfbauten in ihrer ehemaligen Struktur und Fassadengestaltung auf den alten Grundmauern neu erbaut. Kampmanns Intention war es, den Zustand des alten Bahnhofsgebäudes in allen Teilen wieder herzustellen, was eine zukünftige Museumsnutzung infolge unpassender Räumlichkeiten jedoch ausgeschlossen hätte.<sup>64</sup> In einem zweiten Bauabschnitt sollten der östliche Hofflügel (A) wieder errichtet und der Ausbau des gesamten Gebäudes abgeschlossen werden. Die Vollendung des westlichen Hofflügels (E) blieb wegen ungeklärter Eigentumsverhältnisse einem zeitlich nicht absehbaren, dritten Bauabschnitt vorbehalten. Erst Mitte 1987, nach Kampmanns Eingriffen und Anbauten, stellte der Landeskonservator die bis 1984 erhalten gebliebenen Gebäudeteile und Außenanlagen unter Denkmalschutz.

Die Sicherung des Gebäudes ermöglichte seit **1987** eine Reihe von Ausstellungen, wodurch der Bau zum ersten Mal nach 1945 wieder für die Öffentlichkeit zugänglich wurde. Im Rahmen der 750-Jahr-Feier der Stadt Berlin veranstaltete das Land die Ausstellung „Die Reise nach Berlin“ und 1988, anlässlich der Wahl Berlins zur Kulturstadt Europas, die Skulpturenschau „Zeitlos“ von Harald Szeemann.<sup>65</sup> Während der Ausstellung „Ethos und Pathos“, 1990, präsentierte man Skulpturen aus dem 19. Jahrhundert in der historischen Halle. Insbesondere Szeemanns Ausstellung wurde oft als Initialzündung dafür angesehen, das Gebäude zukünftig als Museum für zeitgenössische Kunst zu nutzen.

---

<sup>61</sup> In erster Linie dürfte es das Verdienst STEINLES gewesen sein, dass das Land Berlin sich in diesem Maße für das Gebäude und dessen Erhalt einsetzte.

<sup>62</sup> Diese Überlegung, einzelne Gebäudeteile wieder aufzurichten und die Inneneinteilung festzulegen, ohne deren zukünftige Nutzung zu kennen, stellt immer noch ein Kuriosum dar.

<sup>63</sup> Kampmann, dessen Name für einen historisierenden Wiederaufbau alter Gebäude stand, hatte kurz zuvor, 1979-81, den Martin-Gropius-Bau rekonstruierend realisiert, der lange Zeit dem Verfall preisgegeben war.

<sup>64</sup> Bernd Hagelberg im Gespräch mit der Autorin vom 18. Juni 1999

Zeitlich parallel zu diesen Ausstellungen suchten die Staatlichen Museen Preußischer Kulturbesitz nach geeigneten Räumlichkeiten innerhalb West-Berlins, die als Erweiterung der Neuen Nationalgalerie dienen sollten. Hinzu kam, dass man die, dem Land Berlin angebotene Privatsammlung Marx mit Werken der amerikanischen Kunst ab den 1960er Jahren sowie einem großen Beuys-Konvolut dauerhaft in Berlin halten wollte, für die man bislang keine Ausstellungsräume hatte.

Um die Berliner für die Sammlung Marx zu begeistern, bzw. sie damit in Berührung zu bringen, fand im Vorfeld eine umfangreiche Ausstellung der Sammlung in den Räumen der Neuen Nationalgalerie statt. Mit dem Name Marx und seiner Sammlung verbanden viele (Berliner) bislang einen Privatmann, der sein Vermögen wesentlich mit dem sozialen Wohnungsbau in Westberlin erwirtschaftet hatte und nunmehr seine Sammlung in einem aus öffentlich Mitteln finanzierten Gebäude, einer Nationalgalerie, präsentieren und permanent ausstellen wollte.

Die Entscheidung Berlins Ende **1988**, das in absehbarer Zeit fertiggestellte Gebäude des ehemaligen Hamburger Bahnhofs den Staatlichen Museen zur Nutzung als Museum für zeitgenössische Kunst zu überlassen und somit der räumlichen Enge innerhalb der Staatlichen Museen entgegenzuwirken, sollte den Wunsch nach mehr Raum und einer qualitativen Stärkung der hauseigenen Sammlung entgegen kommen. Neben der Instandsetzung der historischen Teile des Hamburger Bahnhofs stellte das Land ebenso die Finanzierung eines Neubaus in Aussicht, wie auch einen zweiten, noch ausstehenden Bauabschnitt, der mit Hilfe eines Wettbewerbs erfolgen sollte.

#### **IV. Der Architektenwettbewerb (1989)**

Am 9. Januar **1989** formulierte der SENAT FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN<sup>66</sup>, der die Interessen des Landes Berlin vertrat, den Auslobungstext eines beschränkten Realisierungswettbewerbs für die Aus- und Neubauplanung des ehemaligen Hamburger Bahnhofs und seine Umwandlung in ein Museum für zeitgenössische Kunst.

---

<sup>65</sup> Parallel dazu wurde das Gebäude für private Zwecke (Modeschauen, Tanzvorführungen, etc.) vermietet. Alle diese Veranstaltungen und Ausstellungen riefen bei den Berlinern eine große Begeisterung für die `Wiederentdeckung` der alten Anlage hervor, die über 30 Jahre unzugänglich war.

## 1. Anlass und Ziel des Wettbewerbs

Anlass und Ziel des Wettbewerbs war es, im Interesse des „Landes Berlin und der Stiftung Preußischer Kulturbesitz (vorbehaltlich der Zustimmung des Stiftungsrats), den ehemaligen Hamburger Bahnhof, das spätere Verkehrs- und Baumuseum, als Museum für zeitgenössische Kunst zu nutzen.“<sup>67</sup> Es war daran gedacht, „für einzelne Künstler, wie auch für Sammlungen und Sammlungskomplexe, besondere Räume einzurichten“. Erwünscht war zudem „ein Raumkonzept, das größtmögliche Flexibilität bei der Präsentation aller zeitgenössischen Künste“ unter sorgfältiger Berücksichtigung aller konservatorischer Erfordernisse biete. „Ziel des Wettbewerbs ist es, ein Konzept für die Verwirklichung des Raumprogramms, die Gestaltung der Innenräume, den Ergänzungsbau und für die Ausstellungsarchitektur zu finden, das den hohen Anspruch an das internationale Museum für jeweils zeitgenössische Kunst verschiedener Bereiche am besten erfüllt.“ Das Museumskonzept wurde somit bereits zu Beginn des Architekturwettbewerbs formuliert und festgeschrieben.

Die geforderte Leistung bezog sich auf die Renovierung und Ausgestaltung der Gebäudekomplexe B, B<sub>1</sub>, BD, BC, D und C und einen Neubau im Bereich A.<sup>68</sup> Der Bereich E konnte zwar mit in die Planung einfließen, stand aber wegen der noch ungeklärten Besitzverhältnisse nicht als Bauland zur Verfügung.<sup>69</sup> Der Gewinner sollte außerdem mit seinem Konzept auf die unterschiedlichen Ausstellungsmöglichkeiten und die auszustellenden Objekte eingehen und deren notwendige Räumlichkeiten berücksichtigen. Die Betonung lag auf einem äußerst flexiblen Museumsbau. Merkwürdig erscheint dem Leser, dass in der Wettbewerbsausschreibung kaum Worte über die Sammlung Marx, ihren Umfang und ihre Ausrichtung verloren wurden. Die aufgeforderten Architekten mussten sich daher scheinbar hauptsächlich auf formale Gegebenheiten einlassen, nicht aber auf inhaltlichen Kriterien.

---

<sup>66</sup> Verantwortlich für die Ausschreibung waren vor allem die beiden Architekten Bernd Hagelberg und Gisela Schneidewind.

<sup>67</sup> Siehe hierzu und im Folgenden: SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 4

<sup>68</sup> Abbildung siehe: ebd. 10

<sup>69</sup> Es fehlte lediglich ein kleines, rautenförmiges, gestricheltes Grundstück, welches sich auf wenige Meter erstreckt.

## **a) Denkmalpflegerische Vorgaben**

Die Ausschreibungsbroschüre<sup>70</sup> enthält im Anhang eine mehrseitige tabellarische Übersicht über den genauen Bestand des Gebäudes und liefert konservatorische bzw. denkmalpflegerische Planungshinweise und Auflagen. Nachdem am 26.6.1987 die Eintragung des Hamburger Bahnhofs in das Denkmalsbuch erfolgte, erstreckte sich der Denkmalschutz auf die Haupthalle mit deren Einbauten, die Portikus, den westlichen und östlichen Hofflügel mit deren Verbindungsbauten, die die Haupthalle flankierenden Restmauern der Seitengebäude, die Außenanlagen mit Treppen und Denkmälern sowie die Gartenanlage des Südhofs.

In der Begründung des Denkmalamtes wird herausgehoben, dass „die künstlerische Bedeutung [...] im Vorbildcharakter der architektonischen und typologischen Gestaltung für alle späteren großen Berliner Kopfbahnhöfe [bestehe und der Hamburger Bahnhof daher] ein architekturgeschichtliches wichtiges Monument des Berliner Spätklassizismus der Schinkelschule [darstelle]“<sup>71</sup>. Da sich die „Um- und Erweiterungsbauten für das 1906 eröffnete Verkehrs- und Baumuseum [...] in der Architektur dem Ursprungsbau untergeordnet und angepasst [haben], so dass ein einheitliches architektonisches Ensemble geschaffen wurde, bei dem die Grünanlage integraler Bestandteil ist“, sollte der Zustand von 1914/1916 den zu erhaltenden Ausgangspunkt darstellen. Die äußere Gestalt des Bahnhofs musste als historische Momentaufnahme erhalten werden und durfte nicht verändert werden. Die Lösung des Konflikts zwischen Umnutzung und gleichzeitiger Erhaltung und Integration der denkmalgeschützten Teile wurde zu einem wichtigen Bestandteil des Wettbewerbs.

## **b) Aufgeforderte Teilnehmer**

Zu den 9 eingeladenen Teilnehmern gehörten die internationalen freischaffenden Architekten Max Gordon (London), Hans Hollein (Wien), Josef Paul Kleihues (Berlin), Christoph Langhof (Berlin), Jan und Rolf Rave (Berlin), Jürgen Sawade (Berlin), Hans Dieter Schaal (Attenweiler), Roland Simounet (Paris) und Wilfried und Katharina Steib (Basel).<sup>72</sup> Fast alle aufgeforderten Teilnehmer hatten sich bereits mit dem Thema

<sup>70</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 38-59

<sup>71</sup> Vgl. hierzu und im Folgenden: ebd. 23

<sup>72</sup> Das Fachpreisgericht sollte sich zusammensetzen aus den freischaffenden Architekten Dr. Gaetana Aulenti (Mailand), Prof. Helge Bofinger (Wiesbaden), Prof. Alexander v. Branca (München), Prof. Bernd Jansen (Berlin), Prof. Gustav Peichl (Wien) und Prof. Karljosef Schattner (Eichstätt), die alle bereits praktische Erfahrung mit dem Umbau historischer Bausubstanz gemacht hatten. Als Sachpreisrichter wurden die Museumsfachleute Prof. Dr. Wolf-Dieter Dube (damaliger Generaldirektor der Staatlichen Museen

Museum auseinandergesetzt und hatten beinahe alle im Vorfeld Entwürfe verwirklicht, wie beispielsweise Hans Hollein das Museum für zeitgenössische Kunst in Mönchengladbach von 1982 oder Max Gordon die Saatchi Galerie in London von 1984. Zudem vertraten sie weitgehend unterschiedliche Architektursprachen, die der Wettbewerb abdecken sollte.

#### **d) Veränderungen innerhalb des Wettbewerbs**

Am 17. Mai 1989 sollten auf einer Preisgerichtssitzung in Berlin die Gewinner ermittelt werden, was sich aber aufgrund massiver Veränderungen in der Zusammensetzung der Teilnehmer auf den 20. und 21. November 1989 verschob.

Im Herbst 1989 war die Lage in Berlin nach dem völlig überraschenden Fall der Mauer, des DDR-Regimes, dem in der Folge sich entwickelnden Hauptstadt-Beschluss und dem nunmehr absehbaren Bauboom eine komplett veränderte, was sich auch auf das Projekt Hamburger Bahnhof auswirkte. Das Gebäude befand sich nunmehr nicht unmittelbar in Grenznähe, sondern auf einer Nahtstelle inmitten Berlins, die zusammen geschweißt werden sollte.

Dem Protokoll<sup>73</sup> der Sitzung zufolge wurden die Verschiebungen innerhalb des Preisgerichts stark bemängelt. Von den 9 eingeladenen Architekten traten 5 zurück. Das Hauptproblem für die Mehrzahl der aufgeforderten Architekten bestand darin, dass es durch den geplanten zweiten Bauabschnitt eine voraussehbare Auseinandersetzung mit Winnetou Kampmann geben würde, dessen bereits gebaute Abschnitte in vielen Punkten stark verändert bzw. auch rückgängig gemacht werden mussten. Kampmanns einzelne Bauteile und vorliegende Gesamtplanungen<sup>74</sup> zielten auf die Rekonstruktion des alten Gebäudes ab und nicht auf eine zukünftige Nutzung als Museum für zeitgenössische Kunst. Aufgrund dieser von vornherein absehbaren Unstimmigkeiten zogen sich alle aufgeforderten ausländischen Architekten zurück.<sup>75</sup>

Neben Josef Paul Kleihues, Christoph Langhof, Jan und Rolf Rave mit Partner, Jürgen Josef Sawade, und Hans Dieter Schaal wurden Prof. Jan Hoogstad (Rotterdam), das Büro Mahler, Gump und Schuster (Stuttgart), die Architekten Schweger und Partner

---

Preußischer Kulturbesitz), Prof. Dr. Dieter Honisch (damaliger Direktor der Nationalgalerie), Jochen Koch (Staatssekretär beim Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz), Raven Henning v.d. Lancken (Staatssekretär beim Senator für Bau- und Wohnungswesen) und Lutz v. Pufendorf (Staatssekretär beim Senator für Kulturelle Angelegenheiten) berufen.

<sup>73</sup> Nach dem unveröffentlichten Protokoll des Senats vom 20./21. November 1989, siehe Anmerkung 28

<sup>74</sup> Kampmann hatte für die gesamte Anlage des Hamburger Bahnhofs Pläne und Entwürfe angelegt, obwohl von vornherein feststand, dass sich der von ihm ausgeführte Bauabschnitt allein auf die Eckbauten beziehen sollte.

(Hamburg) sowie Oswald Mathias Ungers (Köln) nachträglich eingeladen.<sup>76</sup> Zum Vorsitzenden des Preisgerichts wurde Helge Bofinger gewählt.

## 2. Prämierte Beiträge von Langhof, Sawade und Kleihues

In einem anonymen Verfahren wurden die einzelnen Entwürfe, wie in einem Architekturwettbewerb üblich, auf ihre Vor- und Nachteile hin schriftlich bewertet und durch Abstimmung auf eine Rangliste gesetzt.<sup>77</sup>

Den dritten Preis erhielt Christoph Langhof. Sein Entwurf befasste sich nicht allein mit dem Gebäude des Hamburger Bahnhofs, sondern bezog ebenso dessen Umgebung mit ein. Um dem Gebäude „eine neue, starke Stellung im übergeordneten stadträumlichen Zusammenhang“ zu geben, wurde das Gebiet südlich der Invalidenstraße mit in den Umplanungsentwurf eingeschlossen.<sup>78</sup> Während der Entwurf eine nahezu unveränderte Erhaltung der bereits vorhandenen Grundmauern des östlichen Hofflügels vorsah, schlug Langhof den Neubau des westlichen Flügels in Form einer einschiffigen, eingeschossigen Halle vor. Daran sollte sich ein „sehr großes Gebäude“ anschließen, das aus drei gegeneinander verschobenen Kuben besteht und im Inneren einen einheitlichen Raum umschreibt. Während die Planungen die alten Räumlichkeiten des Hamburger Bahnhofs weitgehend belassen hätten, sollte ein tunnelartiger Mauerring die beiden Seiten nördlich und südlich der Invalidenstraße miteinander verbinden. Am Humboldt-Hafen hätten weitere Kuben zu Ausstellungszwecken genutzt werden können.

Das Preisgericht stellte in seiner Beurteilung die durch diesen Entwurf mögliche „städtebauliche Schlüsselposition“ des Gebäudes heraus. Kritisiert wurden die ungenauen bzw. fehlenden Angaben zu den Gebäudekomplexen und den unbefriedigenden Umgang mit dem eigentlichen Wettbewerbsbereich. So gehe die Planung des Geländes südlich des Gebäudes „weit über Möglichkeiten, die in absehbarer Zeit erreichbar sein dürften,

---

<sup>75</sup> Kleihues, der sich ebenso massiv gegen die Voraussetzungen des Wettbewerbs – in Bezug auf Kampmann – aussprach, blieb allerdings unter den Teilnehmern.

<sup>76</sup> Auch von den Fachpreisrichtern traten einige zurück, so dass deren Stellvertreter nachrücken mußten. Die endgültigen stimmberechtigten Fachpreisrichter waren: H. Bofinger (Architekt), J. Darge (Abteilungsleiter der Projektvorbereitung), B. Jansen (Arch.), K. Puhan-Schulz (Arch.), B. Schneider (Planungsreferent beim Senator) und Prof. G. Zamp-Kelp (Arch.). Das Gleiche vollzog sich bei den Sachpreisrichtern, welche sich letztendlich aus W.-D. Dube, A. Dückers (Staatl. Museen Preuß. Kulturbesitz), W. Herzogenrath (Kölner Kunstverein), D. Honisch und K.-H. Wuthe (Abteilungsleiter Stadtentwicklung) zusammensetzten. Dieser Wechsel wurde im Protokoll als äußerst negativ bewertet, da die Meinung der ausgewählten Fachpreisrichter aufgrund ihrer speziellen Qualifikationen (alles Architekten) für bestimmte Architekturauffassungen standen und diese auch vertreten sollten. Winnetou Kampmann und Ute Weström wurden als Sachverständige mit in die Jury einbezogen. Zur Preisgerichtssitzung trat allerdings nur Ute Weström an.

<sup>77</sup> Für Abbildungen siehe hierzu und im Folgenden: SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN: DOKUMENTATION 1989

hinaus<sup>79</sup>. Auch widerspreche der Neubau im Bereich E der eigentlichen Ausschreibung.<sup>80</sup> Unzureichend sei ferner die vorgeschlagene Ausstellungsfläche im alten Gebäude und weiter die „laxe Haltung zu museumstechnischen Fragen wie Raumklima und Belichtung“<sup>81</sup>. Die „Lage von Anlieferung, Lager und Lastenaufzug in Verbindung mit den Ausstellungsflächen und Werkstätten in den Obergeschossen“ wurde als „unproblematisch“<sup>82</sup> eingeschätzt, das fehlende Ausbaukonzept für Ausstellungszwecke wurde dahingegen als äußerst mangelhaft beurteilt.

Mit dem zweiten Preis wurde die Arbeit von Jürgen Josef Sawade ausgezeichnet. Das Projekt sah eine weitgehende Beibehaltung des äußeren Erscheinungsbildes des alten Gebäudes vor und zeichnete sich in den Neubauten durch eine hohe Transparenz aus. Sawade setzte zum einen vor die eingeschossigen Übergangsbauten der südlichen Hofflügel zwei kristalline Pavillons, in denen im westlichen die Buchhandlung und im östlichen das Restaurant untergebracht werden sollten. Weiter sollte die historische Halle mit je einer gläsernen Ausstellungshalle mit Satteldach flankiert werden, an deren äußeren Seiten sich flachgedeckte, trapezförmige Hallen anschließen. Beide Hallen waren eingeschossig und gleich hoch konzipiert. Die historische Halle sollte von den Neubauten flankiert werden, hätte diese aber um die letzten drei Fensterjoche überragt. Als nördlicher Abschluss schlug durch Sawade eine zwei Meter hohe Mauer vor, welche die Neubauten verbunden und gleichzeitig einen Skulpturenhof ausgebildet hätte.

Das Preisgericht lobte das „Höchstmaß an Ausstellungsflächen (11.500 m<sup>2</sup>)“<sup>83</sup> und eine bestmögliche Erschließung der einzelnen Räume und Etagen durch gläserne Brücken und Verbindungsgänge. Besonders hervorgehoben wurde die „rücksichtsvolle Proportionalität der Neubauhallen“, durch die eine „Freistellung des Kopfes der historischen Halle“ erreicht werden würde und gleichzeitig ein „vielfältig nutzbarer, großzügiger Skulpturengarten“ geschaffen werden könne.<sup>84</sup> Weitere herausragende Details waren die „großzügige Gestaltung des Eingangshofes“ mit den Glaspavillons, welche „den Besucher signifikant auf den neuen Inhalt“ hinweisen würden.<sup>85</sup> Auch hätte die im Inneren angestrebte „Herauslösung von Restaurant und Buchhandlung mit eigenen

---

<sup>78</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN/PREISGERICHT 1989, 6

<sup>79</sup> Ebd. 6

<sup>80</sup> Dieser Bereich sollte erst in einem dritten Schritt bebaut werden, weshalb eine Mitberücksichtigung möglich war. Allerdings durfte auf die Umsetzung dieses Bauteils nicht spekuliert werden, da bis dato die Eigentumsverhältnisse noch unabänderlich waren (und bis heute sind).

<sup>81</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN/PREISGERICHT 1989, 7

<sup>82</sup> Ebd. 7

<sup>83</sup> Ebd. 8

<sup>84</sup> Ebd. 8

<sup>85</sup> Das heißt, dass das „Museum für Gegenwart“ sich im historischen Hamburger Bahnhof `befindet´ und als solches auch von der Eingangsseite her erkennbar sein sollte.

Zugängen“ einen störungsfreien Ablauf innerhalb der Ausstellungsräume garantiert und durch die „Anordnung der Depot-Räume im Erdgeschoss eine leichte Anlieferung, die Sicherheit vor Feuchtigkeit und günstige Baukosten“ gewährleistet.<sup>86</sup>

Bemängelt wurden die nach Aussage der Denkmalpflege „nicht unumstrittenen kristallinen Pavillons“ vor den Übergangsbauten, die schlechte „Zugänglichkeit und Größe des Vortragssaales im Souterrain“ und die „Verunklärung der historischen Kopfbauten aus rückwärtiger Sicht.“<sup>87</sup>

Mit großer Mehrheit (9 von 11) empfahl das Preisgericht die Arbeit von Josef Paul Kleihues für die Bearbeitung der dem Wettbewerb zugrunde liegenden Aufgabe und setzte seinen Entwurf auf den ersten Platz<sup>88</sup>. Kleihues' Projekt sah bis auf ein breites Terrassenplateau vor dem Haupteingang eine weitgehende Beibehaltung der alten Bausubstanz und deren äußeren Erscheinungsbildes vor. Lediglich im Inneren konzipierte Kleihues eine umfangreiche Veränderung der Raumaufteilung. Als Neubau entwarf er zwei langgestreckte, eingeschossige Hallen mit Mittelrisalit, die die historische Halle flankieren und am nördlichen Ende überragen sollten. Am nördlichen Abschluss sollte eine Mauer die beiden Neubauten in gleicher Höhe verbinden, um so einen Skulpturenhof auszubilden. Die gesamte Ausstellungsfläche legte Kleihues mit 9.100 m<sup>2</sup> fest.

Die Fach- und Sachpreisrichter lobten in ihrer Beurteilung die von Kleihues in seinem Erläuterungstext gebrauchten Termini wie „Erinnerungsbereitschaft“, „Auseinandersetzung mit der historischen Bausubstanz“ sowie den angestrebten „Dialog zwischen Tradition und Moderne“, die als Topoi für den auszuführenden Bau stehen sollten.<sup>89</sup> Weiterhin wurden die „spezifische Geometrie des Ortes“ und die verwendeten „minimalistischen Mittel“ als äußerst positive Leitgedanken bewertet. Die von Kleihues eingereichten Entwürfe überzeugten ferner durch eine überaus präzise – für Kleihues' Arbeiten typische – zeichnerische Ausarbeitung von Details. Markante Elemente waren die „Betonung des Eingangs durch ein leicht angehobenes Plateau“, das der Fassade vorgelagert ist, der sensible Umgang mit der „Nahtstelle zwischen großer Halle und Hofflügel“, der Wechsel der Einrichtung von historischer Halle und den hellen, klaren

---

<sup>86</sup> SENATSV ERWALTUNG FÜR BAU- UND WOHNUNGSW ESEN 1989, 8

<sup>87</sup> Ebd. 8

<sup>88</sup> Wichtig für diese Entscheidung wurde auch die Stellungnahme des Sachverständigen für die private Kunstsammlung Marx, Heiner Bastian, der als Kurator der Sammlung „nur im Entwurf 1 [Kleihues] die klare Gestaltung einer neuen ergänzenden Architektur sieht, welche die historischen Gebäude nicht problematisch tangiert und dennoch als Symbiose als Erinnerung äußerst klar auf sie eingeht. Einzig der Entwurf 1 will tatsächlich auch ein zeitgenössisches Museum durch zeitgenössische Architektur definieren.“, in: SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSW ESEN/PREISGERICHT 1989, 16

<sup>89</sup> Ebd. 4

Ausstellungsräumen der Hofflügel und die Art und Weise, wie von Innen heraus auf den Außenraum eingegangen wird.<sup>90</sup>

Bemängelt wurde hingegen die geplante nördliche Hoflösung, bei welcher zu wenig Platz für die Anlieferung großer Objekte oder das Aufstellen größerer Arbeiten eingeplant worden sei. Auch wurden die Mauer und die Tore als überdimensioniert empfunden, da vor allem die Mauerhöhe die Sicht auf die Rückwand der historischen Halle versperren würde. Die löblich erwähnte Eingangsterrasse wurde als Ort der Ausstellung für Objekte für zu klein empfunden, wobei eine Verbreiterung der in der Ausschreibung erwähnten Achtung der historischen Gartenanlage entgegen gestanden hätte. Auch schienen die Eckbauten in der Höhe und Länge der Räume schwer zu bespielen, und die dabei fehlende Wegeverbindung zwischen den Ausstellungsbereichen im Obergeschoss wurde als unbefriedigend angesehen. Aus der Sicht des Landeskonservators war zudem das Hinausführen der Flügelbauten über den Kopf der Bahnhofshalle bedenklich.

Während die Entwürfe von Kleihues und Sawade den Charakter des neuen Museums durch die Dominanz des Altbaus definieren und die Neubauten lediglich als Anbauten verstehen, setzt sich Langhofs Entwurf durch eine gewagte Neu- und Gesamtbauplanung deutlich von den eher traditionellen Ansätzen ab. Kleihues' und Sawades Projekte sind geprägt von einer Dialogbereitschaft zwischen Alt und Neu, in der das Neue dezent auf das Alte eingeht. Langhofs Entwurf steht dagegen für eine Architektur, die das alte Gebäude in einen neuen Zusammenhang stellt, es als Teil eines neuen Ensembles betrachtet und letztlich neue Formen und Proportionen hervorbringt. Auch bei den sechs weiteren, im Protokoll nur kurz beschriebenen Entwürfen findet sich – soweit die kurzen Stellungnahmen eine Beurteilung zulassen – ein breites Spektrum an Anbaumöglichkeiten, aber weniger an eigenständigen Neubauten. Außer den drei genannten Preisen wurden vom Preisgericht keine weiteren vergeben.

---

<sup>90</sup> Ebd. 4

## V. Beschreibung des Bauzustandes von 1996<sup>91</sup>

### 1. Lage und Gesamtanlage

Die Beschreibung des Bauzustandes von 1996 gibt das von Kleihues realisierte Projekt zum Zeitpunkt der Eröffnung des ehemaligen Hamburger Bahnhofs als Museum für Gegenwart im November wieder. Das Areal, auf dem sich der Museumskomplex ausdehnt, liegt im Stadtteil Berlin-Tiergarten an der Invalidenstraße<sup>92</sup> 50/51, wird im Westen durch die Heidestraße begrenzt und im Osten durch den Schiffahrtskanal, der südlich der Invalidenstraße in den Humboldt-Hafen der Spree mündet.<sup>93</sup> Der Besucher erreicht die Anlage von Süden her entweder zu Fuß über die Invalidenstraße oder per S-Bahn über den südwestlich liegenden Lehrter Bahnhof.<sup>94</sup> Der Museumsbereich ist zur Straße hin durch einen gusseisernen Zaun abgegrenzt, durch dessen einzige Toröffnung der Besucher vor die Hauptfassade des Gebäudes gelangt.<sup>95</sup> Die gesamte Anlage gliedert sich in einen Gartenbereich und eine mehrteilige Gebäudeanlage aus unterschiedlichen Bauphasen.<sup>96</sup> Über eine Treppe führt ein mit großen Platten gepflasterter Weg auf die Hauptfassade zu, auf deren Vorplatz sich ein begrüntes Rondell<sup>97</sup>, das ehemalige Drehkreuz, befindet. Der Gartenbereich ist symmetrisch angelegt, verfügt über Beleuchtungskörper, Sitzbänke und einen in die ganze Anlage integrierten alten Baumbestand. Durch die dreiseitige Umschließung des Gartens mittels Gebäudeflügel wird ein einseitig offener Hof ausgebildet.<sup>98</sup>

---

<sup>91</sup> Fast alle technischen Angaben und Details gehen zurück auf die Gespräche der Autorin mit dem Projekt- und Bauleiter Roger Karbe vom 18. März und 22. Juli 1999.

<sup>92</sup> Die Invalidenstraße stellt inzwischen eine der wichtigsten Verbindungsstraßen zwischen den Stadtteilen Berlin-Mitte, Tiergarten und Moabit dar.

<sup>93</sup> Zudem befinden sich auf diesem Gelände westlich des Hamburger Bahnhofs das heutige Landessozialgericht und ein Speditionsunternehmen.

<sup>94</sup> Alle weiteren Verkehrsverbindungen sind nach wie vor unzureichend und werden erst seit den letzten ein oder zwei Jahren verbessert bzw. ausgebaut.

<sup>95</sup> Der Niveauunterschied zwischen Invalidenstraße und Gartenanlage, betont durch den Treppenlauf, resultiert noch aus der Brückenbauphase mitsamt Straßenanhebung von 1912.

<sup>96</sup> Auf dem von Kleihues für den Wettbewerb eingereichten Idealplan besteht der Gartenbereich aus zwei Teilen: einer südlichen symmetrischen Weg- und Gartenanlage und einem nördlichen Skulpturenpark, der nicht ausgeführt wurde.

<sup>97</sup> Kleihues wollte in dieses Rondell einen Brunnen als große Wasserfläche integrieren, was nicht umgesetzt werden durfte.

<sup>98</sup> Die Gartenanlage wurde von Kleihues in vielen Details anders geplant (z.B. Betonwangen mit integrierten Sitzbänken), die allerdings mit den Plänen des Denkmalamts, welches auch für gartendenkmalpflegerische Fragen zuständig war, und dem Gartenarchitekt, Stephan Haan, kollidierten.

## 2. Grundriss und Außenbau<sup>99</sup>

Das Museumsgebäude teilt sich in einen alten mehrteiligen Gebäudekomplex und einen östlich angefügten Neubau. Während sich der Altbau aus einer symmetrischen Dreiflügelanlage mit dahinter anschließender Haupthalle zusammensetzt, besteht der Neubau ausschließlich aus einer einschiffigen, langgestreckten Halle. Die Gartenfassade bildet die Hauptansichtsseite der Dreiflügelanlage, die sich in einen von Türmen flankierten zweigeschossigen Mitteltrakt mit daran anschließenden dreigeschossigen Eckbauten unterteilt. Die gesamte Dreiflügelanlage besteht aus einem durchgehenden verputzten Ziegelmauerwerk und hat einen frischen gelb-weißlichen Anstrich, der die Struktur der Quaderplatten sichtbar werden lässt.

Im Mitteltrakt der Fassade bilden zwei Rundbogenportale, welche zwei Geschosse im Inneren zusammenfassen, den Hauptzugang des Gebäudes.<sup>100</sup> Flankiert und überragt werden die Türen von je zwei Dreiviertelsäulen mit ionischen Kapitellen, die im Bogenfeld – Thermenfenstern nicht unähnlich – durch zwei Pilaster mit toskanischem Kapitell fortgeführt werden. Über den beiden Rundbögen umläuft ein verkröpftes Gesims die gesamte Fassade, über dem sich im Mitteltrakt eine 6-bogige Loggia erstreckt. Ein auf kleinen Konsolen ruhendes Kranzgesims mit Plattenfries, welches das dahinter liegende Flachdach verdeckt, schließt diesen Bauteil ab. Als Bauornamente befinden sich in den Zwickeln der beiden Rundbögen Kränze mit Bändern, zwischen denen eine zentrale Kartusche mit der Inschrift „Verkehrs- und Baumuseum“ liegt, und weitere, in den Zwickeln der Loggien-Rundbögen sitzende, kleine abstrahierte Blüten.

Flankiert wird der Mittelbau von zwei leicht vorspringenden, quadratischen Türmen, die sich in ein umlaufendes Sockelband, drei Fenstergeschosse, ein Uhrgeschoss und einen Turmaufsatz gliedern.<sup>101</sup> Der Turmaufbau weist zu allen vier Seiten hin drei kleine Rundbogenöffnungen auf. Dabei werden beim oberen Abschluss fast alle Motive der Loggia, einschließlich des Kranzgesimses, übernommen. Die beiden auf dem flachen Zeltdach der beiden Türme stehenden Fahnenstangen kann zu Wechselausstellungen beflaggt werden.

Zu beiden Seiten der Türme schließen sich Eckbauten an, die die Geschossgliederung der Türme übernehmen und ebenfalls mit dem einheitlichen Kranzgesims abschließen, sowohl in der Höhe als auch in der Tiefe um einige Zentimeter

---

<sup>99</sup> Abbildungen siehe u.a. SCHEER 1996

<sup>100</sup> Die Geschossgliederung des Inneren wird an dieser Stelle durch ein verkröpftes, profiliertes Gebälk mit Zahnschnitt angedeutet.

<sup>101</sup> Die bis hierhin beschriebenen Bauteile gehören zu dem einzig alten Baubestand von 1846 und 1906.

vom Mittelbau zurückspringen.<sup>102</sup> Zusätzlich bilden sie oberhalb des dritten Fenstergeschosses ein Mezzanin aus. Alle vier Gebäudeecken werden durch Geschossübergreifende vertikale Einkerbungen abgesetzt und vermitteln daher den Eindruck von Ecklisenen. Die Schmalseiten der Fassade werden durch fünf Fensterachsen gegliedert, die die Fensterordnung der Fassade übernehmen. Während die Eingangstür auf der westlichen Seite als Verwaltungs- und Personaleingang dient, wird die auf der östlichen als Eingang zur Hausmeisterwohnung benützt.

Der gesamten Fassade ist in Sockelhöhe eine Terrasse aus grob geschliffenen Striegauer Muschelkalkplatten vorgelagert, die als Skulpturensockel und Restaurantterrasse dienen sollte. Das Plateau setzt sich aus einer sechsstufigen Treppe in Breite des Fassadenmitteltrakts und zwei quadratischen Sockelbauten zusammen, an die sich nach außen je zwei ansteigende Rampen mit schmalen Eisengeländern zum Hof anschließen.

Zwei Galerien verbinden den Hauptbau nach Süden hin mit den Hofflügeln, die den Garten an der West- und Ostseite begrenzen. Während die rundbogigen, Pilaster gegliederten Öffnungen der östlichen Galerie beidseitig verglast sind, sind die der westlichen nur zum Hof durchfenstert, zur Straße hin aber vermauert. Die darauf folgenden zweigeschossigen Hofflügel sind identisch und gliedern sich unsymmetrisch durch einen Eck- und einen Seiten-Risalit. Zwischen den Risaliten liegen fünf Fensterachsen, deren Fenster in drei Bahnen unterteilt sind. Im Untergeschoss werden sie mit einem Giebel bedeckt, im Obergeschoss durch ein einfaches Ziergesims abgeschlossen. Während die Risalite im Untergeschoss ebenfalls eine Dreiergruppe von Fenstern aufweisen, wurden die Obergeschosse durch zwei in deutlichem Abstand gesetzte Einzelfenster aufgelockert. Dasselbe Ordnungsprinzip wiederholt sich an den Stirnseiten. Der Anschluss an die Verbindungsgalerien wird durch eine zusätzliche Fensterachse gebildet.<sup>103</sup>

An die Nordseite der Dreiflügelanlage, direkt hinter dem Mitteltrakt und den Türmen, schließt sich die historische Halle an, die von der Süd- und Ostseite aus nicht einsehbar ist, von Norden und Westen nur partiell. Der Westseite der historischen Halle sind zwei hintereinander liegende ruinöse Ziegelwände vorgelagert, die an der Nordseite

---

<sup>102</sup> Noch heute deuten die mit einer Pilasterordnung zu einer Dreiergruppe zusammen gezogenen Fenster im Erdgeschoss die ehemaligen Passagierzugänge an.

<sup>103</sup> Der westliche Zugang war ursprünglich als Restauranteingang und -ausgang geplant worden, der östliche als optisches Pendant. Bis heute sind beide Türen jedoch nicht zugänglich. Auf der Rückseite beider Hofflügel sitzt hier eine rundbogige Stahltür zum An- und Abtransport von Kunstwerken.

des Hauptbaus ansetzen und nur die letzten drei Joche der alten Halle freigeben.<sup>104</sup> Während die äußere Ziegelwand Reste einer alten Quaderverkleidung und eine Nischenbildung aufweist, besitzt die innere gleichmäßige Rechtecknischen mit Segmentbogen.

Darüber wird eine dreischiffige, 10-jochige Halle mit thermenartig aufgebauten Obergadenfenstern sichtbar, von der von Norden aus die Eisen-Glaskonstruktion des Inneren erkennbar wird. Die Nordwand der historischen Halle besteht bis auf eine 1 m hohe steinerne Füllmauer aus einer durchgehenden Glaswand mit kleiner Sprosseneinteilung. Zwischen den Füllmauern sitzt ein zweiflügeliges Tor, welches zum An- und Abtransport von Kunstwerken dient. Von außen setzt sich die Halle aus den Elementen Stein, Glas, Eisen und Stahl zusammen und bleibt bis auf drei historisierende Palmetten-Akrotere auf dem nördlichen Dachgiebel und Dachansatz schmucklos. Als Wölbung trägt sie eine im Scheitel leicht angespitzte Tonne.

Flankiert wird die Halle von zwei eingeschossigen, flachgedeckten Seitenschiffen, von denen nur der nördliche 1-jochige Abschluss sowie drei nachfolgende Joche sichtbar werden. Die einzelnen Joche der Schiffe gliedern sich in eine Sockelzone, ein Wandstück und eine darüber liegende breite Fensterzone mit Sprossengliederung. Die Nordseite der Seitenschiffe nimmt die Außenstruktur der Längsseite auf. Material, Farbigkeit und Quaderung der Außenwand entsprechen der der Fassade.

Im Osten schließt an die historische Halle der Neubau an, der zusammen mit der Ostflanke der Dreiflügelanlage eine geschlossene Gebäudefront zum Schifffahrtskanal hin ausbildet. Von seiner Gestalt her ist der Neubau eine langgezogene, fast 80 m lange und 11 m hohe, einschiffige Halle, die im Osten fast 4 m aus der Flucht des Altbaus zurückspringt und die historische Halle im Norden um vier Fensterjoche überragt. Direkt im Verbund mit der historischen Halle steht der Neubau nur an zwei Stellen: an der Westseite durch den Übergang vom Neubau in das Seitenschiff der historischen Halle und an der südlichen Stirnseite durch den trichterförmigen Verbindungsgang zwischen neuer Halle und Altbau. Beide Enden der Halle sind mit einer quadratischen Granitplattenwand eingefasst. Die Ostwand setzt sich zusammen aus einem schmalen Muschelkalksockel mit vorgelagertem Lüftungsschacht, einer regelmäßig gegliederten, leicht zurückversetzten Aluminiumwand, einer Belüftungszone und einem verglasten Satteldach. Der Eindruck einer Rhythmisierung erfolgt über 21 „shipshape“-förmige Stahlstützen, die mit stählernen Klammern verstärkt sind und zwischen denen je acht

---

<sup>104</sup> Diese Ziegelwände stammen noch aus der zweiten Bauphase von 1906 und bildeten die rahmenden Flügel der historischen Halle. Aus denkmalpflegerischen Gründen bleiben diese Relikte bis auf unabsehbare Zeit bestehen.

Wandelemente befestigt sind.<sup>105</sup> Nach einer Konstruktionszeichnung halten die Stahlstützen nicht nur die Wandelemente, sondern tragen ebenso – strebepfeilerartig – die doppelschalige Dachkonstruktion. Die Wandkonstruktion der Westseite stimmt nur in den nördlichen vier Jochen mit der östlichen überein. Statt der untersten sechs Aluminiumelemente sind Milchglasplatten eingesetzt. Das restliche Wandstück ist, soweit einsehbar, eine glatt verputzte Wand mit eingesetzter Stahltür.<sup>106</sup> Außer den oben bereits erwähnten Durchgängen zwischen alter und neuer Halle rückt der Neubau bewusst von der alten Anlage ab und lässt eine leicht erhöhte, begehbare Fuge von circa 2 m zwischen den Teilen offen stehen.

### 3. Inneres

Im Inneren des Hauptgebäudes gruppieren sich im Erdgeschoss um einen zentralen Eingangsbereich, der als Verteiler dient, unterschiedlich große Räumlichkeiten. In diesem Bereich ist die gesamte Raumverteilung der beiden Eckbauten symmetrisch angelegt.<sup>107</sup> Neben Ausstellungsräumen (6)<sup>108</sup> befinden sich im Erdgeschoss eine Buchhandlung (8), die Garderobe, die Kasse (5) und die sanitären Einrichtungen, die sich in allen drei Stockwerken an unterschiedlicher Stelle befinden. Vier Treppenaufgänge, zwei im Foyer und zwei im Ausstellungsbereich (mit Aufzug), führen in das erste Obergeschoss.

Die Raumaufteilung variiert im ersten Obergeschoss nur leicht. Oberhalb des Buchladens und der Garderobe wurden zwei zusätzliche Ausstellungsräume (4) konzipiert, deren zur Eingangshalle hin gerichtete Fenster durch Vorsatzschalen verstellt wurden. In allen drei Etagen verfügen die Ausstellungsräume über Kunstlichtdecken und Parkettböden. Zwei leicht ansteigende Rampen mit Wendepodium führen auf eine Glasbrücke (5), die zwischen den beiden Rundbogenportalen in Gesimshöhe verläuft und die die einzige Verbindung zwischen dem westlichen und östlichen Gebäudeteil auf dieser Höhe darstellt. Die Glasbrücke bietet Aussichsmöglichkeiten sowohl nach innen zur historischen Halle als auch nach außen in den Gartenbereich.

Über die beiden Treppenhäuser in den Eckbauten gelangt man in das zweite Obergeschoss des Hauptgebäudes, das sich in einen westlichen Verwaltungsteil und einen östlichen Ausstellungsbereich teilt. Die Verwaltung wurde in kleinere Raumeinheiten

---

<sup>105</sup> Die Wandelemente bestehen aus gitterartig strukturierten Tafeln aus Gußaluminium und haben eine Größe von 1,20 x 3,60 m.

<sup>106</sup> Nicht einsehbar sind die dahinter liegenden Depotschlitze für großformatige Bilder.

<sup>107</sup> Kleine Variationen treten lediglich infolge nicht tragender, eingezogener Wände auf, die je nach Bedarf verschoben werden können.

<sup>108</sup> Die Zahlenfolge entspricht der numerischen Grundrissaufteilung in SCHEER 1996, 51ff

gegliedert und besteht aus einer großen rechteckigen Bibliothek (6), kleineren Räumlichkeiten wie Materiallager, Teeküche, sanitären Einrichtungen, Sekretariat und zwei größeren Direktorenräumen (5).<sup>109</sup> Alle Räume sind mit Parkettböden ausgestattet und haben Tageslicht. Über einen Gang kann die offene Loggia (2) betreten werden. Der gegenüberliegende Ausstellungsbereich (3) übernimmt die Raumordnung des ersten Obergeschosses. Allein die Räume der sanitären Einrichtungen wurden um einen länglichen Raum ersetzt, der als Archiv benutzt wird (4). Im dritten Obergeschoss, dem Mezzanin, befinden sich die Werk- und Arbeitsstätten für das technische Personal (4/5) und die Restauratoren (3).

Das Innere der beiden anschließenden Galerien ist geprägt durch eine Pilasterordnung mit Gebälk. Daneben finden sich Glasfenster, die in ihrer Bemalung Elemente des Jugendstils aufnehmen, Terrazzofußböden mit Mosaiken in verschiedenen Mustern und, in der östlichen Galerie, Reste eines Deckenfreskos.<sup>110</sup> Die westliche Galerie besitzt an dieser Stelle einen durchfensterten Deckenspiegel und bildet an der Westseite zusätzlich fünf Wandnischen aus.

Die Binneneinteilung der beiden anschließenden Hofflügel variiert. Die beiden Geschosse des Westflügels sind, bis auf eine tiefer in den Raum greifende Wandschicht im obersten Stockwerk, ähnlich. Der von außen gewonnene Eindruck einer kleinteiligen Ordnung wird im Inneren nicht bestätigt. Eine 5-jochige, durchgehende Halle wird von den Jochen der Eck- und Mittelrisaliten begrenzt. Quadratische weiße Stützen unterteilen den Raum in eine dreischiffige Halle. Im Erdgeschoss des westlichen Hofflügels wurden grob geschliffene Muschelkalkplatten verlegt. Beleuchtet wird dieses Geschoss durch die beschriebenen Drillingsfenster und lange Neonröhrenreihen an der Decke. Im ersten Obergeschoss setzte man statt der Neonröhren Kunstlichtdecken ein und verstellte die Drillingsfenster von innen durch eine durchgehende Wand. Der Boden wurde mit Eichenparkettpaneelen verlegt. Der östliche Hofflügel ist im ersten Obergeschoss völlig identisch mit dem westlichen. Die einheitliche Halle im Erdgeschoss wurde allerdings in zwei gleich große Bereiche, für ein Restaurant (12) und einen Aktionsraum (14), geteilt. Beide Flügel besitzen ein Kellergeschoss, welches als Depot genutzt wird.

Die im Norden in den Eingangsbereich hinein reichende dreischiffige Haupthalle wird über einen Treppenlauf mit je zwei flankierenden Rampen mit Geländer erreicht. Die

---

<sup>109</sup> Die komplette hölzerne Einrichtung für Bibliothek und Sekretariat (Wandschränke, Tische, Regale, etc.) wurden von Kleihues entworfen.

<sup>110</sup> Das Fresko stammt aus der zweiten Bauphase der Umnutzung des Bahnhofs in ein Museum für Verkehr und Bau von 1906 und zeigt eine weibliche Allegorie als Schutzpatronin des Verkehrswesens.

Eisenkonstruktion aus Gurtbögen mit verstreuten Unterzügen gliedert das breite Mittelschiff in zehn Joche und schließt mit der bereits erwähnten Glaswand ab. Die Arkadenbögen und die Gurtbögen des Mittelschiffs laufen in quadratischen Eisenstützen zusammen, die auf dem leicht erhöhten Seitenschiffniveau stehen. Der zweigeschossige Aufriss ergibt sich durch Rundbogen-Arkaden, ein umlaufendes, trennendes Gesims und dem darüber liegenden Obergaden. Die fast das ganze Joch ausfüllenden Obergadenfenster schneiden als Stichkappen in das Mittelschiffgewölbe ein. Im Scheitel des leicht angespitzten Tonnengewölbes sitzt in jedem Joch ein breites, in der Firstlinie geknicktes Rechteckfenster mit Sprossenverstreungen. Die Seitenschiffe bilden pro Joch eine rechteckige Oberlichtdecke mit je vier Neonröhren aus.

Im sechsten und siebten Joch (von Süden) befinden sich erhöhte Zugänge zu den flankierenden Neubauten. Neben einer Treppe ermöglicht eine langsam ansteigende Rampe auch Rollstuhlfahrern einen bequemen Zugang. Da die westliche Neubauhalle nicht ausgeführt wurde, blieb der Zugang auf dieser Seite verschlossen. Zusätzlich wurde die Türöffnung von dem Künstler Günther Uecker mit Holzbrettern vernagelt.<sup>111</sup> Der Boden der dreischiffigen Halle ist mit fein geschliffenen Granitplatten belegt. Die Eisenkonstruktionen sind dunkelgrau gestrichen, die Wände in mattem Weiß. Durch die weitgehend natürliche Ausleuchtung mittels der Fenster vermittelt die Halle einen besonderen, stimmungsvollen Eindruck, der durch die schlichte Farbigkeit, die Proportionalität und die Materialsichtigkeit verstärkt wird.

Der eingeschossige Neubau der Osthalle mit ausgebautem zweischiffigem Kellergeschoss, welches teilweise als Depot genutzt wird,<sup>112</sup> wirkt durch seine längsgerichtete Gestalt tunnelartig. Entgegen der regelmäßig strukturierten Außenhaut bleibt die Wand im Inneren glatt, weiß und ungegliedert. Nur die beiden Übergänge zu den alten Gebäudeteilen und die bereits von außen eingesehenen vier Fensterachsen an der Nordwest-Wand unterbrechen den glatten Wandablauf. Durch die Fensterachsen kann der Besucher die Nordseite der historischen Halle sehen.

Auf einer Höhe von etwa 7 m setzt ein Tonnengewölbe an. Indem der Fußpunkt der Tonne nicht direkt auf der Wand sitzt, sondern einige Zentimeter weit in den Raum ragt, gewinnt man den Eindruck einer frei schwebenden Tonne. Tatsächlich liegen zwischen Wand und Tonnengewölbe ein kompliziertes Aufhängesystem und weitere (ausstellungs-) technische Installationen. In die Tonne ist eine Lichtdecke aus mattiertem Milchglas eingesetzt. Darüber, vom Inneren der Halle aus nicht einsehbar, sitzt ein

---

<sup>111</sup> Günther Uecker hat diese Arbeit speziell für diesen Ort einige Wochen vor der Eröffnung des Gebäudes geschaffen.

<sup>112</sup> Das Depot nimmt ein Drittel des Kellergeschosses ein, der restliche Bereich dient der Technik.

Satteldach, welches aus einer Stahlkonstruktion mit mattierten Milchglasfenstern besteht. Zwischen den beiden Glasdächern sind Neonröhren und ein veränderbares Lamellensystem angebracht.

Der Boden der Halle ist mit langen Eichenparkettpaneelen verlegt, welche sich durch ihre hellbraune Farbigkeit von der weißen Wand stark absetzen und dem Raum Wärme verleihen. Die in Nord-Süd-Richtung verlegten Parkettpaneelen verstärken den längsgerichteten, gedehnten Eindruck der Halle. Zwischen Boden und Wand liegt auf beiden Seiten ein durchgehender vergitterter Belüftungsschacht.

Zusammenfassend können die wichtigsten architektonischen Eigenschaften des Bauwerks folgendermaßen charakterisiert werden:

- deutliche Belassung der äußeren Struktur und des Erscheinungsbildes des alten Gebäudes, dem eine weitgehend neue Raumordnung im Inneren gegenübersteht,
- klare Trennung der alten und neuen Teile, sowohl in deren Farbigkeit (weiß - grau), im Material (Ziegelmauerwerk - Aluminium) als auch in einem deutlichen Abrücken des Neubaus von der alten Anlage,
- Betonung von Alt und Neu durch die extrem gegensätzlichen Architektursprachen,
- konsequente Dialogbereitschaft der neuen und alten Teile untereinander durch Ein-, Aus- und Durchblicke mittels Durchbrüchen oder Verglasungen,
- durchgehender Wechsel von großen und kleinen Raumeinheiten, denen durchgehende Säle gegenüberstehen.

## **VI. Planungsphasen und Bauabfolge des Siegerentwurfs von Kleihues**

Der heutige Gebäudezustand unterscheidet sich von den Wettbewerbsentwürfen in einigen entscheidenden Punkten. Sowohl im Außenbereich als auch in der Innengestaltung gab es vor und während einzelner Bauphasen Veränderungen, die anhand der Wettbewerbsentwürfe und der Modellfotografien nachskizziert werden sollen. Die getroffenen Maßnahmen können in zwei Kategorien unterteilt werden: zum einen in jene, die Kleihues zusammen mit seinem Büro/Projektleiter vor und während der Umsetzung vorgenommen hat, und zum anderen in diejenigen, die vom Preisgericht oder dem Nutzer (d.h. Vertretern der Stiftung Preußischer Kulturbesitz) gefordert wurden.

### **1. Änderungen vor und während der Umsetzung von Seiten der Entwerfer**

Der entscheidendste Änderungsschritt vollzog sich innerhalb der Planung der Neubaufügel.<sup>113</sup> Das Modell der ersten Fassung und die Grundrisse der Wettbewerbsfassung zeigen zwei einschiffige Neubaufügel mit Mittelrisalit und abschließender Hofmauer in Höhe der Neubauten. Die Modellfotografie des realisierten Entwurfs weist zwei einschiffige, langgestreckte Hallen ohne Risalitausbildung auf, die nach Norden in einen groß angelegten, quadratischen Hof übergehen, der mit einer kleinen Mauer umfriedet ist. Der heutige Bestand zeigt im Vergleich zum zweiten Entwurf insofern eine Veränderung, als der westliche Neubau und der angestrebte Skulpturenhof nicht ausgeführt wurden.

Diese Veränderungen können mit zwei Punkte begründet werden: Die Umsetzung des westlichen Pendants zum Neubaufügel war von Beginn des Wettbewerbs an strittig und ist bis heute aufgrund von nicht veränderbaren Besitzverhältnissen ungewiss. Hinzu kamen fehlende Geldmittel, die die Umsetzung des Skulpturenhofs in ferne Zukunft verlegten. Die Planänderung in der Gestaltung der Neubaufügel resultierte allerdings aus anderen Gründen.<sup>114</sup> Kleihues zitierte mit der ursprünglich geplanten Mittelrisalitbildung den ehemaligen Grundriss der Gebäudeflügel des Museums für Verkehr und Bau und dessen Eckrisalite.<sup>115</sup> Gleichzeitig wollte Kleihues die Halle im Inneren durch die dadurch entstandenen Raumeinheiten in drei Ausstellungsbereiche gliedern und mit einer Flachdecke abschließen. Für die äußere Dachlösung war ein flaches Satteldach

---

<sup>113</sup> Der genaue Zeitpunkt für diese Veränderung läßt sich nicht ermitteln, da der Schritt aus einem langwierigen Prozeß heraus entstand.

<sup>114</sup> Zusammengetragen nach den Gesprächen der Autorin mit Josef Paul Kleihues und Roger Karbe.

<sup>115</sup> Eine Ahnung vom ehemaligen Grundriß vermitteln die noch heute sichtbaren ziegelsteinernen Mauerstümpfe auf der Westseite der Halle.

vorgesehen, in welches das Dach des Mittelrisalits im rechten Winkel hätte einschneiden sollen.

Während der Ausführungsplanungen war es vor allem der Projektleiter Roger Karbe, der sich mit weiteren Varianten der Osthalle auseinandersetzte. In Zusammenarbeit mit Kleihues ging die Entwicklung von einer dreigeteilten Halle zu einer groß angelegten einteiligen Raumeinheit. Für diese Lösung sprach auch die daraus resultierende vereinfachte Dachkonstruktion aus einem durchgehenden Satteldach, wobei die ineinandergreifenden Dächer nicht das Hauptproblem dargestellt hätten. Entscheidend war die aus der Risalitlösung hervorgehende Dreiteilung des Raumes im Inneren, die als zu starr empfunden wurde. Der zu Beginn geplante Installationsturm verschwand unter dem Satteldach und sollte durch eine weitere Dachkonstruktion im Inneren verdeckt werden.<sup>116</sup> Um bei der fast 80 m langen Halle eine angemessene Höhe und einen klaren Raumeindruck zu erreichen, ersetzte Kleihues zusammen mit dem Projektleiter die Idee der Flachdecke durch eine Tonnenlösung. Mit in diese Planänderung gehören ferner die im zweiten Modell sichtbaren quadratischen Betonwände an den Stirnseiten der neuen Halle, die – deutlicher als im ersten Entwurf – den Neubau von der alten Anlage absetzen und als solchen klarer definieren sollten.

Eine weitere Veränderung gegenüber dem Wettbewerbsentwurf erfolgte in der Terrassengestaltung vor der Fassade. Die Wettbewerbsfassung zeigt ein fortlaufendes Plateau in der Breite der Galerien mit zentral liegendem Treppenlauf. Der Wettbewerb verlangte an dieser Stelle einerseits eine Umsetzung der „Forderung nach temporären Aufstellungsmöglichkeiten von Skulpturen und nach Nutzbarkeit zu Veranstaltungen“ sowie die Schaffung von „Außenplätzen des Restaurants“.<sup>117</sup> Andererseits sollte die Gartenanlage nach dem Zustand von 1914/16 durch den Gartenarchitekten Stephan Haan rekonstruiert werden, wodurch es gezwungenermaßen zum Konflikt kommen musste, da der alte Zustand in diesem Bereich eine schmale Terrasse vorsah.

Kleihues' Terrassenlösung wurde vom Preisgericht „als Ausstellungsort für Objekte [als] zu klein“ bemängelt und sollte noch einmal überdacht werden. In der endgültigen Ausführung legte Kleihues ein hufeisenförmiges Plateau vor die Fassade und deren anschließende Galerien. Im Vergleich zum Wettbewerbsentwurf fällt nun die Fläche der Terrasse weitaus schmaler aus, wodurch sie nur noch bedingt als Restaurantaußenfläche genutzt werden konnte, was bis heute allerdings ohnehin noch aussteht. Von der Idee

---

<sup>116</sup> Für die Außenhaut der Halle entwickelte Kleihues ein aufwendiges Stützenreihensystem, dessen „Ship-Shape“- Stützen eigens angefertigt und mit großem Aufwand montiert wurden.

<sup>117</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 30

eines möglichen Sockels für Skulpturen kam man vorerst ab und begründete daher die quadratischen Sockelflächen.

## **2. Auflagen des Preisgerichts und des Nutzers**

Neben den Änderungen im Bereich der Osthalle und der Terrassenanlage gab es auch im Inneren der Dreiflügelanlage einige Abweichungen, die aus den Vorgaben des Preisgerichts resultierten.<sup>118</sup> Die in den Kopfbauten angelegten musealen Funktionen (Vortragssaal, Restaurant etc.) und Verbindungen zwischen den Ebenen sollten genauer durchdacht und die Lösung (bzw. Größe) des Skulpturenhofs verändert werden. Somit gab es bereits vor Baubeginn – gemäß den Auflagen – mehrere Veränderungen innerhalb des Hauptgebäudes.

Die Verbindungen der Etagen untereinander erfolgten im Wettbewerbsentwurf allein über die zu beiden Seiten des Hauptgebäudes angelegten Treppenhäuser mit Personenaufzügen. Im zweiten Planungsschritt führte Kleihues zusätzlich im Eingangsbereich zwei Rampen-Treppen-Anlagen ein, um vom Erdgeschoss der Eingangshalle direkt in das erste Stockwerk zu gelangen.<sup>119</sup> Um einen direkten Übergang zwischen den westlichen und östlichen Ausstellungsebenen im ersten Stockwerk zu erhalten, setzten Kleihues und vor allem sein Mitarbeiter Roger Karbe trotz schwieriger denkmalpflegerischer Auflagen eine Verbindungsbrücke zwischen dem Windfang und der Eingangsverglasung der Rundbögen durch. Dadurch konnte eine durchgehende Verbindung der Ausstellungsebenen geschaffen werden, die aufgrund der überleitenden Rampen ebenso als behindertengerechter Aufgang benutzt werden kann. Fast zeitgleich wurden die in der Modellfotografie noch teilweise sichtbaren steinernen Balustraden in der historischen Halle abgebrochen.<sup>120</sup>

Als weitere Auflage sollten sowohl Lage und Größe des Restaurants in der östlichen Durchgangsgalerie erneut durchdacht werden als auch die Situierung des Aktionsraumes im Souterrain der Eingangshalle.<sup>121</sup> Sinnvoll schien Kleihues hierbei eine Verlagerung der beiden Bereiche in den angrenzenden westlichen Hofflügel. Die hierfür

---

<sup>118</sup> Die Auflagen finden sich im SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN/PREISGERICHT 1989, 4

<sup>119</sup> Weiter schrieb der Sachverständige für Brandschutz am südlichen Ende der Hofflügel – aufgrund ihrer Ausmaße – je zwei Treppenhäuser vor. Zusätzlich zu den nördlichen denkmalgeschützten Treppenhäusern errichtete Kleihues je eine Wendeltreppe mit dicken Glasstufen, ähnlich der Rampen-Treppen-Einbauten.

<sup>120</sup> Diese Einbauten, die aus der Zeit des „Verkehrs- und Baumuseums“ stammen (1906) und die historische Halle nach vorne zum Eingang und nach hinten zur Glasfront abriegelten, wurden aus statischen und ästhetischen Gründe entfernt.

angelegten gesonderten Zugänge von der Invalidenstraße aus erlaubten eine ungestörte Nutzung des Veranstaltungsraumes auch außerhalb des Öffnungszeiten des Museums. (Infolge einer fehlenden tragfähigen Bodengründung konnte das Erdgeschoss der Hofflügel ohnehin nur geringen Lasten ausgesetzt werden, was die Präsentation schwerer Kunstwerke ausgeschlossen hätte). Auch in der historischen Halle musste auf die Aufstellung einiger Großobjekte besonders eingegangen werden. Die alten Sandsteinplatten in der historischen Halle hätten der Last einzelner Objekte, wie der 30 Tonnen schweren Arbeit „Volkszählung“ von Anselm Kiefer, nicht standgehalten. Kleihues entfernte daher die Platten und ersetzte sie durch geschliffene, einige Zentimeter dicke Granitplatten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich die entscheidendsten Veränderungen innerhalb der Planungsphase der neuen Ausstellungshalle vollzogen haben. Die Veränderungen im Inneren des Museums wurden vorgenommen, um einen besseren oder sichereren Alltagsablauf garantieren zu können. Das Fehlen der westlichen Neubauflügels und des Skulpturenhofs kann genaugenommen nicht als Veränderung angesehen werden, da diese beiden Bereiche nicht ausdrücklich zum Wettbewerbsbestand gehörten.

---

<sup>121</sup>Für den Wettbewerbsentwurf hatte Kleihues den Aktionsraum als *black-box-theatre* unterhalb des Eingangsbereiches geplant. Die Untergrabung der Turmbauten und der Eingangshalle wurde aber aus statischen Gründen untersagt.

## **VII. Beschreibung der Erstaussstellung von 1996**

### **1. Thematisches und didaktisches Konzept**

Mit der Übergabe des Hamburger Bahnhofs an die Staatlichen Museen Preußischer Kulturbesitz wurde für das Haus ein Konzept entwickelt, das vor allem von Dieter Honisch, dem ehemaligen Leiter der Neuen Nationalgalerie, und Wolf-Dieter Dube, dem damaligen Generaldirektor der Staatlichen Museen, und einem Ausstellungsstab konzipiert wurde.<sup>122</sup> Im Wesentlichen wurden zwei Hauptgesichtspunkte angestrebt, die in einer Skizze veranschaulicht wurden. Darauf sind die fünf Institutionen und der Bereich Medien aufgelistet, aus deren Beständen sich das Museum im Hamburger Bahnhof zusammensetzen soll. Die markierten Bereiche geben an, aus welchen Beständen die jeweiligen Bauteile bespielt werden.

#### **a) Zielsetzung**

Zum einen sollte das Konzept eine „integrativen System“ verfolgen. Darunter verstand man, dass mit dem Bau kein neues Museum begründet werden sollte, sondern dass der Hamburger Bahnhof als „Teil der Nationalgalerie“ gleichsam deren Erweiterungsbau darstellen sollte. Im Tochterhaus plante man, alle internationalen Bestände der Nationalgalerie von ca. 1965 bis heute zeigen zu können. Die Idee, den Schnitt in der Mitte der 1960er Jahre zu setzen, resultierte aus der Überlegung, dass „jene Kunstentwicklungen [...] vom Tafelbild und der Sockel-Skulptur zum Environment (Beuys, Kienholz), zur Konzeptkunst (Darboven) und zu den neuen Medien wie Performance und Video (Paik) geführt haben“<sup>123</sup> und somit in die Gegenwart führen. Ferner wird dabei ein Schnitt in der Kunst mit und seit Beuys gesetzt, dessen „allen Lebensbereichen gegenüber offener Kunstbegriff [...] im Zentrum dieses neuen Hauses [steht] und auch seine Arbeitsweise bestimmen“<sup>124</sup> wird. Um Platz für neueste Kunstwerke zu schaffen, sollen ältere Arbeiten wieder in die Nationalgalerie zurückgehen, so dass sich der zunächst vorgegebene Zeitrahmen auch nach vorne verschieben kann. Die aktuellen Bestände, die den Ort bespielen, sollten darüber hinaus nicht allein der Nationalgalerie entnommen werden, sondern auch aus den Beständen des Kupferstichkabinetts, der Kunstbibliothek und des Kunstgewerbemuseums. Bestände aus den Bereichen

---

<sup>122</sup> Die wichtigsten Punkte wurden sowohl im Museumsjournal abgedruckt (HONISCH 1996, 22-23) als auch im Auslobungstext des Senats (SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 4).

<sup>123</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 4

<sup>124</sup> HONISCH 1996, 23

Architektur, Design, Fotografie usw. sollten ebenso integriert werden, um „die traditionelle Aufteilung in Sparten oder Gattungen in der Präsentation“<sup>125</sup> zu überwinden.

Mit den neuen Räumlichkeiten sollte die Voraussetzung geschaffen werden, weitere, „sehr bedeutende Sammlungen zeitgenössischer Kunst in Berlin zu halten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen – oder auch weitere Privatsammlungen nach Berlin zu holen,“ um ein „neues Kommunikationsfeld zwischen privatem und öffentlichem Sammeln“ herzustellen.<sup>126</sup> Beinahe von Anfang an hatte sich dieser Gedanke allerdings einzig auf die in Aussicht stehende Sammlung Marx gerichtet, die im Schwerpunkt aus amerikanischer Kunst seit den 1960er Jahren besteht und weitere richtungsweisende Künstler, wie beispielsweise Joseph Beuys, umfasst.<sup>127</sup> Der Umfang der Sammlung und deren großformatige Arbeiten gestalteten das Einrichtungskonzept von Anfang an schwierig. Um so mehr hoffte man auf die noch ausstehende Ausführung der Westgalerie, um die komplette Sammlung Marx präsentieren zu können.

Thematisch verstand man das Haus nicht allein als Museum des 20., sondern vielmehr des 21. Jahrhunderts, als „Museum für Gegenwart“. Der Begriff Gegenwart sollte erkennen lassen, dass sich das Museum als kommunikatives Zentrum verstand, das nicht allein aus der bildenden Kunst schöpfen sollte, sondern aus allen „Aspekten, die für uns gegenwärtig sind: Künstler, Medien, Alltagskultur, Diskussion, Musik, Performance und Lesungen.“<sup>128</sup>

Neben dieser integrativen Struktur, welche unterschiedliche Bereiche in sich aufnehmen sollte, wurde das Museum nach dem „elastischen Prinzip“ konzipiert. Demnach sollte die Kunstpräsentation „nicht kunsthistorisch und statisch, sondern auf einen Prozess hin angelegt [sein].“<sup>129</sup> Durch die Vermischung der Bestände unterschiedlicher Institutionen sollte auch innerhalb des Museums ein ständiger Wechsel möglich werden. Diese elastische und offene Struktur setzte bestimmte flexible

---

<sup>125</sup> Wolf-Dieter DUBE im Gespräch: Die Dinge, die wir jetzt entscheiden, müssen für Generationen Bestand haben, in: KUNSTFORUM 100 (1989) 511

<sup>126</sup> Ebd. 4; an dieser Stelle sei erwähnt, dass zur Zeit der Vertragsschließung mit Erich Marx und der Eröffnung des Museums in keiner Weise über die Möglichkeit nachgedacht wurde, der Sammlung Marx eine weitere Sammlung bzw. Sammlungen zur Seite zu stellen. Die heutige Situation (d.h. 2002/2003), die eine Integration Teile der Sammlung Flick und der Sammlung Marzona vorsieht, macht deutlich, dass prinzipiell weitere Privatsammlungen integriert werden können - nicht zuletzt, um die Engpässe in der Ankaufspolitik zu kaschieren - , dass diese Integration jedoch stets nur mit einem „räumlichen Sicherheitsabstand“ zur Sammlung Marx realisierbar ist.

<sup>127</sup> Die Sammlung besteht aus rund 150 Bildern – so z. B. Arbeiten von Twombly, Rauschenberg, Kiefer, Judd und der italienischen Transavantgardia – und knapp 500 Zeichnungen von Beuys und Warhol. Im März 1982 war sie erstmalig in der Neuen Nationalgalerie in Teilen ausgestellt worden.

<sup>128</sup> HONISCH 1996, 22

<sup>129</sup> Ebd. 22

Raumkonzepte voraus ohne den „sonst museumsübliche[n] Unterschied zwischen Sammlungs- und Ausstellungsräumen.“<sup>130</sup>

Für den Besucher sollte sich dieses integrative und elastische Prinzip dadurch verständlich sein, dass Kunstwerke nicht chronologisch und geordnet nach Werkgruppen vorgestellt werden, sondern dass sich das Museum als enzyklopädisches Haus allen Bereichen der Gegenwart öffnet. Dieser ständige Wechsel innerhalb der Präsentation sollte dem Besucher die Möglichkeit bieten, bestimmte Sammlungskomplexe oder einzelne Kunstwerke in neuen Kontexten zu erleben.

## **b) Umsetzung**

Bereits während der Einrichtung des Hamburger Bahnhofs im Oktober 1996 wurde deutlich, dass sich das Konzept in seiner geplanten Struktur nicht umsetzen ließ. Die Sammlung Marx, die endgültig in Berlin bleiben sollte und daher in ihrem gesamten Umfang gezeigt werden musste, nahm weitaus mehr Platz in Anspruch als vorgesehen. Der Bau des erhofften und notwendigen westlichen Neubaus wurde bis auf weiteres vertagt, was die Einrichtung der Erstaussstellung noch mehr erschwerte. Hinzu kam, dass sich die Auslober und Planer der Wettbewerbsausschreibung die Ostgalerie als mehrgeschossigen Neubauteil gedacht und auf dieser Basis ihre Konzepte erstellt hatten).

Die schematische Übersicht über die Verteilung der Bestände der einzelnen Institutionen zeigt die Divergenz zwischen geplanter und der im November 1996 ausgeführten Präsentationsstruktur. Statt eines ausgeglichenen Verhältnisses zwischen den Beständen der Nationalgalerie und der Sammlung dominierten die Kunstwerke von Erich Marx fast in allen Räumen. Die komplette Ausstellungsfläche des Neubaufügels musste für die amerikanische Kunst der 1960er und 1970er Jahre der Sammlung Marx bereit gestellt werden, in der benachbarten historischen Halle wurden `Großobjekte` von Kiefer, Long und Judd, die Arbeiten von Merz, Uecker und Rückriem gezeigt, von denen nur wenige aus dem Bestand der Neuen Nationalgalerie kamen. Im westlichen Hofflügel, der bei der Erstaussstellung fast ausschließlich dem Künstler Joseph Beuys gewidmet war, stammten die meisten Installationen und Objekte im Erdgeschoss aus der Sammlung Marx, was sich im ersten Obergeschoss mit der Präsentation des „*Secret block of a secret person in Ireland*“ (Sammlung Marx) von Beuys fortsetzte. Die Präsenz der Bestände aus den drei weiteren Museen musste sich daraufhin auf verschwindend wenige Werkgruppen beschränken. Der Raum für die Medien wurde innerhalb des westlichen Hofflügels als

---

<sup>130</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 4

„Medien-Archiv Joseph Beuys“ ausgeführt, das Film- und Tondokumente umfasst. Weiterhin wurden neue Medien anfänglich täglich im Bereich des Aktionsraumes gezeigt.

Nach der Ersteinrichtung von 1996 musste zudem erkannt werden, dass sowohl in der historischen Halle als auch im Erdgeschoss des westlichen Hofflügels aufgrund der schweren und empfindlichen Großobjekte kaum ein Wechsel möglich sei. Der Neubaufügel sollte (und musste) allein der Sammlung Marx vorbehalten sein. Auch in den Kopfbauten wurden Räume für spezielle Installationen und Kunstwerke geschaffen, die einen Wechsel schwierig machten.<sup>131</sup> Um dem vertraglichen `Versprechen´ nachzukommen, die zur Verfügung gestellte Sammlung Marx komplett zu zeigen, wurde zusätzlich das erste Stockwerk der Neuen Nationalgalerie leer geräumt, um für einige Monate auch dort die Sammlung zu präsentieren. Der Besucher bekam in den Eröffnungsmonaten (und darüber hinaus) ein äußerst `entzündliches´ Bild von den Aufgaben, dem Bestand und der Darstellung einer (Neuen oder erweiterten) Nationalgalerie in der Hauptstadt Berlin.

Die heutige Umsetzung des Konzepts zeigt, dass der ursprüngliche Plan als Teil einer kulturpolitischen Entscheidung, ein in allen Bereichen flexibles Museum zu schaffen, nur in Teilen realisiert werden konnte. Die Grundidee, den Bestand von vier Häusern und einer kompletten Sammlung temporär in einem Gebäude zu vereinen, wurde und wird in kleinen, kaum merklichen Bereichen umgesetzt. Statt dessen dominierte die Sammlung Marx die Räume des Museums.<sup>132</sup> Das didaktische Konzept, den Besucher ohne vorgegebenen Weg durch Räume und in Sackgassen zu leiten, um den Museumsbesuch einer Erlebnisreise gleich zu setzen, wird kaum als Konzept wahrgenommen und hat sich aufgrund der ständigen Richtungswechsel als äußerst verwirrend herausgestellt.

## **2. Präsentationstechnik**

Die Planungen der Präsentationstechnik, die einen kunstwerkgerechten und besuchergemäßen Ablauf garantieren sollten, wurden von Kleihues weitgehend in Angleichung an das Ausstellungskonzept entworfen. Die Wettbewerbsausschreibung forderte „ein Raumkonzept, das größtmögliche Flexibilität bei der Präsentation aller zeitgenössischen Künste bietet unter sorgfältiger Berücksichtigung aller

---

<sup>131</sup> Inzwischen werden immer wieder sämtliche Gebäudetrakte bei Wechselausstellungen mit einbezogen.

<sup>132</sup> Wolf-Dieter Dube steht bis heute auf dem Standpunkt, dass der „Hamburger Bahnhof [...] kein Sammlermuseum ist, dazu sind die Bestände der Nationalgalerie, des Kupferstichkabinetts, des

konservatorischen Erfordernisse<sup>133</sup>. Teil des Wettbewerbs war es ebenso, eine „Ausstellungsarchitektur zu finden, die den hohen Anspruch an das internationale Museum für jeweils zeitgenössische Kunst verschiedener Bereiche am besten erfüllt“<sup>134</sup>.

#### a) **Beleuchtung**

Die Wettbewerbsaufgabe legte fest, dass die „bestehenden Möglichkeiten der natürlichen Belichtung“<sup>135</sup> beibehalten werden sollten. Ergänzt werden sollten „Abdunklungsmöglichkeiten und modernste Kunstlichttechnik. [...] Darüber hinaus musste sie [die Beleuchtung] der angestrebten flexiblen Nutzung entsprechen.“<sup>136</sup> Kleihues plante für die gesamte Gebäudeanlage die sich ergänzende Belichtung durch Tageslicht, Kunstlichtdecken und Neonröhren ein.<sup>137</sup>

Im Erdgeschoss des östlichen Hofflügels wurden lange Neonröhrenbänder installiert, die Kleihues zusammen mit Heiner Bastian in ihrer gleichmäßig hellen Ausleuchtung als ideal für die Großobjekte von Beuys ansah. In die Ausstellungsräume des ersten Obergeschosses beider Hofflügel und der oberen Geschosse der Eckbauten wurden Kunstlichtdecken eingezogen, die eine gleichmäßige Beleuchtung garantieren sollten. Vor die eigentlichen Fenster dieser Stockwerke wurden weiße Vorsatzschalen als zusätzliche Hängeflächen gezogen.<sup>138</sup> Die regulierbare Beleuchtung der Hofflügel gestattet die Präsentation von graphischen Arbeiten. Der gesamte Erdgeschossbereich, der mit Kunstlichtdecken ausgestattet ist, bekommt zudem durch Jalousien gefiltertes Tageslicht. In der historischen Halle herrscht Tageslicht vor, welches durch mattierte Glasflächen einfällt. Zusätzlich wurden unterhalb des Obergadens und der Scheitelfenster Neonröhren angebracht. Auch die Glasdecken der Seitenschiffe wurden mit Neonröhren versehen. Im Neubau wechseln sich Tages- und Kunstlicht ab. Die Verglasung des äußeren Satteldachs wurde mit Spezialeinlagen versehen, die UV- und IR-Strahlung absorbieren und zusätzlich isolierend wirken. Unter dem Satteldach wurden elektrisch gesteuerte Lamellen angebracht, durch die ein Wechsel zwischen Tages- und Kunstlicht möglich ist. Das Kunstlicht resultiert aus Neonröhrenbahnen, die auf einem Gerüst über

---

Kunstgewerbemuseums und der Kunstbibliothek zu groß.“, in: Marius BABIAS: Museumspoker, in: KUNSTFORUM 125 (1994) 416

<sup>133</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 4

<sup>134</sup> Ebd. 4

<sup>135</sup> Ebd. 29

<sup>136</sup> Ebd. 29

<sup>137</sup> Die Entwicklung der Lichttechnik wurde der Firma HL-Technik übergeben. Kleihues selbst bestimmte die Gestalt der Lichtkörper.

der Tonne verankert sind und eine gleichmäßige Lichtstreuung erzeugen. Auch die mattverglaste Lichtdecke der Tonne verfügt über einen UV- und IR-Filter. Der Hohlraum zwischen Tonne und Satteldach kann für Wartungsarbeiten betreten werden. Um kein ungefiltertes Tageslicht in den Raum treten zu lassen, wurden die vier Fensterachsen am nördlichen Ende des Neubaus mit Jalousien versehen.

Bei der Beleuchtung, die im gesamten Gebäudekomplex zwischen Tages- und Kunstlicht wechselt, fällt auf, dass die Lichtführung stets auf eine gleichmäßige, alle Bereiche erfassende Lichtstreuung angelegt ist, die sich nicht auf bestimmte Punkte richtet. Diese fließende Lichtführung entspricht dem auf Flexibilität angelegten Konzept. Das Licht richtet sich weder nach bestimmten Hängungen noch nach den ausgestellten Gattungen, wodurch ein rascher Wechsel von Malerei und Skulptur möglich wird. Eine Inszenierung der Kunstwerke durch das Licht bleibt dadurch aus.

## **b)           Ausstellungsarchitektur**

Nachdem der Bau von Kleihues fertiggestellt worden war, wurde die Ausstellungstechnik installiert, die sich ebenso an die Flexibilität des Konzepts anpassen musste und (Stell-)wände, Aufhängesysteme und Alarmsysteme umfasst.<sup>139</sup>

Um einen schnellen Wechsel innerhalb der Ausstellungsräume garantieren zu können, wurden von Kleihues in den Eckbauten nichttragende, flexible Wände konzipiert. Innerhalb der ansonsten klaren, festen Raumeinheiten können somit kleinere Ausstellungsräume geschaffen werden. Die kleineren Raumeinheiten im ersten und dritten Obergeschoss der Kopfbauten für Videoarbeiten von Bill Viola, Gary Hill und die Installation von Robert Wilson wurden in Rücksprache mit Kleihues aufgebaut.<sup>140</sup> In den Hofflügeln und den Eckbauten wurden vor viele Fenster zusätzliche Wandflächen (Vorsatzschalen) installiert, um zusätzliche gleichmäßige Hängeflächen zu erhalten. Auch sollte Kleihues im östlichen Hofflügel den Aktionsraum, der innerhalb des Konzepts eine entscheidende Rolle spielt, mit einplanen und einrichten. Hierfür entwarf er Holzbänke in

---

<sup>138</sup> Zwischen den Fenstern und den eingezogenen Wänden befinden sich Wartungsgänge, in denen auch die Klimatechnik untergebracht ist. Im Neubau wurde eine Belüftungsfuge zwischen Wand und Boden eingezogen, aus der Kaltluft in den Raum geleitet wird.

<sup>139</sup> Vitrinen sollten nicht entworfen werden, da man - sofern notwendig - diejenigen der Kunstbibliothek nehmen wollte. Alle Erläuterungen bezüglich der Ausstellungsarchitektur resultieren aus dem Gespräch der Autorin mit Roger Karbe.

<sup>140</sup> Während für die Videoarbeiten zweischalige Räume konzipiert werden mußten, damit die benötigte Technik zwischen die Wände gelegt werden konnte, verlangt die Arbeit von Wilson ein verwinkeltes Gangsystem mit zentralem Hauptraum.

Form einer Ellipse mit stufenweise ansteigenden Sitzen, wodurch der Eindruck eines Amphitheaters entstanden wäre. Die Bänke blieben allerdings, bis auf ein Anschauungsexemplar, unausgeführt.

Lediglich für den Neubau entwarf Kleihues ein variables Stellwandsystem. Er entwickelte insgesamt 11 Varianten von Stellwandanordnungen, wobei die ersten Versionen von einem ursprünglich dreigeteilten Neubaufügel ausgingen.<sup>141</sup> Bevor es zur endgültigen Hängung kam, verwarf das Ausstellungsteam die Idee, den Raum durch Stellwände zu unterteilen und bevorzugte eine Hängung direkt vor der Wand.

Die Überlegungen für die Aufhängesysteme korrelierten teilweise mit den Planungen des Alarmsystems. Innerhalb der Neubaufügel einigte sich Kleihues zusammen mit dem Ausstellungsteam darauf, die Arbeiten der Sammlung Marx nicht direkt an der Wand zu befestigen, sondern an Stahldrähten aufzuhängen, deren Verankerungen in der Fuge zwischen Wand und Tonne sitzen sollten. Daraus ergab sich das Problem einer sicheren und stabilen Verankerung, da das Gewicht der Großformate nur mit speziellen Halterungen getragen werden konnte. Heute werden die Arbeiten in dem Neubaufügel allerdings direkt auf der Wand mit speziellen Dübeln befestigt, die in Zinkblechplatten sitzen. Das Alarmsystem sollte im gesamten Ausstellungsbereich nicht über die übliche Gewichtsveränderung der Drähte funktionieren, sondern über ein völlig neu entwickeltes kapazitives System<sup>142</sup>, welches die Drähte nicht mehr benötigte.<sup>143</sup>

---

<sup>141</sup> Die Pläne für diese Varianten konnten nicht eingesehen werden.

<sup>142</sup> Dabei wird ein elektromagnetisches Feld vor der Bilderwand aufgebaut, dessen Radius variiert werden kann und bei dessen Betreten Alarm ausgelöst wird.

<sup>143</sup> Siehe hierzu auch Gespräch der Autorin mit Kleihues, Anlage

## **VIII. Planungsverantwortliche Personen<sup>144</sup>**

### **1. Der Vertreter des Senats für Bau- und Wohnungswesen: Bernd Hagelberg**

Das Gebäude des Hamburger Bahnhofs ging 1984 in den Besitz des Landes Berlin über und wurde vom Land verwaltet. Die Staatlichen Museen Preußischer Kulturbesitz wurden als Nutzer, nicht aber als Besitzer festgelegt. Der Senator für Bau- und Wohnungswesen sollte nunmehr die Interessen des Landes vertreten und richtete den Wettbewerb aus.

Bernd Hagelberg, Jahrgang 1939, ehemals freischaffender Architekt und seit 1986 beim Berliner Senat für Bau- und Wohnungswesen wurde als technischer Referent vor allem im Bereich des Wettbewerbswesens tätig. Zusammen mit Gisela Schneidewind, freischaffende Architektin in Berlin, verfasste er den Ausschreibungstext für den Wettbewerb zum Umbau des Hamburger Bahnhofs. Hagelberg erarbeitete die komplette Bestandsaufnahme von 1988, welche in der Ausschreibung tabellarisch abgedruckt wurde<sup>145</sup>, und gab damit wichtige Planungs- und Baurichtlinien.

### **2. Der Leiter des Ausstellungskonzeptionsteams: Dieter Honisch**

Dieter Honisch, 1932 in Bethen/Oberschlesien geboren, begann 1960 seine ausstellerische Tätigkeit als Leiter des Westfälischen Kunstvereins in Münster und nahm gleichzeitig einen Lehrauftrag an der dortigen Werkkunstschule an. Nach weiteren Stationen in Stuttgart als Leiter des Württembergischen Kunstvereins und in Essen als Kustos am Folkwangmuseum, wurde er 1975 zum Professor und Direktor der Berliner Nationalgalerie berufen. Honisch verfasste zahlreiche Monographien und Überblickswerke zur Kunst der Gegenwart.

Für den Hamburger Bahnhof, der organisatorisch der Neuen Nationalgalerie unterstellt war, wurde Dieter Honisch Anfang 1990 zum Leiter des Ausstellungsteams bestimmt. In dieser Funktion sollte er Hauptansprechpartner und Koordinator der vier Häuser werden, die den Bahnhof bespielen sollten. Neben Barbara Mundt (Kunstgewerbemuseum), Alexander Dückers (Kupferstichkabinett) und Bernd Evers (Kunstabibliothek) trat Wulf Herzogenrath, ehemals Leiter des Kölner Kunstvereins, als Oberkustos des Hamburger Bahnhofs auf. Zusammen mit Honisch sollte er ein übergreifendes Konzept für den Hamburger Bahnhof entwickeln und ebenfalls als Ansprechpartner aller verantwortlichen Personen agieren. Nach einer Krisensitzung am

---

<sup>144</sup> Alle Angaben zu den einzelnen Personen resultieren aus den diversen Gesprächen der Autorin.

25. Juni 1993 aufgrund von Unstimmigkeiten mit der Direktion und vor allem mit dem Kustos der Sammlung Marx, Heiner Bastian, wechselte Herzogenrath 1994 als Leiter an die Bremer Kunsthalle. An seine Stelle trat Peter-Klaus Schuster als Direktor der Berliner Alten Nationalgalerie.<sup>146</sup>

Das endgültige Ausstellungskonzeptionsteam setzte sich zusammen aus Dieter Honisch in Zusammenarbeit mit Peter-Klaus Schuster, der nach der Pensionierung Dieter Honisch im November 1996 ablöste und folglich als alleiniger Leiter auftrat. Dazu kamen Heiner Bastian als Kurator der Sammlung Marx, Britta Schmitz als Oberkustodin der Neuen Nationalgalerie, Jörg Markarinius aus der Alten Nationalgalerie und Eugen Blume aus dem Kupferstichkabinett. Aufgrund des sehr weit gefassten Ausstellungsteams unterschiedlicher verantwortlicher Personen, bei dem das Mitspracherecht des Einzelnen nicht immer klar formuliert wurde, kam es von Anfang an zu Auseinandersetzungen und Schwierigkeiten in der Umsetzung verschiedener Ideen. Bis heute ist kein `eindeutiger´ Direktor des Hamburger Bahnhofs bestimmt worden. Das Konzept der Erstaussstellung von 1996 kann aber auf Dieter Honisch und sein Ausstellungsteam zurückgeführt werden.

### **3. Der Projektleiter: Roger Karbe**

Der heute freiberufliche Architekt Roger Karbe, Jahrgang 1960, arbeitete bereits während seines Studiums in Dortmund im Büro von Josef Paul Kleihues. Nach Tätigkeiten als selbständiger Architekt in Rorup wurde er ab 1990 mit Übernahme der Wettbewerbsausführung Projektleiter für den Um- und Ausbau des Hamburger Bahnhofs. Bis zur Eröffnung im November 1996 wurde der Bau von ihm betreut (in vielen Teilen auch geprägt), weshalb Roger Karbe bis heute der beste Kenner des Gebäudes bleibt.

Ab 1996, mit Fertigstellung des Hamburger Bahnhofs als Museum, löste sich Karbe vom Büro Kleihues und ist seither freischaffender Architekt in Berlin. Unter seinen Arbeiten finden sich Wettbewerbsteilnahmen für Museumsbauten bzw. Umbauten, wie der Ausbau der Antikensammlung im Alten Museum (1997-1998) oder die Teilnahme an dem Projekt für eine Museumserweiterung des Barockschlosses in Homburg.

---

<sup>145</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 38-59

<sup>146</sup> Inzwischen ist P.-K. Schuster nach einem kurzen Intermezzo in München zum Generaldirektor der Staatlichen Museen avanciert und versteht sich zudem meist als zusätzlicher Direktor von Alter und Neuer Nationalgalerie, sowie vom Hamburger Bahnhof.

#### 4. Der Architekt: Josef Paul Kleihues<sup>147</sup>

Josef Paul Kleihues, 1933 in Rheine (Westfalen) geboren, nahm während seines Studiums an der Technischen Hochschule in Stuttgart (1955-1957) und an der Technischen Hochschule in Berlin (1957-1959) Kontakt zu Hans Scharoun auf, dem damaligen Direktor des Urbanistischen Instituts der Technischen Universität, dessen Arbeiten Kleihues vor allem in den frühen Jahren geprägt haben sollen. Mit Hilfe eines Stipendiums ging er 1960 an die Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts in Paris, die in der Tradition der französischen Rationalisten stand. Kleihues betont immer wieder den Einfluss dieser Lehre auf seine eigene Architektursprache. Gleichzeitig begann er seine praktische Tätigkeit im Büro von Prof. Peter Poelzig, wurde ab 1962 aber freiberuflich tätig und gründete ein eigenes Büro, welches er bis 1967 in Zusammenarbeit mit Heinrich Moldenshardt leitete. Seine Vorliebe für Stadtplanungen und die Suche nach dem *genius loci*, dem bedeutungsvollen und traditionsreichen Ort veranlasste Kleihues zwischen 1971 bis 1973 einen Berlin-Atlas zu Stadtraum und Stadtbild der Gebiete Kreuzberg und Charlottenburg herauszugeben. In diesem Zusammenhang betont Kleihues immer wieder die Vorbildfunktion Aldo Rossis und dessen Studien zur Städteplanung.

Entscheidend wurde 1973 für Kleihues die Ernennung zum ordentlichen Professor für Entwerfen und Architekturtheorie an der Universität Dortmund und 1984 die Übernahme des Lehrstuhls für ‚Entwerfen und Städtebau‘. Bereits ab 1974 initiierte Kleihues als Leiter und Direktor die ersten „Dortmunder Architekturtage“ und wurde parallel dazu der Herausgeber und Gründer der „Dortmunder Architekturhefte“<sup>148</sup>. Sowohl bei den „Architekturtagen“ als auch in seinem 1977er Projekt „Modelle für eine Stadt“<sup>149</sup>, richteten sich Kleihues‘ Forschungs- und Planungsschwerpunkte weitestgehend auf Stadtplanungen und Stadtrandbebauungen. Dabei stand immer die Auseinandersetzung mit der ortsspezifischen Tradition im Vordergrund. Aus diesem Interesse heraus resultierten 1979 Kleihues‘ Berufung zum Planungsdirektor für die Neubaugebiete der Internationalen Bauausstellung (IBA) Berlin<sup>150</sup> und weitere urbanistische Projekte und

---

<sup>147</sup> Vgl. hierzu und im Folgenden: SCHEER 1996, 113-114; COSTANZO/GIORGI 1991, 156-157; Helga RETZER: Josef Paul Kleihues. Vier Projekte, Berlin 1983, 30

<sup>148</sup> Die Architekturhefte behandeln je ein bis zwei zentrale Themen, die Kleihues selbst immer wieder in seinen Bauten anwendet. Themen sind unter anderem: Prinzip Reihung in Architektur und Städtebau (1975), Raster und Modul in Architektur und Städtebau (1976) oder Achse und Symmetrie in Architektur und Städtebau (1977), zu den genauen Angaben siehe Literaturverzeichnis.

<sup>149</sup> Zusammen mit Wolf Jobst Siedler veröffentlichte Kleihues eine Reihe von Artikeln in der Berliner Morgenpost unter dem Titel „Modelle einer Stadt“, die sich um eine Ausstellung über Berliner Stadtprojekte bemühte.

<sup>150</sup> Die Berliner IBA konzipierte in den Jahren 1984-1987 Wohn- und Arbeitsprojekte in den Bereichen Friedrichstadt-Süd, Tiergarten Zone Süd, Prager Platz und Tegel, nahm dabei immer Bezug auf die bestehende lokale Bautradition.

Ausstellungen mit der IBA.<sup>151</sup> 1986 erhielt Kleihues eine außerplanmäßige Professur an der Cooper Union School of Architecture in New York, wo er 1989 seine Einzelausstellung *The Museums Projects*<sup>152</sup> betreute. 1994 wurde er zum Professor für Baukunst an der Kunstakademie Düsseldorf berufen, die er bis 1998 innehatte. Sein Büro in der Helmholzstraße in Berlin, eine umgenutzte Müllverbrennungsanlage, leitet er zusammen mit seinem Sohn Jan unter der Bezeichnung „Kleihues und Kleihues“.

## **b) Museumsprojekte<sup>153</sup>**

Kleihues beschäftigt sich seit Ende der siebziger Jahre mit der Bauaufgabe Museum, was seiner Meinung nach einerseits mit seiner Leidenschaft für die bildende Kunst, andererseits mit der besonderen Herausforderung, die diese Aufgabe stellt, zu tun hat.<sup>154</sup> In der Dortmunder Architekturausstellung 1979 zum Thema Museumsbau begründet Kleihues sein Interesse an dieser Bauaufgabe damit, dass sie „einen letzten Freiraum für die Übung des Entwerfens mit ‚künstlerischen‘ Ambitionen“ darstelle und „eine der wenigen Bauaufgaben sei, für welche bisher glücklicherweise keine speziellen Richtlinien, Bauvorschriften oder Normvorstellungen entwickelt worden sind“.<sup>155</sup>

Bis 1993 hat Kleihues an rund zwanzig (internationalen) Wettbewerben von Museen und Ausstellungshallen teilgenommen, von denen neun realisiert wurden. Ende der 1970er Jahre waren es die Entwürfe für das Heimatmuseum in Blankenheim, das Deutsche Klingensmuseum (Solingen-Gräfrath) und das Museum für Vor- und Frühgeschichte (Frankfurt), die Kleihues verwirklichen konnte. Die Vorhaben für das Sprengelmuseum in Hannover 1972, die Landesgalerie in Düsseldorf<sup>156</sup> 1975 und die Erweiterung des Ephraim-Palais´ in Berlin<sup>157</sup> von 1979 blieben unausgeführt. Der Entwurf für das Blankenheimer Heimatmuseum von 1976 sah eine Verbindung zweier

---

<sup>151</sup> Zu nennen sind hier die Ausstellungen: „IBA – Idee - Probe - Ergebnis: Die Neubaugebiete“ (1984 im Martin-Gropius-Bau), „750 Jahre Architektur und Städtebau in Berlin. Die IBA im Kontext der Baugeschichte“ (1987 in der Neuen Nationalgalerie), „Das Abenteuer der Idee. Architektur und Philosophie seit der industriellen Revolution“ (1987 in der Neuen Nationalgalerie).

<sup>152</sup> Kim SHKAPICH (Hrsg.): *The Museums Projects*, The Irwin S. Chanin School of Architecture of the Cooper Union, New York 1989

<sup>153</sup> Vgl. hierzu: SHKAPICH 1989; SCHEER 1996, 85-89 und SCHEER/MESECKE 1996, 216-253

<sup>154</sup> Siehe Anhang, Anlage I

<sup>155</sup> Josef Paul KLEIHUES: *Noro lim, noro lim, Asfaloth!*, in: KLEIHUES 1979 (o. S.)

<sup>156</sup> Sowohl der Entwurf für das Sprengelmuseum als auch der für die Landesgalerie zeigen eine Abfolge von Ausstellungspavillons, die linear oder kreuzweise angeordnet werden sollten.

<sup>157</sup> Der Vorschlag für das Ephraim Palais mit angeschlossenem Jüdischen Museum in Berlin, für das Kleihues den zweiten Preis erhielt, folgte einer Rekonstruktionsstudie von 1979. Der Architekt Gisel gewann den ersten Preis, der jedoch nicht realisiert wurde. 1989 wurde dann ein neuer Wettbewerb ausgeschrieben, der ein neues Jüdisches Museum in Berlin Kreuzberg vorsah und den Libeskind gewann.

Fachwerkhäuser vor, um eine heterogene Sammlung aufnehmen zu können.<sup>158</sup> Aus diesem Projekt heraus, mit welchem Kleihues auf bereits Bestehendes eingehen musste, um daraus seinen An- und Neubau zu entwickeln, folgten im selben Jahr Studien zur Umwandlung des mittelalterlichen Gräfrath-Klosters in das Klingmuseum und Stadtarchiv (1979-90) in Solingen-Gräfrath.

Ebenso ein Um- und Anbauprojekt stellte der 1979 ausgeschriebene Wettbewerb für das Museum für Vor- und Frühgeschichte (1980-89) in Frankfurt dar. Gefordert war ein Neubau, der im Dialog mit der Ruine des alten Karmeliterklosters und der sich anschließenden gotischen Kirche stehen sollte. Parallel zum Langhaus der Kirche entwickelte Kleihues einen langgestreckten Raumkomplex, der zur Straße hin mit einer fast fensterlosen, gestreiften Sandsteinfassade abschließt und alle Bereiche des Museumsalltags wie Garderobe, Café, Kasse usw. aufnimmt. Für Kleihues stellte dieses Projekt lange Zeit den Höhepunkt der Verbindung von Alt und Neu dar.

Die frühen Museumsprojekte der 1980er Jahre wie die Bundeskunsthalle in Bonn<sup>159</sup> 1984 und die Erweiterung des Städel in Frankfurt<sup>160</sup> 1985, beides ebenfalls Anbauten an bestehende Baukomplexe, wurden nicht realisiert. Die Ausschreibung für das Museum Lütze und die Städtische Galerie (1986-89) in Sindelfingen, den Kleihues gewann, sah wiederum die Renovierung und Umnutzung eines Altbaues in ein Museum und die Einfügung eines neuen Körpers vor. Das Museum Henninger, das Kleihues zwischen 1987 und 1989 in Kornwestheim<sup>161</sup> umsetzte gehört zu den wenigen Museumsneubauten ohne vorgegebenen Bestand.

1989 erhielt Kleihues drei weitere Aufträge für Museumsbauten, in denen zeitgenössische Kunst ausgestellt werden sollte<sup>162</sup>: zum einen das Projekt zur Umnutzung der Deichtorhallen (1989), der alten Blumenmarkthallen in Hamburg, in eine Ausstellungshalle für zeitgenössische Kunst, ferner die Umnutzung des Hamburger Bahnhofs (1989-1996) in Berlin und, als einziger Neubau, das Museum of Contemporary

---

<sup>158</sup> Von diesem Vorhaben, welches sich - ganz im Sinne Kleihues' - mit bereits Vorhandenem auseinandersetzen mußte, wurde bis heute aber nur die Renovierung der beiden Gebäude durchgeführt.

<sup>159</sup> Das Projekt sah eine Verbindung mit dem Museum für Moderne Kunst durch einen Säulengang vor. Kleihues' Entwurf, der mit dem zweiten Platz ausgezeichnet wurde, schlug einen mehrgeschossigen Kubus vor, in den ein ovaler Aktionsraum integriert werden sollte. Gustav Peichel wurde mit dem ersten Platz ausgezeichnet.

<sup>160</sup> Für das Museum in Frankfurt entwarf Kleihues einen neuen Zentralkörper, eingebettet in die alte Mehrflügelanlage, anstatt des geforderten neuen Flügels außerhalb der Anlage. Kleihues' Vorschlag wurde nicht angenommen. Gustav Peichel realisierte diesen Auftrag.

<sup>161</sup> Die Ausstellungshalle Kornwestheim beschreibt eine einschiffige, teilweise shedgedeckte Galerie mit anschließendem halbrundem Vortragssaal.

<sup>162</sup> Kleihues' Entwürfe der Einladungswettbewerbe für das Römermuseum in Haltern (1989), das Salzburg Museum in Salzburg (1989), das Museum für Zeitgenössische Kunst in Stuttgart (1990) und das Neue Museum in Berlin (1993) wurden nicht prämiert.

Art (1989-1996) in Chicago. Die Museen in Berlin und Chicago, die jüngsten ausgeführten Museumsbauten, entstanden parallel zueinander und beeinflussten sich gegenseitig besonders in technischen und konstruktiven Bereichen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass Kleihues bei seinen Museumsprojekten – bis auf die zwei genannten tatsächlichen Museumsneubauten – von einem bestehenden Baukörper ausgeht bzw. diesen in sein Neubauprojekt integriert. Während er in den 1960er und frühen 1970er Jahren sich in erster Linie mit städteplanerischen Projekten auseinandergesetzt hatte, wird ab Mitte und Ende der 1970er Jahre ein deutlicher Trend in Richtung Museumsbauten - vor allem Neubauten an historischem Bestand – erkennbar. Kleihues' Vorlieben und Konzepte für einen dialogischen Umgang von Alt und Neu verfestigte sich bereits während seiner Tätigkeit als Planungsdirektor der IBA in Berlin. Mit Übernahme der Professur am Dortmunder Lehrstuhl für Entwerfen und Städtebau fanden regelmäßig „Gespräche über Architektur“ mit dem Philosophen Claus Baldus statt, um daraus eine Architekturtheorie zu entwickeln, die den Umgang mit historischer Substanz in allgemeingültige Termini zu fassen versuchten.<sup>163</sup>

### **c) Poetischer Rationalismus und Kritische Rekonstruktion**

Ohne genauer auf Kleihues' Architekturtheorie eingehen zu wollen, sollen im Hinblick auf den Hamburger Bahnhof die Begriffe des „Poetischen Realismus“ und der „Kritischen Rekonstruktion“ in kurzer Form definiert werden, die Kleihues bereits in den 1970er Jahren formulierte und seither allen seinen Bauten (vor allem Museumsbauten) zugrunde legt.<sup>164</sup>

Der Begriff des „Poetischen Rationalismus“ kann als eine Auffassung verstanden werden, die vor allem innerhalb einer jeden Phase des Entwerfens zugegen ist und die es Kleihues ermöglicht, „nicht nur den Verstand, sondern auch die Gefühle als Teil der Entwurfsarbeit zu mobilisieren.“<sup>165</sup> Es soll nach Kleihues versucht werden, „den Rationalismus zu erweitern, neu zu interpretieren und diesen Begriff poetisch

---

<sup>163</sup> Kleihues sieht „das Dilemma der zunehmenden Trennung von Architekturtheorie und Architekturpraxis [...] zunächst darin, dass Architekturtheorie immer seltener von praktizierenden Architekten betrieben oder auch nur gelesen wird“, in: KLEIHUES 1979, o. S.

<sup>164</sup> Kleihues erläutert, dass bei allen seinen Projekten „die theoretische Grundlage [...] vorhanden ist, die Aufgabe und der Ort kommen dann noch hinzu“: Josef P. KLEIHUES: *Coincidentia oppositorum*, in: KLEIHUES IM GESPRÄCH 1996, 89

<sup>165</sup> Ebd. 91 und 98

aufzufassen“<sup>166</sup>. Kleihues versucht sich damit von den Zwängen einer dominierenden Rationalität zu befreien, wie es schon die Theoretiker und Architekten des Rationalismus im 19. Jahrhundert, vor allem in Frankreich, gefordert haben. Gerade durch seine Studienzeit an der *Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts* in Paris sieht sich Kleihues bewusst in deren Tradition.<sup>167</sup> Indem Kleihues die Gedanken der Rationalisten aufgriff, versteht er sich selbst auch als der „Systematiker mit dem Anspruch nach funktionaler und technischer, sozialer und künstlerischer Gültigkeit eines Entwurfes. Durch die Idee des Poetischen Rationalismus wird dieser Anspruch [...] dialektisch erweitert, denn während der Begriff des Rationalismus auf Determinierung zielt, steht der Begriff der Poesie für Bild und Entgrenzung, ist dynamisch angelegt, bezieht die Weite des Gefühls und der Sinne ein.“<sup>168</sup>

Die Idee der „Kritischen Rekonstruktion“ ist während der Umsetzung einer Bauaufgabe an einem bestimmten Ort präsent, d.h., sie geht von dem jeweiligen speziellen Ort (*genius loci*) aus, in den das neue Gebäude integriert werden soll und aus dem heraus sich das Konzept der gesamten Anlage entwickeln lässt. Kleihues begründet diesen Schritt dadurch, dass „die durch den naiven Planungsrationalismus der Nachkriegsmoderne verdrängten Erinnerungsspuren der Lebensgeschichte der Stadt, die historische Struktur, das demonstrative Gedächtnis<sup>169</sup> der Stadt als gebaute Realität und daraus die Erinnerung ihrer Lebensformen wieder freizulegen und neu zu bearbeiten“ sind, da „die Stadt und analog das Museum als Reflektionsraum<sup>170</sup> gesehen werden muss.“<sup>171</sup>

Ein Planen und Entwerfen im Sinne einer kritischen Rekonstruktion heißt demnach, ein ‚Bewusst- und Sichtbarmachen‘ von Erinnerungsspuren, was durch Geschichte, der Respektierung des *genius loci*, der Bautradition, in Stilen, Maßen, Proportionen usw. geschehen kann.

---

<sup>166</sup> Ebd. 91. Winfried NERDINGER fügt in Bezug auf diesen Begriff hinzu, dass „Kleihues schließlich selbst seine Arbeit als poetischen Rationalismus bezeichnet, [und damit] auf die französischen Rationalisten und deren Selbstverständnis als Künstler [verweist].“, aus: Winfried NERDINGER: Dialog zwischen Moderne und Geschichte, in: MESECKE/SCHEER 1996, 11

<sup>167</sup> Kleihues bezieht sich auf Jean-Nicolas-Louis Durand, einen Verfechter des Rationalismus im 19. Jahrhundert, und dessen Hauptthemen der Säulenordnung und der Rasterarchitektur (vgl. hierzu: Hanno-Walter KRUFT: Geschichte der Architekturtheorie. Von der Antike bis zur Gegenwart, München 1985, 310-311), relativiert aber mit dem Begriff des „poetischen Rationalismus“ gleichzeitig die absolute Dominanz der Ratio.

<sup>168</sup> Josef Paul KLEIHUES (Hrsg.): 750 Jahre Architektur und Städtebau in Berlin, Stuttgart 1987, 265

<sup>169</sup> Kleihues unterscheidet zwischen dem Gedächtnis als einer passiven Tätigkeit des bloßen Abspeicherns und dem Erinnern als einem bewußt aktiven Part.

<sup>170</sup> Kleihues wählt diese Schreibweise des Begriffs Reflektion, um die Betonung auf das Reflektieren zu setzen.

<sup>171</sup> Josef P. KLEIHUES: Begriff und Praxis der Erinnerung, in: MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN (Hrsg.): Museum für Vor- und Frühgeschichte Frankfurt am Main, Frankfurt am Main 1989, 60-61

In seinen „künstlerischen Absichten“<sup>172</sup> zur Planung und Umsetzung des Museums für Gegenwart im ehemaligen Hamburger Bahnhof schließt Kleihues an den Begriff der kritischen Rekonstruktion mit der Formulierung an, dass es ihm um eine „angemessene (nicht nostalgische, sondern rationale) Auseinandersetzung mit der historischen Bausubstanz des Hamburger Bahnhofs“ ginge und zugleich um eine „Erinnerung seiner architekturgeschichtlichen Bedeutung.“<sup>173</sup> Die Diskussion, inwieweit eine Umsetzung der genannten Absichten am Hamburger Bahnhof tatsächlich zu beobachten ist, soll innerhalb des architekturgeschichtlichen Teils erfolgen.

---

<sup>172</sup> STAATLICHE MUSEEN ZU BERLIN 1994, 94

## **B. Architekturgeschichtliche Fragen**

Das heutige Berliner „Museum für Gegenwart“ resultiert aus der mehrfachen Umnutzung des ehemaligen Hamburger Bahnhofs. Der architekturgeschichtliche Teil der Arbeit beschäftigt sich daher mit der Umnutzung und den vorgenommenen Maßnahmen. Durch einen Vergleich mit weiteren Umwandlungen von Zweckarchitektur, vor allem von Bahnhöfen, sollen Einordnungs- und Bewertungskriterien für die Umfunktionierung des Bahnhofs in ein „Museum für Gegenwart“ gefunden werden. Die Kapitel zur Geometrie und Proportionsgeschichte sowie zur Diskussion um das architektonische Konzept vertiefen die Frage der Umnutzung, indem sie sich einzelnen Aspekten zuwenden, die von Kleihues während der Revitalisierung des Altbaus und der Gestaltung des Neubaus respektiert und angewandt wurden. Typengeschichtliche Fragen, die sich mit der eigentlichen Gestalt des Gebäudes auseinandersetzen, werden hierbei nicht diskutiert, da die Form der Dreiflügelanlage aus dem Typ des ehemaligen Kopfbahnhofs resultiert und somit nicht einem bestimmten Museumstyp entspricht oder einen solchen ausbildet. Eine typengeschichtliche Diskussion würde daher von der eigentlichen Ausgangsfrage der Arbeit weg in den Bereich der Bahnhofsarchitektur führen.

### **I. Fragen zur Umnutzung<sup>174</sup>**

In Bezug auf die Umnutzung des Hamburger Bahnhofs in ein Museum für zeitgenössische Kunst gilt es, folgenden Fragen nachzugehen: Wie lässt sich das Berliner Umwidmungsprojekt zeitlich einordnen? Existieren Bahnhofsumnutzungen, die sich vergleichen lassen? Und inwiefern thematisiert Kleihues innerhalb der Umgestaltung die Bahnhofsgeschichte?

---

<sup>173</sup> Ebd. 94

<sup>169</sup> Die Literatur zum Thema Umnutzung beschränkt sich neben einigen wenigen Arbeiten, die einzelne Projekte auflistend vorstellen, auf kurze Aufsätze zu verschiedenen Beispielen. Neben den Arbeiten von Gerhard MÜLLER-MENCKENS [Neues Leben für alte Bauten. Über den Continuo in der Architektur, Stuttgart 1977], Peter ANSTETT [(Hrsg.): Alte Bauten neu genutzt, Stuttgart 1981], Elisabeth Kendall THOMPSON [(Hrsg.): Recycling von Gebäuden. Beispiele aus den USA. Renovieren, Restaurieren, Umbauen, Wiederverwenden von Gebäuden, Düsseldorf 1981], Sherban CANTACUZINO [Neue Nutzung alter Bauten. Die Zukunft der historischen Architektur-Substanz, Stuttgart/Berlin/Köln 1989] und Kenneth POWELL [Bauen im Bestand, Stuttgart 1999] wurden einzelne Aufsätze herangezogen: Manfred NICOLAI/Jochen SCHAAF: Probleme der Nutzung. Verfahren zur Bewertung der Nutzungseignung von Gebäuden [= ZENTRALARCHIV FÜR HOCHSCHULBAU STUTTGART (Hrsg.): Planen und Bauen, Bd. 17, München 1979]; Jörg SCHULZE: Nutzung, Umnutzung, Übernutzung. Probleme der Nutzung von Denkmälern, in: SCHRIFTENREIHE DES DEUTSCHEN NATIONALKOMITEES FÜR DENKMALSCHUTZ (Hrsg.): Probleme der Umnutzung von Denkmälern, Bd. 29, Bonn 1985, 15-29; Udo MAINZER: Neues Leben in alten Bauten. Vom Nutzen, Um-Nutzen und Un-Nutzen der Denkmale, in: SCHRIFTENREIHE DES DEUTSCHEN NATIONALKOMITEES FÜR DENKMALSCHUTZ 1985, 12-13

Um die gegenwärtigen Revitalisierungsprogramme besser beurteilen zu können, soll das Thema Umnutzung zunächst historisch beleuchtet und nachskizziert werden. Denn der Wille zur Umnutzung bestehender, meist unnütz gewordener Gebäude setzt ein Verständnis für die geschichtliche oder städtebaulich-kulturelle Bedeutung einzelner Baudenkmäler voraus, was verstärkt erst in den letzten zwanzig Jahren zu beobachten ist. Gerade nach dem Zweiten Weltkrieg und in den 1950er und 1960er Jahren schien es – teilweise durch den Stand der modernen Bautechnik – profitabler, funktionslos gewordene Bauten abzureißen, um neues Bauland zu gewinnen, anstatt sie zu erhalten.<sup>175</sup> Die Rechtfertigung für diesen Schritt wurde meist darin gesehen, dass der Bodenwert den Substanzwert des Gebäudes bei weitem überstieg.<sup>176</sup> Ein verändertes Denkmalbewusstsein, das seit den 1970er Jahren zu beobachten ist<sup>177</sup>, und ein neu auflebendes kulturelles Verantwortungsbewusstsein, Altbauten als einen Spiegel der Zeit anzusehen, die es zu bewahren gilt, führten zu einem allmählichen Erliegen der enormen Abrisswellen der 1950er und 1960er Jahre. Galt es in jenen Jahren oftmals als verpönt, nicht abzureißen, um neu zu bauen, so scheint es heute vielmehr in umgekehrter Weise unangemessen, Altes unüberlegt durch Neues zu ersetzen. Obwohl der Profitgedanke heute nach wie vor im Vordergrund steht und die Umnutzung historischer Bauten immer noch enorme Kosten mit sich bringt, besonders sobald sie einen bestimmten Standard erreichen sollen, steigt die Zahl der Neubelebensprogramme. Eine sinnvolle – und gebäudegerechte – Nutzung wird noch immer als der beste Garant für ein zukunftsgerichtetes Fortbestehen alter Bausubstanz wahrgenommen.<sup>178</sup> Die Umwidmung historischer Bauten als eine besondere Bauaufgabe anzusehen, ist ein Thema geworden, mit dem sich auch renommierte Architekten auseinandersetzen, wie etwa Richard Rogers, James Stirling oder Gae Aulenti. Den Architekten eröffnet sich gerade durch ein Anknüpfen an eine historische Substanz die Möglichkeit, Bautraditionen, Stile, Formen etc. der Vergangenheit durch den Neubau zu thematisieren.

Die steigende Zahl von Regenerationsprozessen impliziert allerdings nicht immer auch eine sinnvolle und gebäudegerechte Umnutzung, in der sich die Verantwortung für die alte Bausubstanz niederschlägt. Jörg SCHULZE<sup>179</sup> unterscheidet zwischen den

---

<sup>175</sup> CANTACUZINO 1989, 8

<sup>176</sup> Auch kam hinzu, dass gerade in den 1960er Jahren viele Architekten oder Stadtpolitiker es vorzogen, weniger auf Qualität als auf Quantität von Wohnquartieren und Stadtzentren zu achten, was wiederum den Abriss historischer und scheinbar unprofitabler Gebäude förderte. Vgl. hierzu auch: Jürgen JOEDICKE: Architekturgeschichte des 20. Jahrhunderts. Von 1950 bis zur Gegenwart, Stuttgart/Zürich 1990, 20-21

<sup>177</sup> Dass die 1970er Jahre in der Literatur immer wieder als die Jahre des Wendepunkts bezeichnet werden, liegt unter anderem daran, dass Anfang der 70er Jahre die Denkmalschutzgesetze verabschiedet wurden.

<sup>178</sup> Dennoch werden immer wieder Gründe gegen die Umnutzung bestehender Bauten vorgebracht, wie etwa, dass die Folgekosten zu hoch seien, der Umbau zu kostenintensiv oder die endgültige Lösung zu kompromissbehaftet sei.

<sup>179</sup> SCHULZE 1985, 12-29

Begriffen der Nutzung, Umnutzung und Übernutzung von Gebäuden, um die Eingriffe in bereits Bestehendes zu charakterisieren. Während die Nutzung eine fortlaufende Kontinuität einer Gebäudefunktion beschreibe, die beispielsweise durch einen steigenden Anspruch an Nutzfläche, Komfort, Sanitärausstattung usw. verändert werden könne, sei die Umnutzung dagegen immer an einen Funktionswandel gekoppelt. Eine derartige Umwandlung gehe dabei meist mit Eingriffen oder Veränderungen in die bestehende Substanz einher. SCHULZE geht davon aus, dass „je spezieller eine Bauform auf ihre historische Nutzung abgestimmt war, [es] um so schwerer [...] sein [werde], eine geeignete Zweckbestimmung zu finden, die es erlaubt, den Bestand ohne wesentliche Änderungen zu übernehmen. Gerade dies aber muss das Ziel jeder Umnutzung sein“<sup>180</sup>. Die neue Funktion eines alten Gebäudes kann nicht allein aus einem gegenwärtigen Bedarf entwickelt werden, sondern muss sich nach den Möglichkeiten richten, die der vorliegende Bestand zulässt. Oftmals hat aber ein wachsendes Interesse an historischen Gebäuden zu extremen Eingriffen geführt, die bis zum Verlust der Denkmaleigenschaft der Objekte gingen. Derartige Veränderungen, bei denen „Bauwerken eine zu umfangreiche und ungeeignete Verwendung aufgezwungen wird, [können] als Übernutzung bezeichnet [werden]“<sup>181</sup>.

Die gegenwärtige Situation in Bezug auf die Umnutzung von historischen Bauten kann mit einem gesteigerten öffentlichen Wunsch nach ‚Erinnerung‘<sup>182</sup> umschrieben werden, der sich unter anderem im Erhalt historischer Bauten niederschlägt. Dem entspricht das verstärkt aufkommende Interesse vieler Architekten, gerade durch einen modernen architektonischen Eingriff in die alte Substanz einen spannungsvollen Dialog zu erzeugen und gleichzeitig den eigenen Neubau in die Tradition des Altbaus einzureihen. Kleihues fügt sich durch sein Insistieren auf dem Erinnerungsbegriff in diese aktuelle Tendenz ein. Die Schwierigkeit vieler Umnutzungsprojekte besteht darin, die Umwidmung eines historischen Bestandes nicht als Erhaltung einer Kulissen-Architektur zu verstehen, hinter der sich ein Neubau separat erstreckt, sondern als ein bereicherndes und weitgehend gleichberechtigtes Miteinander unterschiedlichster Architektursprachen. Bewertungskriterien für Umnutzungsprojekte können sich demnach aus der Überlegung

---

<sup>180</sup> Ebd. 21

<sup>181</sup> Ebd. 26

<sup>182</sup> Ohne genauer darauf eingehen zu wollen, kann festgestellt werden, dass in den 1980er und 1990er Jahren der Begriff der Erinnerung (an Vergangenes, an Geschichte, an das historische Umfeld) in Deutschland immer deutlicher ausgesprochen wird, was sich auf die Bereiche der Literatur, Architektur oder bildenden Künste niederschlägt. Gerade bei Projekten und Beschreibungen renommierter Architekten treten – verstärkt in den letzten zehn bis zwanzig Jahren – die Begriffe des Erinnerns und der Erinnerungsbereitschaft auf, die sich in dem ausgeführten Projekt ebenso widerspiegeln sollen wie in den einzelnen Architekturtheorien, um

heraus entwickeln, in welchem Maße Eingriffe vorgenommen wurden und inwiefern eine ‚Rückerinnerung‘ an den historischen Bau möglich ist, z.B. durch das Erhalten einer besonderen Atmosphäre oder durch die Betonung historischer Relikte.

## 1. Umnutzung von Zweckarchitektur<sup>183</sup>

Die Umnutzung von Zweckarchitektur ist ein gängiges Thema. Gerade historische Zweckarchitektur wie Bahnhöfe, Markthallen, Industrie- oder Fabrikanlagen sind – neben Kirchengebäuden – oftmals die Baukörper, die den Charakter einer Stadt oder eines Bezirkes seit Jahrzehnten (mit)bestimmen. Neben dem Ziel des Bewahrens müssen viele Wiederbelebungsprogramme auch den Aspekt einer zweck- oder auch zeitgemäßerer Bestimmung implizieren. Betroffen sind davon Gebäude, die im Laufe der Zeit funktionslos geworden sind, das heißt, deren Funktion durch allgemeine oder technische Entwicklungen aufgehoben wurde, wie zum Beispiel Gemeinschaftswasch- oder Badehäuser, Schlachthallen, viele Lagerhäuser, Markthallen usw.

Exemplarisch für den Umgang mit historischer Zweckarchitektur ist die Wiederverwendung des alten Schlachthofes im Frankfurter Stadtteil Hoechst mit der erhalten gebliebenen Großviehslachthalle aus der Zeit um die Jahrhundertwende, die im Frühjahr 1979 in ein Jugendzentrum umgenutzt wurde.<sup>184</sup> Auch die vielfach gelobte Neu-Nutzung des *Central Market Covent Garden* in London aus den Jahren 1974-1980 als lebendiges Viertel aus Geschäften, Restaurants und Büros kann hierbei angeführt werden.<sup>185</sup> Um die Bandbreite von Möglichkeiten eines Funktionswandels auch im Bereich der Sakralarchitektur aufzuzeigen, ist der Eingriff in die Kollegkapelle des *Alcalá de Hanares* in Madrid zu nennen, die vom Ende des 16. Jahrhunderts stammt und 1991/1992 in eine Jazz-Kneipe mit Tanzfläche umfunktioniert wurde.<sup>186</sup>

---

dadurch gegen die „erinnerungslose Nachkriegsmoderne“ (Winfried NERDINGER: Dialog zwischen Moderne und Geschichte, in: MESECKE/SCHEER 1996, 11) anzugehen.

<sup>183</sup> In Hinblick auf den Hamburger Bahnhof soll im Folgenden ausschließlich auf die Umwidmung von Zweckbauten eingegangen werden.

<sup>184</sup> Während die zentrale Mehrstützenhalle als Ort für unterschiedliche und ständig wechselnde Aktivitäten, wie Theater, Tanz, Diskussionsveranstaltungen usw., angelegt wurde, ordnen sich heute im ersten Obergeschoß auf den neueingezogenen Emporen um einen zentralen Luftraum kleinere Räume für Bücherei, Malecken, Medienzentrum etc., in: INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 1984, 120-121; Joachim ZIPP: Schlachthof...Jugendzentrum. Umnutzung einer Großviehslachthalle, in: DEUTSCHE BAUZEITUNG 115 (1981) 34-35

<sup>185</sup> Durch die relativ lange, aber auch behutsame Wiederherstellung der alten Obst- und Gemüsehallen in den Zustand von 1889 und deren Umnutzung in ein multifunktionales Raumgefüge durch die Historic-Buildings-Divisions-Gesellschaft wurde ein ehemals lebendiges Stadtteilzentrum wiedergewonnen. Siehe hierzu: Stephan ROMERO: Der erneuerte Covent Garden in London, in: BAUWELT 71 (1980) 1366-1372

<sup>186</sup> Während das eigentliche Kirchenschiff der Einrichtung der Café-Bar dient, blieb der Kuppelraum fast unverändert und wird heute als Bühne für die gelegentlich stattfindenden Jazz-Veranstaltungen genutzt.

## 2. Umgestaltung von Zweckarchitektur in Museumsbauten

Die Umnutzung funktionslos gewordener Zweckarchitektur in kulturelle Einrichtungen ist eines der häufigsten Reaktivierungsprogramme, und es lassen sich beinahe in jeder Kleinstadt Beispiele dafür finden. Meist liegt der Grund darin, dass viele historische Bauten städtisches oder staatliches Eigentum sind und eine museale Nutzung am sinnvollsten erscheint.<sup>187</sup> Hinzu kommt, dass viele historische Bauten innerhalb einer Stadt eine zentrale Lage einnehmen und über eine gute Verkehrsanbindung verfügen, was gerade für kulturelle Einrichtungen von Bedeutung ist. Aufgrund der Vielzahl und des Variantenreichtums von Umnutzungsbeispielen stellt sich die Frage, ob sich innerhalb dieser Umwidmungsprojekte nicht auch Gemeinsamkeiten festmachen lassen.

Ein Beispiel der kulturellen Umnutzung eines funktionslos gewordenen Gebäudes ist das ehemalige Volksbad in Heidenheim, ein Gebäude aus der Zeit um 1904, welches nach umfassender Renovierung und Umgestaltung 1989 in eine städtische Kunsthalle mit 660 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche umgenutzt wurde.<sup>188</sup> Als Reminiszenz an das alte Bad wurde in den neuen Holzparkettboden ein breiter, kontrastierender Marmorstreifen eingelegt, der symbolisch den ehemaligen Beckenrand nachzeichnet. Weiter in diesem Zusammenhang ist die Umwandlung des ehemaligen Schafhofs in Freising aus den Jahren 1818/19 in ein Museum für Landwirtschaft zu nennen, der für die Umwidmung nur geringfügig verändert wurde.<sup>189</sup>

---

Neben weiteren massiven Einbauten wie Stahlbetonemporen oder einem zweigeschossigen Einbau in eines der Seitenschiffe legte man ebenso großen Wert auf eine Material- und Farbvielfalt. Siehe hierzu: Richard MAILLINGER: Kirche in Disco, in: BAUMEISTER 89 (1992) 23-24. Viele Kirchen, Burgen und Schlösser verdanken ihr Überleben und ihren Erhalt oftmals ausschließlich dem Umstand, irgendwann einmal ein Munitionslager, Gefängnis, Krankenhaus, Kaserne oder ähnliches gewesen zu sein. Allerdings gehört der Funktionswandel einer Kirche in eine Disco sicherlich zu den Ausnahmen, da gerade bei der Umnutzung von Sakralbauten auf einen gewissen zeremoniellen Rahmen geachtet wird. Die Umfunktionierung von Sakralbauten in museale Einrichtungen ist daher meist naheliegender und oftmals objektgerechter, wie es z. B. das Schnütgen-Museum in Köln deutlich macht.

<sup>187</sup> Von denkmalpflegerischer Seite wird eine kulturelle Umnutzung aufgrund der erforderlichen museums-technischen Einbauten und Maßnahmen nicht immer als die sinnvollste angesehen.

<sup>188</sup> Andrea KASTENS (Hrsg.): Kunstmuseum Heidenheim. Galerie der Stadt, Braunschweig 1991; Joachim GOETZ: Alte Bäder neu genutzt, in: BAUMEISTER 87 (1990) 52-56

<sup>189</sup> Das äußere Erscheinungsbild des Hofes mit den beiden Kopfbauten und der dazwischen liegenden Holztone wurde fast vollständig beibehalten und musste nur an wenigen Stellen rekonstruiert werden. Auch im Inneren verzichtete man auf dominante Einbauten und führte lediglich im zweiten Obergeschoss einen neuen Steg ein, der die beiden Kopfbauten für den Museumsrundgang miteinander verbindet. Siehe hierzu: Jürgen ADAM: Experiment mit Tonne, in: DEUTSCHE BAUZEITUNG 128 (1994) 102-105

Als weitere Beispiele lassen sich die Ausstellungshalle im ehemaligen Marienbad in Freiburg anführen oder das Freiburger Museum für Neue Kunst, das seinen Sitz seit 1985 in der aus der Zeit um 1902 stammenden ehemaligen Adelhauser Mädchenschule hat.

In Bezug auf den Architekten Josef P. Kleihues ist die 1989 realisierte Umnutzung der Hamburger Deichtorhallen in Ausstellungshallen von Interesse.<sup>190</sup> Das detaillierte Nutzungsprogramm für die Neugestaltung und technische Ausstattung umfasste die Süd- und Nordhalle, die zwischen 1911 und 1913 als Blumen- und Gemüsemarkthallen errichtet worden waren und bis heute ein wichtiges Denkmal der Hamburger Baukultur darstellen. Ähnlich wie beim Hamburger Bahnhof wirkte Kleihues nur unwesentlich auf die Außenhülle ein, während er im Innenraum eine gerade Bodenfläche mit einer grauen fugenlosen Oberfläche einzog und die alte Eisenkonstruktion sowie die Wände hellgrau strich.<sup>191</sup>

Alle genannten Beispiele zeichnen sich dadurch aus, dass die Architekten bewusst auf massive Einbauten verzichtet haben, um den eigentlichen Charakter der historischen Substanz zu erhalten.<sup>192</sup> Auch wenn sich scheinbar fast jede Art von Gebäude für Museumszwecke umwidmen lässt, ist allen genannten Beispielen eine architektonische Struktur gemeinsam: Sie besitzen einen oder mehrere zentrale Großräume, um oder an die sich kleinere Raumeinheiten anschließen. Gerade dieses Nebeneinander unterschiedlicher Räumlichkeiten ermöglicht die museumsnotwendige Unterscheidung zwischen kleineren Kabineträumen, großen Räumen für Großformate, Installationen oder Objekte, Verwaltungsräumen und Bereichen für Café, Kasse, Garderobe etc. Allerdings verlangt die Einrichtung von Museen immer auch bestimmte Licht-, Heizungs- und Klimatechniken, zusätzliche Hängeflächen, Zwischenböden usw., wodurch einige Gebäude eines komplett neuen Innenlebens bedürfen. Derartige massive Eingriffe lassen eine museale Umnutzung dann jedoch fraglich werden.

---

<sup>190</sup> Dirk MEYHÖFER: Zum Geburtstag. Restaurierung der Deichtorhallen in Hamburg, in: DEUTSCHE BAUZEITUNG 124 (1990) 42-45; Paulhans PETERS: Hamburger Kunsthallen am Deichtor, in: BAUMEISTER 86 (1990) 34-39; siehe auch Gespräch der Autorin mit Josef P. Kleihues, Anlage 1

<sup>191</sup> Gerade die Bodenlösung in den Ausstellungshallen brachte Kleihues von Seiten des Ausstellungsmachers Harald Szeemann („Man soll diesen Mann - Kleihues - davor bewahren, dass er weitere alte Hallen umbaut.“) und einiger Künstler enorme Kritik ein [MEYHÖFER 1990, in: DEUTSCHE BAUZEITUNG 124 (1990) 43-44]. Zum einen konnte der neu eingezogene Boden nur eine Traglast von 500 Kilogramm pro m<sup>2</sup> aufnehmen, was sich für schwere Skulpturen als zu wenig herausstellte; andererseits entpuppte sich die Bodenoberfläche als derart glänzend, dass sich beispielsweise der Bildhauer Richard Serra während der ersten Ausstellung „Einleuchten“ in den Hallen an „*Holiday on Ice*“ erinnert fühlte.

<sup>192</sup> Die Liste von umgewidmeten Zweckbauten mit musealer Nutzung ließe sich beliebig fortsetzen: mit der Umnutzung einer ehemaligen Reithalle und eines Kreuzstalles in Schleswig in eine Ausstellungshalle von 1979, der Umgestaltung der Kammgarnfabrik in Schaffhausen (Schweiz) in die Hallen für neue Kunst von 1984, dem Umbau des ehemaligen Männerzentralgefängnisses mit anschließender Kirche St. Jean in Luxemburg in Ausstellungs- und Veranstaltungsräume von 1990 sowie der Umwandlung einer Munitionsfabrik in ein Zentrum für Kunst und Medien in Karlsruhe 1997.

### 3. Umnutzungsmöglichkeiten von Bahnhöfen

In Hinblick auf die Umnutzung des ehemaligen Hamburger Bahnhofs in Berlin in ein Museum für Gegenwart ist zu überlegen, wie Bahnhofsarchitektur umgenutzt wurde und zu welchem Zweck.<sup>193</sup> Die meisten Bahnhofsgebäude aus der Mitte oder vom Ende des 19. Jahrhunderts wurden aufgrund der neuartigen Stellung der Eisenbahn äußerst aufwendig im Material gestaltet.<sup>194</sup> Dank dieser Begeisterung für die Eisenbahn wurden Bahnhöfe – ob Durchgangs- oder Kopfbahnhof – immer stärker in die Innenstädte integriert und bildeten dadurch oftmals Wahrzeichen von Städten. Gerade aber wegen ihrer verkehrstechnischen Bedeutung wurden die Bahnhöfe während des Zweiten Weltkrieges zu Angriffsschwerpunkten, so dass viele Bahnhofsgebäude teilweise oder ganz zerstört wurden, so auch der Hamburger Bahnhof. Nach 1945 und besonders in den 1950er und 1960er Jahren war die Begeisterung an der Bahn – mitunter aufgrund anderer Fortbewegungsmöglichkeiten – deutlich gesunken und eine enorme Abrisswelle funktionslos gewordener oder ruinöser Bahnhofsgebäude folgte. Erschwerend kam hinzu, dass das Ansehen städtischer Bahnhöfe häufig durch die Ansiedlung von Rotlichtvierteln und der Drogenszene geschwächt wurde. Dies ließ die Bahnhofsarchitektur als Bauaufgabe ebenfalls immer unattraktiver werden. Erst Anfang der 1980er Jahre manifestiert sich eine neue Begeisterung und kulturelle Verantwortung für historische Bahnhöfe und deren Revitalisierung, indem sie als Zeitdokumente oder als Wahrzeichen wieder anerkannt werden. Um die Gebäude aufzuwerten, entschied man sich – je nach Bestand – entweder für eine Integration der alten Substanz in neue Bahnhofsprojekte, wie es beispielsweise beim Antwerpener Hauptbahnhof der Fall war, oder für Umnutzungsalternativen.<sup>195</sup>

Die unterschiedlichen Möglichkeiten der Umfunktionierung hängen vielfach von der Struktur des Gebäudes ab. Während sich kleinere Empfangsgebäude in einen zentralen (Warte-)Saal mit anschließenden Räumlichkeiten für Schalter, Sanitäreinrichtungen, Verwaltung usw. gliedern, bestehen historische Kopfbahnhöfe meist aus einer zentralen

---

<sup>193</sup> Zum Thema Bahnhof aus historischer und gegenwärtiger Sicht ist besonders der Ausstellungskatalog: Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert, Braunschweig/Wiesbaden 1996, zu nennen.

<sup>194</sup> Vgl. hierzu und im Folgenden: Meinhard von GERKAN: Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus, in: KAT. RENAISSANCE DER BAHNHÖFE 1996; GERKAN beschreibt darin auch sehr eindringlich, dass gerade mit dem Aufkommen der Industriebaukunst ein Verlangen von Seiten der Öffentlichkeit vorherrschte, die Stahl-Glaskonstruktionen (besonders der Bahnhöfe) vorerst noch nicht deutlich sichtbar zu machen. Daher wurden fast alle Stahlperronhallen (von Kopfbahnhöfen) mit einer u-förmigen steinernen Kulissenarchitektur umfasst, ebd. 27.

<sup>195</sup> Die geringe Zahl von Umwidmungen historischer Bahnhöfe verdeutlicht den enormen Verlust an Bahnhofsgebäuden durch Kriegsangriffe oder die Abrisspolitik der 1950er und 1960er Jahre. Auch sind es oftmals nur die zentralen Bahnhöfe der Großstädte, die für erhaltenswürdig empfunden werden und die damit den Blick auf bescheidenere Gebäude verstellen.

Eisenperronhalle, um die sich u-förmig das (ziegel-)steinerne Empfangsgebäude legt. Eine der geläufigsten Umnutzungsmöglichkeiten kleinerer, funktionslos gewordener Empfangsgebäude stellt die gewerbliche Nutzung (Cafés, Restaurants etc.) oder die Schaffung von Wohneinheiten dar. Das „angeblich größte Rehabilitationsprojekt“<sup>196</sup> zur Umnutzung eines historischen Bahnhofs wurde von den Architekten Hellmuth, Obata & Kassabaum in den 1980er Jahren für die ehemalige *St. Louis Union Station* in Missouri (USA) entworfen.<sup>197</sup> Das Bauvorhaben, das im August 1985 fertiggestellt wurde, sah eine detaillierte Restaurierung der drei wichtigsten historischen Baukörper (Kopfgebäude, Glockenturm und Bahnhofshalle) vor. Die nutzbar gemachten Elemente aus den Jahren 1891-94 wurden anschließend in ein glamouröses Einkaufszentrum mit über 150 Läden und einem Luxushotel eingebunden.

Ein aktuelles Projekt stellt die Umwandlung des privaten „Kaiserbahnhofes“ in Potsdam in eine Bibliothek der neuen Universität dar.<sup>198</sup> Während die lange Bahnhofshalle, die 1909 errichtet und schon 1918 funktionslos geworden war, seither leer stand, soll der Komplex nun als Lesesaal und Büchermagazin genutzt werden. Das ehemalige Empfangsgebäude würde als Eingangs- und Verwaltungsbereich dienen. Bis heute ist aber die Realisierung des Vorhabens – aufgrund finanzieller Hürden – fraglich.

Obwohl beide Projekte enorme Eingriffe und Restaurierungsmaßnahmen mit sich brachten bzw. bringen würden, um dem verwahrlosten Zustand der Gebäude entgegenzutreten, sollten zumindest die historische Außenhaut und viele Details im Inneren beider Gebäude gerettet werden.

#### **4. Umfunktionierung von Bahnhöfen in Museen oder Ausstellungsorte**

Das Gebäude des ehemaligen Hamburger Bahnhofs wurde von seiner Entstehung bis heute auf zweifache Weise umgenutzt: 1906 in ein Verkehrs- und Baumuseum und 1996 in ein Museum für Gegenwart. Diskutiert werden soll, ob sich für diese Form der Weiterverwendung eines Bahnhofs (vor allem als Museum für zeitgenössische Kunst) weitere Vergleichsbeispiele finden lassen oder ob es sich hierbei um eine einzigartige Lösung handelt. Als Bewertungskriterien sollen sowohl die neuen Aufgaben als auch die Größe der umgenutzten Bahnhöfe fungieren.

Bei der Umwidmung ehemaliger Bahnhofsgebäude in Museen ist an erster Stelle die populäre Umnutzung aus den 1980er Jahren der Pariser *Gare d'Orsay* in ein

---

<sup>196</sup> CANTACUZINO 1989, 26

<sup>197</sup> Ebd. 26-29; Frances ANDERTON: Louis Union Station, St. Louis, USA, in: ARCHITEKTUR UND WETTBEWERBE 140 (1990) 12

<sup>198</sup> KAT. RENAISSANCE DER BAHNHÖFE 1996, 84-85

nationales Epochenmuseum zu nennen.<sup>199</sup> Das Haus, das die französische Salonkunst und die Kunst der ‚Außenseiter‘ zwischen 1850 und 1914 aufnimmt, sollte von zwei unterschiedlichen Architektenbüros verwirklicht werden. Während das Architektenbüro ACT<sup>200</sup> 1979 den Auftrag zur Wiederherstellung der Außenhaut des 1897 von Victor Laloux errichteten Bahnhofs erhielt, gewann die Italienerin Gae Aulenti 1980 den Wettbewerb zur Innengestaltung der ehemaligen Perronhalle einschließlich der sich anschließenden Räumlichkeiten wie dem Hotel Amont. Um den unterschiedlichen Raumanforderungen des neuen Museums gerecht zu werden, versuchte Aulenti, mittels massiver Steineinbauten innerhalb der Haupthalle kleine Kabinettsäle und Galerien zu schaffen, die zugleich als Sockel einer umlaufenden Galerie im ersten Geschoss dienen.

Anders als beim Hamburger Bahnhof konnte sich Aulenti auf keinen Neubau stützen, um zusätzlichen Ausstellungsraum zu gewinnen, sondern musste die weitgespannte Halle mit ihren enormen Ausmaßen von 138 x 40 m gliedern, was sie mittels der Einbauten erreichte, um den Skulpturen innerhalb der Halle einen optischen Halt zu geben. Im Gegensatz dazu konnte beim Hamburger Bahnhof die historische Halle als solche weitgehend belassen werden, sowohl aufgrund der geringeren Weite der Berliner Halle (71 x 29 x 8,7 m), die eine freie Skulpturenaufstellung möglich macht, als auch durch das Vorhandensein der umliegenden Räume. Ein Vergleich des Hamburger Bahnhofs mit dem Pariser Museum ist daher nur bedingt möglich.

Die wohl aktuellsten Beispiele finden sich in Berlin, was unter anderem damit zusammenhängt, dass Berlin als Großstadt – auch nach dem Krieg – immer schon über zahlreiche Bahnhofsgebäude verfügte und das Land Berlin sich daher besonders mit Umnutzungsalternativen auseinandersetzen musste. Gerade in den 1980er und 1990er Jahren wurden einige kulturelle Revitalisierungsprogramme für funktionslos oder durch Kriegsschäden zwecklos gewordene Bahnhöfe entworfen.<sup>201</sup>

Im Rahmen der Wiederbelebung des Gleisdreiecks bemühte sich das Land Berlin um die kulturelle Revitalisierung des Ortes durch die Umwandlung der Verwaltungsgebäude der Markt- und Kühlhallengesellschaft sowie des ehemaligen Güterbahnhofes am Gleisdreieck in ein Museum für Verkehr und Bauwesen.<sup>202</sup> Das Nutzungsprogramm, das von den Architekten Ulrich Wolff und Wolfgang Peters 1983 verwirklicht wurde, sah eine Rekonstruktion einzelner Teile des Verwaltungsgebäudes

---

<sup>199</sup> Vgl. hierzu: CANTACUZINO 1989, 22-24; Daniel J. SHERMAN: Art History and Art Politics: The Museum According to Orsay, in: THE OXFORD ART JOURNAL 13 (1990) 55-66

<sup>200</sup> Hinter dem Büro ACT standen die Architekten Renaud Bardon, Pierre Colboc und Jean-Paul Phillippon.

<sup>201</sup> Hierunter fällt auch die gegenwärtige (megalomane) Umstrukturierung des Lehrter Bahnhofs als neuer Knotenpunkt von Fern-, Stadt- und Straßenbahn.

vor, an die sich die beiden zu Museumshallen umgewandelten Lokomotivschuppen mit Verwaltungsgebäuden anschließen sollten. Aufgrund der Überlegung, in erster Linie ein Vitrinenmuseum zu konzipieren, mussten nur wenige zusätzliche Raumeinheiten geschaffen werden.

Bei dem verwaisten Bahnhof Westend war es die „Atmosphäre des Ortes“<sup>203</sup>, welche die Karl-Hofer-Gesellschaft (zusammen mit dem Land Berlin) dazu animiert hat, in die neue Nutzung eines Arbeits-, Ausstellungs- und Aktionsraumes zu investieren. Die ruinösen Räumlichkeiten am Ende eines verlassenen Schienenstrangs sollten nunmehr eine „Produktionsstätte für die künstlerische Phantasie“ von Theaterregisseuren, Filmemachern und vor allem Ausstellungsgestaltern sein, um den verlassenen Ort erneut mit Leben zu füllen. Der Architekt Wolfgang Borchardt, der das Projekt bis zu dessen Eröffnung im Dezember 1987 betreute, konzipierte innerhalb der Räumlichkeiten des Empfangsgebäudes zehn Künstlerateliers und diverse Veranstaltungs- und Ausstellungsräume.

Auch das Deutsche Technikmuseum Berlin erhält gegenwärtig auf dem ehemaligen Betriebsgelände des Anhalter Bahnhofs (Kreuzberg) einen Neu- und Anbau, der im Winter 2001 fertiggestellt werden soll.<sup>204</sup> Sowohl die Altbauten des Güterbahnhofs als auch die Ruine des ehemaligen Empfangsgebäudes des Anhalter Bahnhofs sollen in den Neubau integriert werden, um dort technik-, verkehrs- und industriegeschichtlich bedeutsame Objekte, die Bibliothek des Museums sowie Werkstätten unterzubringen.

## 5. Resümee und Einordnung

Zusammenfassend soll herausgestellt werden, wie sich der Hamburger Bahnhof zu diesen Beispielen verhält.

Der Hamburger Bahnhof stellt aufgrund seines doppelten Funktionswandels innerhalb der Umnutzungsmöglichkeiten von Bahnhöfen eine Besonderheit dar. Die Umfunktionierung des ehemaligen Kopfbahnhofs in ein Museum für Verkehr und Bauwesen von 1906 gehört zu den Beispielen einer kulturellen Bahnhofsumnutzung, bei der ein „Bahnhof der ersten Stunde [...] in ein Technikmuseum der ersten Stunde umgewandelt“<sup>205</sup> wurde. Dieser Umwidmung lassen sich Beispiele wie der Berliner

---

<sup>202</sup> BÖRSCH-SUPAN, Eva und Helmut/KÜHNE, Günther/REELFS, Helga: Kunstführer Berlin, Stuttgart<sup>4</sup> 1991, 172-173; leider war es nicht möglich, hierzu eine Abbildung zu bekommen.

<sup>203</sup> Gerhard ULLMANN: Anmerkungen zur Ausstellung „Leipzig - Warschau - Wien - Berlin“ in der Künstlerwerkstatt im Bahnhof Westend, in: DEUTSCHE BAUZEITUNG 122 (1988) o.S.

<sup>204</sup> Helmut CASPAR: Jedem seine Schanze. Berlins Technikmuseum erhält einen Erweiterungsbau, in: FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG 115 (1999) 16

<sup>205</sup> KAMBARTEL 1996, 220

Bahnhof am Gleisdreieck voranstellen, bei dem ein Technikmuseum in die Hülle eines Ingenieurbaus aus dem 19. Jahrhundert eingebettet wurde.

Die zweite Umwandlung des Hamburger Bahnhofs entzieht sich allerdings jeglicher Vergleichsbeispiele sowohl aufgrund seiner Ausmaße als auch aufgrund seiner vorgegebenen Funktion als Museum für Gegenwart. Auch wenn bei der Pariser *Gare d'Orsay* ebenfalls ein Kopfbahnhof aus dem 19. Jahrhundert in ein Museum umgenutzt wurde, kann der Hamburger Bahnhof nur bedingt damit verglichen werden. Das Pariser *Musée d'Orsay* wurde zwar ebenso in ein Epochenmuseum umgewidmet, allerdings in eines des 19. Jahrhunderts und nicht wie der Hamburger Bahnhof in ein Museum für Gegenwart. In Paris bilden demnach Museumshülle und ausgestellte Kunstwerke eine zeitliche Einheit. Auch die Reaktivierung alter Bahnhofsgebäude in Ausstellungsräume wie etwa Berlin Westend kann nur eingeschränkt verglichen werden, da sich die Ausmaße des Gebäudes deutlich vom Hamburger Bahnhof abheben und die vorgegebene Aufgabe (Ausstellungsraum) eine andere ist.

Der Hamburger Bahnhof in Berlin stellt das einzige Beispiel für die Umnutzung eines Bahnhofsgebäudes aus dem 19. Jahrhundert in ein Museum für Gegenwart dar. Einordnen lässt sich der Hamburger Bahnhof daher lediglich in eine Gruppe von Museen oder Ausstellungshallen für zeitgenössische Kunst, die aus der Umwidmung von historischen Gebäuden resultieren. Aufgrund der unterschiedlichen historischen Ausgangsgebäude kann bei den genannten Beispielen aber kein formaler Museumstyp festgemacht werden. Allerdings scheint sich gerade seit den 1980er Jahren die Tendenz immer deutlicher abzuzeichnen, unterschiedliche Zweckarchitektur in (zeitgenössische) Museen umzunutzen.<sup>206</sup> Bei aller Gegensätzlichkeit kann die angesprochene Struktur der Ausgangsbauten (Großraum mit anschließenden kleineren Raumeinheiten) als das Vermittelnde innerhalb dieser Tendenz herausgegriffen werden. Zeitlich gliedert sich Kleihues' Umnutzungsprojekt sehr deutlich in die Umwandlungstendenz der letzten beiden Jahrzehnte ein, die parallel zu einer Museumsneubaufut verläuft.<sup>207</sup>

---

<sup>206</sup> Weitere Beispiele aus den 1980er Jahren sind das Basler Museum für Gegenwartskunst in der alten Papierfabrik von 1980, das Umnutzungsprojekt des Landesmuseums Gottorf in Schleswig von 1982-1985, das neben Schloss und Kreuzstall auch die naheliegende Reithalle als Wechselausstellungsraum und Museum einbezog, das Picasso-Museum in Paris, welches 1985 in dem *Hôtel Aubert de Fontenay* im alten Marais-Quartier eröffnet wurde, das Museum für Moderne in der ehemaligen Turbinenhalle in Malmö (Schweden) von 1988 oder das Museum für Moderne Kunst in Bordeaux, welches zwischen 1989-1990 in einem ehemaligen Lagerhaus am Kai der Garonne eingerichtet wurde. Die Liste ließe sich noch weiter fortführen und mit Museumsneubauten aus den 1980er Jahren ergänzen, die parallel zu den Umbauten errichtet wurden.

<sup>207</sup> Vgl. hierzu den Aufsatz von Peter NESTLER [Museum zwischen Kultur und Politik, in: Achim PREIB/Karl STAMM/Frank Günter ZEHNDER (Hrsg.): *Das Museum. Die Entwicklung in den 80er Jahren. Festschrift für Hugo Borger zum 65. Geburtstag*, München 1990, 53-63], in dem gerade die Vielzahl von Museumsbauten in den 1980er Jahren thematisiert wird.

Nachdem bisher den Fragen nach einer zeitlichen Einordnung der Umnutzung und nach dem Vorhandensein von Vergleichsbeispielen nachgegangen wurde, soll im Folgenden bewertet werden, inwieweit Kleihues den historischen Hamburger Bahnhof innerhalb des Um- und Neubauprojekts respektiert und thematisiert hat.

## II. Fragen zur Geometrie und Proportionsgeschichte

In seinen „künstlerischen Absichten“ zur Umnutzung des Hamburger Bahnhofs erläutert Kleihues als ersten und wichtigsten Punkt, dass es ihm um „die Aura der durch die architektonische Geometrie vermittelten Identität Hamburger Bahnhof“ gehe.<sup>208</sup> Das Kapitel zur Geometrie und Proportionsgeschichte stellt die Frage, was Kleihues unter dem Begriff „Identität Hamburger Bahnhof“ versteht und inwieweit beim Umwandlungs- und Neubauprojekt auf diese eingegangen wurde.<sup>209</sup>

### 1. Zur „Identität Hamburger Bahnhof“

In seinem Aufsatz zu „Begriff und Praxis der Erinnerung“ formuliert Kleihues in Bezug auf das Museum für Vor- und Frühgeschichte in Frankfurt, dass sowohl die Stadt als auch das Museum als „Reflektionsraum“ wahrgenommen werden können.<sup>210</sup> Diese Überlegung, dass ein Ort Geschichte, Bautraditionen oder bestimmte Erinnerungen widerspiegelt, transferiert Kleihues auf den Berliner Bahnhof durch den Begriff der „Identität Hamburger Bahnhof“. Die Identität des Hamburger Bahnhofs sieht Kleihues nicht nur in der Geschichtsträchtigkeit des Ortes oder des Gebäudes, das heißt in seiner Vorgeschichte als epochemachender und vorbildhafter Kopfbahnhof, als „Monument des Berliner Spätklassizismus der Schinkel-Schule“<sup>211</sup>, als Technikmuseum und als Ausstellungshalle. Besonders richtet Kleihues den Blick aber gezielt auf die vorgegebene Geometrie des Gebäudes, durch die sich die „Aura“<sup>212</sup> des Hamburger Bahnhofs vermitteln lassen soll. Nicht die Geschichtlichkeit des Ortes stehe im Vordergrund, sondern die Ermittlung der

---

<sup>208</sup> KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE 1994, 94

<sup>209</sup> Wichtig ist hierbei, dass lediglich die großen Gedankenlinien nachgezeichnet werden sollen, ohne dabei auf die philosophischen Ansätze Kleihues' oder dessen Rückbezüge auf Walter Benjamin (durch den Begriff der Aura), Vitruv oder Durand und die französische *Ecole des Beaux-Arts* einzugehen. Vgl. hierzu: KAMBARTEL 1996, 227-243.

<sup>210</sup> „Denn was ich suche, ist die Stadt und analog das Museum als Reflektionsraum.“, Josef Paul KLEIHUES: Begriff und Praxis der Erinnerung, in: MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN 1989, 61

<sup>211</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 23

vorkommenden Maßordnungen. Die Proportionen der neuen Halle rechtfertigt Kleihues damit, dass sie die bereits vorgegebenen Maße übernehmen.

Zu hinterfragen ist, ob der Begriff der Erinnerung, auf den Kleihues so bewusst insistiert, zuallererst durch die Geometrie vermittelt werden kann. Denn die eigentliche Aura des Hamburger Bahnhofs vermittelt das „janusköpfige“ Gebäude selbst durch seine wechselseitigen Funktionen, die unmittelbar mit der Geschichte der geteilten Stadt verflochten sind.

## **2. Kleihues‘ Formensprache**

Infolge der Auseinandersetzung mit der Geometrie des Hamburger Bahnhofs konzentrierte sich Kleihues auf die geometrischen Primärformen von Quadrat und Kreis, die als die wichtigsten Prinzipien des historischen Bestandes anzusehen sind.<sup>213</sup> Während die Formen des Kreises und Halbkreises in mehrfacher Weise auftreten, wie zum Beispiel in der vorgelagerten Drehscheibe, den Rundbogenportalen der Portikus oder beim Verlauf der Gurtbogen der historischen Eisenkonstruktion, findet sich das Quadrat als immer wiederkehrende Maßeinheit innerhalb des alten Bestandes. Als logische Konsequenz dieser beiden Elemente legte Kleihues in seinem zweiten Entwurf für den geplanten Neubaufügel im Querschnitt ein Quadrat mit der Seitenlänge 10,80 cm fest, in welches ein Kreis eingeschrieben ist, aus dem die heutige Tonnenwölbung und deren Verlauf resultierten. Auch die Form der 21 „shipshape“-förmigen Stahlstützen leitet Kleihues aus der Kreisform und deren Überschneidungen ab.<sup>214</sup> Die architektonischen Formen des Neubaus, die vor allem durch den Kreis und das Quadrat bestimmt werden, gründen somit auf bereits vorhandene Formen.

## **3. Dialog zwischen Alt und Neu durch Modul und Raster**

Neben dieser spezifischen Formfindung von Kreis und Quadrat ermittelte Kleihues aus dem vorgegebenen Bestand ein virtuelles, geometrisches Netz von Maßordnungen, das sich auf das Museum als Ganzes anwenden lässt, um eine Einheit von Alt und Neu und einen „Dialog zwischen Tradition und Moderne“<sup>215</sup> zu ermöglichen. Kleihues geht weder beim Hamburger Bahnhof noch bei seinen vorherigen Museumsbauten von einem

---

<sup>212</sup> KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE 1994, 94; Kleihues versteht unter Aura die besondere Atmosphäre, die ein Gebäude ausstrahlt, sei es durch seine Vorgeschichte oder den besonderen Ort etc.

<sup>213</sup> Vgl. hierzu und im Folgenden KAMBARTEL 1996, 228-244; auch wurden die Aussagen der Gespräche der Autorin mit Roger Karbe und Josef Paul Kleihues einbezogen.

<sup>214</sup> SCHEER 1996, 78

<sup>215</sup> KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE 1994, 94

festen Raster aus, das er über den Bestand und den Neubau legt, sondern der jeweilige Ort, der *genius loci*, gibt Maßeinheit und Rasterung vor.<sup>216</sup> Zum einen ermittelte Kleihues aus dem Grundriss des Bestandes ein Rastersystem, dessen kleinste Einheit 15 cm ist und das als Modul (15 x n) auf die Maße des Um- und Neubauprojekts übertragen wurde.<sup>217</sup> So wurden beispielsweise die Pfeiler der Hofflügel, die durch den ruinösen Zustand unterschiedliche Maße aufwiesen, auf ein einheitliches Maß von 60 x 60 cm gebracht, um daraus eine geometrisch klare Raumabmessung zu erhalten.<sup>218</sup> Auch die Granitplatten des Terrassenplateaus richten sich nach den Maßen 60 x 60 cm sowie die Ausmaße des Neubauflügels, dessen Länge von 79,20 Metern sich aus der Berechnung von 22 x 3,6 m (3,60 m = 6 x 60 cm) ergibt. Teilweise wird die Rasterung anhand der gegliederten Lichtdecken der neuen Halle und der Ausstellungsräume im historischen Bereich sichtbar. Auch die zentralen Achsen der neuen und historischen Teile, auf denen sich Binnengliederungen, wie tragende Wände oder Türachsen, ausrichten, resultieren aus den vorhandenen (Haupt-)Achsen. Das so entstandene Raster versucht, alte und neue Bauteile durch Lage und Proportion in Bezug zueinander zu setzen.

#### 4. Proportionsgeschichte

Mit der Einführung eines bestimmten Rastersystems innerhalb des Museumsbaus reiht sich Kleihues in eine Tradition ein, die im ausgehenden 18. Jahrhundert und zu Beginn des 19. Jahrhunderts bereits von der *Ecole des Beaux-Arts* und insbesondere von Jean-Nicolas-Louis Durand angewendet wurde. Gerade Durands Arbeiten und Theorien werden von Kleihues immer wieder zitiert. Durands Überlegungen konzentrierten sich auf die Anwendungsmöglichkeiten des Quadrats als der eigentlichen und wichtigsten Grundform, woraus er Rastersysteme entwickelte, die nicht mehr vom architektonischen Raum ausgehen, sondern von Kombinationsmöglichkeiten aus Quadrat und Kreis, von Horizontalen und Vertikalen, wodurch er eine Art Standardisierung erreichen wollte.<sup>219</sup> Die häufig gestellte Preisaufgabe der *Académie de Rome*, Idealentwürfe für Museumsaufgaben einzureichen, inspirierte Durand – sowie zahlreiche französische Architekten – in den 70er und 80er Jahren des 18. Jahrhunderts, sich mit diesem Thema zu beschäftigen. Alle eingereichten Entwürfe, auch die Durands, wurden prämiert und veröffentlicht, kamen aber nie zur Ausführung. Neben den Museumsentwürfen waren es

---

<sup>216</sup> Siehe hierzu: Gespräch der Autorin mit Josef Paul Kleihues, Anlage

<sup>217</sup> Beim Um- und Anbau der Frankfurter Karmeliterkirche wendete Kleihues dieses Modul ebenso an, um darauf ein vermittelndes Raster aufzubauen.

<sup>218</sup> Vgl. Gespräch der Autorin mit Josef P. Kleihues, Anlage

<sup>219</sup> Vgl. hierzu: Hanno-Walter KRUFT: Die Geschichte der Architekturtheorie. Von der Antike bis zur Gegenwart, München 1985, 309-330

Durands Gedanken der Raster- und Kombinationssysteme, die eine internationale Verbreitung fanden und insbesondere von Architekten wie Gilly, Schinkel oder Klenze, die beinahe zeitgleich mit Durand in Deutschland arbeiteten, mit Begeisterung weiterentwickelt wurden. Durch deren Schüler oder geistige Nachfolger wie beispielsweise August Stüler (Neues Museum) oder Ernst von Ihne (Wilhelm-Bode-Museum) in Berlin wurden Durands Entwürfe und Ideen auch am Ende des 19. Jahrhunderts und am Anfang des 20. Jahrhunderts aufgegriffen und fortgeführt.

Mies van der Rohe, der sich selbst als geistiger Schüler Schinkels sah und sich somit indirekt auch in die Nachfolge Durands einreihete, vertiefte seit den 1920er Jahren seine Überlegungen, zwei ideale Raum- und Baukörperformen zu entwickeln, die so flexibel wie möglich sein sollten, um unterschiedlichen Anforderungen zu entsprechen, ohne dabei die Form wechseln zu müssen.<sup>220</sup> Während die eine Form eine hochrechteckige Skelettstruktur umschrieb, um kleinere Zellen und Räume zu schaffen, wie es bei dem Bürogebäude des *Seagram Building* in New York (1954-1958) verwirklicht wurde, konzipierte Mies als zweite Idealform den Großraum ohne Zwischenstützen. Dieser Typ wurde das erste Mal 1960 für das Bacardi-Verwaltungsgebäude in Santiago de Cuba in der Planung angewandt, konnte aber erst 1965-68 mit dem Bau der Neuen Nationalgalerie in Berlin verwirklicht werden. Diese zweifache Übertragung des Großraums mit verschiedenen Funktionen entsprach Mies' Vorstellung einer ideal konzipierten und universalen Form. Dem quadratischen Grundriss der Nationalgalerie unterlegte Mies ebenso ein einheitliches Rastersystem, nach dem die Binnengliederung angelegt wurde und dessen kleinste Maßeinheit 1,20m darstellt. Während die Bodenplatten der oberen Ausstellungshalle das Raster durch deren Seitenlänge von 1,20m wiedergeben, dominiert in den unteren Ausstellungsräumen das quadratische Rastersystem mit einer Seitenlänge von 7,20m ( $7,20\text{m} = 6 \times 1,20\text{m}$ ).

Kleihues wendet ebenso wie Mies und Durand das Rastersystem an, um eine klare und reine Form zu erhalten, unterscheidet sich aber von diesen dadurch, dass er nicht von einem bereits entwickelten System und einer festen Form ausgeht, sondern das Raster aus dem historischen Bestand herleitet. Vergleichen lässt sich Kleihues' Vorgehensweise eher mit den Museums(umbau)projekten von Oswald Mathias Ungers. Ungers, der sich einerseits selbst stark beeinflusst durch den Durand'schen Systemgeist fühlt, möchte andererseits aber dem französischen Modell, ebenso wie sein Zeitgenosse Kleihues, durch eine „poetische Behandlung der architektonischen Form“

---

<sup>220</sup> Maritz VANDENBERG: *New National Gallery, Berlin*. Ludwig Mies van der Rohe, London 1998, 4-6; Jean-Louis COHEN: *Ludwig Mies van der Rohe, Basel/Berlin/Boston* 1995, 111-130

entgegenkommen.<sup>221</sup> Bei der Umnutzung der Frankfurter Doppelvilla am Schaumainkai in ein Deutsches Architekturmuseum 1981-1984 fasste Ungers beispielsweise die Villa mit umliegendem Grundstück durch eine Mauer ein, um innerhalb des abgesteckten Raumes ein Raster aus verschiedenen großen Quadraten zu entwickeln.<sup>222</sup> Dieses für Ungers typische Raster wurde sowohl für die Neubauteile angelegt als auch innerhalb der entkernten Villa. Ähnlich wie Kleihues geht Ungers von einer Maßordnung aus, die er aus dem vorgegebenen Bestand ermittelte, um sie dann durchgehend – teilweise unter starken Veränderungen der Bausubstanz – anzuwenden, wodurch Neu und Alt in ein System eingebunden werden sollten. Dieser Eingriff, der dadurch fraglich wird, dass Ungers die Villa lediglich als Kulisse stehen ließ und sowohl das äußere Umfeld als auch das Innere bis hin zur Negierung des historischen Bestandes veränderte, rechtfertigt Ungers anhand der Geometrie, insbesondere des Quadrats, das als vermittelnde „Ordnungsinstanz“ auftreten soll.<sup>223</sup>

Die Überlegung, ein alles vereinendes Raster für den Um- und Neubau des Hamburger Bahnhofs anzuwenden, muss auf zweierlei Weise beurteilt werden: Einerseits erreicht Kleihues dadurch klare und wohlproportionierte Raumsequenzen, andererseits werden nicht nur ‚glättende‘ Maßnahmen vorgenommen, sondern auch den Raum stark verändernde Eingriffe vollzogen, wie das fast vollständige Entkernen der Dreiflügelanlage oder das Verkleinern der Hofflügel. Während Kleihues sich mittels der Geometrie auf den Altbau bezieht, zerstört er bewusst andere historische Strukturen.

Wichtig wird es nun sein, einzelne Aspekte herauszugreifen und zu diskutieren, die – nach Kleihues – den Hamburger Bahnhof als historisches Gebäude thematisieren, um auf das nach größtmöglicher Flexibilität strebende Museumskonzept einzugehen.

---

<sup>221</sup> Vgl. hierzu: Heinrich KLOTZ (Hrsg.): Oswald Mathias Ungers. 1951-1984. Bauten und Projekte, Braunschweig/Wiesbaden 1985, 13-15

<sup>222</sup> Vittorio Magnago LAMPUGNANI (Hrsg.): Museumsarchitektur in Frankfurt 1980-1990, München 1990, 139-149

### III. Fragen nach dem architektonischen Konzept

Die von Kleihues formulierte „angemessene [...] Auseinandersetzung mit der historischen Bausubstanz des Hamburger Bahnhofs und der Erinnerung seiner architekturgeschichtlichen Bedeutung“<sup>224</sup> drückt sich zum einen im denkmalgerechten Vorgehen bei der Bestandssicherung aus, zum anderen aber in der Bereitschaft, durch bestimmte Kunstgriffe einen „Dialog zwischen Tradition und Moderne“ zu schaffen. Daher sollen Aspekte und Motive diskutiert werden, die gewählt wurden, um diesen Dialog sichtbar oder erlebbar zu machen, und die gleichzeitig in Bezug zum Museumskonzept stehen.

#### 1. Der Galeriefügel als Erweiterung eines Altbaus

Es soll nicht darum gehen, Möglichkeiten einer Museumserweiterung vorzustellen, sondern es wird zu diskutieren sein, inwieweit sich die vorliegende Lösung der Ergänzung mittels einer (eingeschossigen, tonnengewölbten) Galerie mit anderen Museumsbauten vergleichen lässt und inwiefern damit auf das flexible Nutzungskonzept des Museums eingegangen wurde. Die Galerie lässt sich definieren als ein längsrechteckiger Baukörper, der sowohl im Deckenbereich als auch an den Seiten stark durchfenstert sein kann und meist als Teil eines Gesamtkomplexes auftritt.<sup>225</sup>

Für einen Vergleich des Hamburger Bahnhofs mit anderen Museen sollen die in der Beschreibung zusammen gefassten architektonischen Eigenschaften noch einmal rekapituliert werden<sup>226</sup>: Der Neubau, der sich als nordöstliche Erweiterung an die historische Dreiflügelanlage legt und mit derselben mittels zweier Übergänge in Verbindung steht, umschreibt eine einschiffige, tonnengewölbte Halle mit einem Obergeschoss. Die Maße des Neubaufügels liegen bei 79,20 (L) x 10,80 (B) x 10,80 (H) m, wodurch der Flügel um knapp 15 m über die historische Halle hinausreicht. Um zu vermeiden, dass „der schönen zentralen Halle des ehemaligen Hamburger Bahnhofs ‚lahme Flügel‘ angehängt werden“, sieht Kleihues in den neuen Hofflügel<sup>227</sup> eine wichtige „beflügelnde Chance“ für den Altbau.<sup>228</sup> Die Frage ist, inwiefern sich die Form der Galerie

---

<sup>223</sup> KLOTZ 1985, 20

<sup>224</sup> KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE 1994, 94

<sup>225</sup> Wolfram PRINZ: Die Entstehung der Galerie in Frankreich und Italien, Berlin 1970

<sup>226</sup> Siehe Kapitel V, Teil A

<sup>227</sup> Kleihues geht bei seinem architektonischen Konzept stets von dem Idealplan aus, der sowohl den östlichen als auch den westlichen Neubaufügel einschließt.

<sup>228</sup> KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE 1994, 99

als Museumserweiterung architekturgeschichtlich – mit besonderem Blick auf das 20. Jahrhundert – einordnen lässt.

Unter Berücksichtigung der Genese der Galerie im Museumsbau zeigt sich, dass der Typus der Galerie bereits seit dem 17. und vor allem dem 18. Jahrhundert als Ort für Skulpturen und Bilder innerhalb des Palastbaus oder einzelner Residenzen nahezu obligatorisch geworden war.<sup>229</sup> Erst seit dem 18. Jahrhundert finden sich aber Beispiele für die Idee einer Galerie als Museumserweiterung, wie zum Beispiel in den bereits angesprochenen Ausschreibungen zu Museumsentwürfen der Pariser *Académie d'Architecture* für den *Grand Prix de Rome*, unter denen sich 1753 die Preisaufgabe für eine Galerie als Anbau an einen Palast findet.<sup>230</sup> Zu den bekanntesten ausgeführten Museumserweiterungen zählt die zwischen 1806-1823 von Raffaello Stern errichtete Galerie mit Kuppel und Oberlicht als Ergänzung des Vatikanischen *Museo Pio-Clementino* in Rom, die zwischen 1773-1780 von Michelangelo Simonetti und Giuseppe Camoresi erbaut worden war.<sup>231</sup> Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurde die Galerie vermehrt nicht mehr als Erweiterung, sondern als eigenständiger Museumstyp aufgegriffen, was die *Dulwich Gallery* in London von Sir John Soane von 1811 oder Leo von Klenzes Entwurf für die Alte Pinakothek von 1823-1824 zeigen.<sup>232</sup> Während im ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhundert die Galerie einerseits ein gängiger Museumstyp wurde oder als wichtigstes Element innerhalb eines Museumskomplexes auftrat (wie z. B. bei Schinkels Altem Museum von 1823-1830 in Kombination mit der Rotunde), wurde am Ende des 20. Jahrhunderts die einschiffige, langgestreckte (und tonnengewölbte) Galerie nur noch vereinzelt als Möglichkeit der Erweiterung gewählt.

Ein Anbauprojekt mittels Galeriefügel aus den 1980er Jahren stellt das Museum für Kunst in Holstebrø (Dänemark) der Architektin Hanne Kjaerholm von 1981 dar.<sup>233</sup> Kjaerholm schloss an die Nordostseite der Villa aus dem Jahr 1915 einen heterogenen Neubaukomplex an, der sich aus teils tonnengewölbten, teils flachgedeckten einzelnen Baukörpern zusammensetzt. Das heutige Tageslichtmuseum wird durch den hohen Glasanteil sowohl der Tonnenwölbung als auch der Stirn- und Längsseiten der Neubauten bestimmt.

---

<sup>229</sup> Vgl. hierzu und im Folgenden: Helmut SELING: Die Entstehung des Kunstmuseums als Aufgabe der Architektur, Diss., Freiburg 1952; PRINZ 1970 sowie Nicolaus PEVSNER: A History of Building Types, London 1976, 111-130

<sup>230</sup> SELING erläutert in diesem Zusammenhang, dass es sich bei den eingereichten Entwürfen wie dem von Trouard um Idealentwürfe handelte, bei denen nicht an eine Ausführung gedacht wurde. Vgl. SELING 1952, 235

<sup>231</sup> PEVSNER 1976, 117; Volker PLAGEMANN: Das deutsche Kunstmuseum 1790-1870, München 1967, 14-15

<sup>232</sup> Ebd. 123-129

<sup>233</sup> Josep M. MONTANER/ Jordi OLIVERAS: Die Museumsbauten der neuen Generation, Stuttgart/Zürich 1987, 66-68

Auch das Teyler Museum in Haarlem (Holland) stellt ein Beispiel für die Erweiterung eines Museums aus dem 19. Jahrhundert dar, für das der Architekt Hubert-Jan Henket 1996 einen langgestreckten, rechteckigen Galeriebau entwarf.<sup>234</sup> Ähnlich wie beim Hamburger Bahnhof legte Henket den Neubau parallel zum längsgerichteten historischen Gebäude auf dessen Ostseite, wobei er ihn bewusst einige Meter vom Altbau abrückte und sowohl in der Länge als auch in der Höhe deutlich dem historischen Ensemble unterordnete. Im Vergleich zum Hamburger Bahnhof wählte Henket einen niedrigen, einschiffigen und flachgedeckten Kubus, der die bestehenden Museumsbauten weder in der Länge noch in deren Höhe überragt.

Die Galerie des Hamburger Bahnhofs wurde wie in Haarlem oder Holstebrø als Anbau an einen bestehenden historischen Komplex konzipiert, unterscheidet sich aber von den genannten Beispielen deutlich durch ihre Proportionen. Kleihues' Neubaufügel überragt die historische Halle sowohl in der Höhe als auch in der Länge um einige Meter. Die Frage stellt sich hierbei, inwiefern sich der fast 80m lange und über 10m hohe Neubaufügel an das Museumskonzept anpasst und ob er sich als Erweiterung für ein Museum zeitgenössischer Kunst anbietet. Die klare Form der einschiffigen, neutral gehaltenen Berliner Ausstellungshalle kann einerseits auf den Wechsel der Präsentation von Skulptur, Installationen und großformatigen Bildwerken eingehen und bietet andererseits aufgrund der vorhandenen Präsentationstechnik ein hohes Maß an Flexibilität in der Beleuchtung, Hängung, Klimatisierung und Sicherung,<sup>235</sup> was der gestellten Forderung nach einem Raumkonzept entspricht, „das größtmögliche Flexibilität bei der Präsentation aller zeitgenössischen Künste bietet.“<sup>236</sup> Während der Erstaussstellung 1996, bei der im Neubaufügel die Sammlung Marx beinahe ausschließlich mit großformatigen Bildern zu sehen war, zeigte es sich auch bei den folgenden Bild-Hängungen, dass die angewandten Proportionen zwar ein harmonisches Raumgefüge hervorrufen, der Raum aber als Ort für Bilder zu hoch konzipiert wurde und die Bilder zu sehr dominiert.<sup>237</sup> Während sich im 19. Jahrhundert Galerien in vergleichbaren Proportionen aufgrund einer noch ‚flächendeckenden‘ Hängung anboten, wirkt die Reminiszenz beim Hamburger Bahnhof – nicht in der Form, aber in ihren Ausmaßen – für die Präsentation zeitgenössischer Kunst und moderner

---

<sup>234</sup> Peter WISLOCKI: Time Machine, in: THE ARCHITECTURAL REVIEW 1200 (1997) 32-36

<sup>235</sup> Siehe hierzu auch den Punkt VII. 2 im Teil A.

<sup>236</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 4

<sup>237</sup> Ulf Erdmann ZIEGLER bemerkte im BERLINER TAGESSPIEGEL, dass die Bilder „etwas von einem abgesackten Fries“ bekämen, in: ZIEGLER 1996, 3. Bei der Präsentation der Ausstellung „Sensation“ im Herbst 1998 im Hamburger Bahnhof wurden das erste Mal innerhalb des Neubaufügels statt der ausschließlich großformatigen Bildwerke der Sammlung Marx auch Installationen und Großobjekte gezeigt, die sowohl aufgrund ihrer Farbigkeit als auch ihrer Proportionen der Halle ein Pendant bieten konnten.

Ausstellungskonzeptionen weniger geeignet. Der nicht nutzbare Luftraum unterhalb der Tonnenwölbung erinnert eher an die bloße Inszenierung von Architektur.<sup>238</sup>

Häufiger als die Erweiterung eines Bestandes mittels Galerien tritt gegenwärtig der Typ der einschiffigen Galerie bei Ausstellungshallen oder Privatgalerien auf, wie bei der *Menil Collection* in Houston (USA), die Renzo Piano zwischen 1981 und 1987 baute, oder Max Gordens Ausstellungsgalerie für die *Saatchi Collection* in London von 1984.<sup>239</sup> Beide Bauten werden durch eine ein- oder zweigeschossige, längsgerichtete Galerie mit Oberlicht bestimmt, deren geringe Maßordnung eine freie Aufstellung von Objekten oder die Hängung auch kleiner Bildwerke zulässt.

Die Galerie als Anbau könnte sich beim Hamburger Bahnhof durch den noch ausstehenden westlichen Neubaufügel wiederholen lassen. Anzumerken hinsichtlich des nicht ausgeführten Flügels ist, dass dadurch die Möglichkeit der Erweiterung des Museums gegeben ist, was von Museumsgebäuden immer wieder mit Nachdruck gefordert wird und was bei Mies van der Rohes Neuer Nationalgalerie mit zu den Hauptkritikpunkten wurde, da deren klare und geschlossene Form keine Erweiterung zulässt.

## **2. Die Möglichkeit der Inszenierung durch die Nahtstelle zwischen Alt und Neu**

Im Anschluss an die Diskussion der ‚Galerie‘ soll die architektonische Bearbeitung von Nahtstellen, die durch die Anbindung eines Neubaus an einen historischen Bestand entstehen, diskutiert werden, um die Situation beim Hamburger Bahnhof beurteilen zu können. Zur Vergegenwärtigung der Berliner Lösung sollen die wichtigsten Punkte zusammengefasst werden: Der Neubau rückt als geschlossener Kubus, der sich im Material und der Architektursprache deutlich vom Altbau unterscheidet, vom historischen Gebäude ab, behält aber eine Verbindung zum alten Teil durch zwei – von außen nicht näher einsehbaren – Übergänge. Durch die quadratischen, den Neubau überhöhenden Granitplattenwände an dessen nördlichen und südlichen Stirnseiten wird die Trennungslinie zwischen Alt und Neu verstärkt markiert. Das Preisgericht lobte in seiner

---

<sup>238</sup> Die Schaffung von Räumen oder Bereichen, die nicht für Ausstellungszwecke integriert werden können, scheint sich als Tendenz vor allem im Museumsbau der 1990er Jahre abzuzeichnen. Derartige Räume, die – als kunstfreie Zonen – allein der Darstellung von Architektur gewidmet sind, verkörpern die dreischiffige Haupthalle der neuen Gemäldegalerie in Berlin (1998), die sich als zentraler Orientierungspunkt und Besinnungsort versteht, oder der zentral verlaufende, verglaste „Luftschacht“ im neuen *Musée d'art moderne* in Straßburg (1998), der sich als vermittelnde Achse über alle drei Ebenen erstreckt. Auch wenn der Neubaufügel beim Hamburger Bahnhof im Wesentlichen als Ausstellungshalle genutzt werden kann, erinnert der ‚Luftraum‘ an diese Tendenzen.

<sup>239</sup> Gorden widmete für dieses Projekt eine alte Garage mit anschließender KFZ-Werkstatt um.

Beurteilung unter anderem Kleihues' „Kunst der Fuge“, mit der Alt- und Neubau zusammengefügt wurden.<sup>240</sup>

Ein Vergleichsbeispiel für die architektonische Behandlung der Nahtstelle zwischen Alt- und Neubau stellt das Projekt der Berliner Gemäldegalerie von Heinz Hilmer und Christoph Sattler von 1992-1997 dar.<sup>241</sup> Der Entwurf sah einen Neubau aus zentraler Lichthalle mit umliegenden Ausstellungsräumen vor, der sich an den Gesamtkomplex der Museumsbauten am Kulturforum nach Südwesten anschließen sollte. Ein wichtiger Punkt der Wettbewerbsaufgabe war die Einbeziehung der Villa Parey aus dem 19. Jahrhundert an der südlich gelegenen Sigismundstraße, die die Architekten in die Raumabfolge der südlichen Galerie integrieren sollten. An die Villa, die sich durch umlaufende Gesimsbänder in einen viergeschossigen Rechteckbau mit schwach rustiziertem Sockelgeschoss und neogotischen Fenster- und Erkerformen untergliedert, schließt nach Westen der Neubau nahtlos an. Nach Osten wurde eine ca. 4 m breite Fuge zwischen Alt- und Neubau belassen, die – durch flexible Wände verstellt – in einen Innenhof mit altem Baumbestand führt. Der Neubau nimmt weder die Geschossgliederung der Villa oder deren Sockelhöhe auf, noch orientieren sich Material oder Fassadenbildung am Altbau. Lediglich der Granitsockel nimmt durch eine Pseudo-Rustizierung Bezug auf vorkommende Elemente. Die darüber liegende glatte Wand mit Blindfensternischen aus hellen Terrakotta-steinen und abschließendem Satteldach steht hingegen im starken Kontrast zu der reich durchfensterten und ornamentierten gräulichen Giebelfassade des Altbaus.

Im Vergleich zum Hamburger Bahnhof schafften die Architekten Hilmer und Sattler einen Wechsel zwischen Abrücken und direktem Anschließen an den historischen Bestand und negierten sowohl im Aufbau als auch im Material und der Architektursprache den zu integrierenden Altbau. Beim Hamburger Bahnhof setzt sich der Neubau ebenfalls in Material und Architektursprache vom Altbau ab, vermeidet aber ein direktes Aufeinandertreffen der unterschiedlichen Baukörper – und somit auch der Architektursprachen – durch ein bewusstes Abrücken und die zusätzliche Betonung der Trennungslinie mittels zweier Granitplattenwände.

Auch das bereits erwähnte Projekt von Kleihues für das Museum für Vor- und Frühgeschichte in Frankfurt von 1980-1989 stellt ein weiteres Beispiel einer direkten Anfügung eines Neubaus dar. Kleihues sah neben weiteren Umplanungen bei der Umsetzung der Neubaufont an der Alten Mainzer Gasse eine Integration des Querhauses der ehemaligen Karmeliterkirche vor, zu der der Neubau im Dialog stehen

---

<sup>240</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN/PREISGERICHT 1989, 4

<sup>241</sup> STAATLICHE MUSEEN ZU BERLIN (Hrsg.): Gemäldegalerie Berlin. Der Neubau am Kulturforum, Berlin 1989

sollte: Während die Proportionalität der Sockelhöhe des Altbaus auf den Neubaufügel übertragen wurde, endet die Traufhöhe des Neubaus unterhalb der des Altbaus, an den sich der Neubaufügel direkt anschließt. Durch die zweifarbige Granitplattenverkleidung, die als solche durch die regelmäßigen Verschraubungen sichtbar wird, entsteht eine horizontale Rhythmisierung, die im oberen Drittel der Fassade durch Rechteckfenster unterbrochen wird und dabei konträr zur glatt weißen Kirchenquerhausfassade steht, in die gotische Fenster eingeschrieben sind.

Sowohl die Gemäldegalerie in Berlin als auch das Museum für Vor- und Frühgeschichte schließen den Neubau (in Teilen) direkt an den Altbau an bzw. integrieren ihn in einen langgestreckten Baukörper, so dass sich der historische Bestand innerhalb des Neubaus unterordnet und aufgrund unterschiedlicher Proportionalität, Materialien und Formensprache als Sprung in der Abfolge wahrgenommen wird. Beide Lösungen stehen für ein durch Material und Formensprache kontrastierendes Anrücken an den Bestand.

Anders wurde die Anbindung eines Neubaus an ein historisches Gebäude bei der Erweiterung des Kunstmuseums Winterthur (Schweiz) von 1995 gelöst.<sup>242</sup> Das Züricher Architektenbüro Annette Gigon und Mike Guyer sah als Anbau an das bestehende Museumsgebäude von 1915 bis 1916 eine hallenartige Stahlkonstruktion mit einer Ummantelung aus Industrieglas und Sheddächern vor, die sich als eingeschossiger, geschlossener Baukörper im Norden an den alten Bestand anschließt. Während die beiden Bauteile einige Meter voneinander abgerückt stehen, verzahnt ein freischwebendes, trapezförmiges Treppenhaus die beiden Gebäude im ersten Obergeschoss und dient gleichzeitig als Eingang in den Neubaukomplex. Ähnlich wie beim Hamburger Bahnhof ist auch in Winterthur der Neubau deutlich vom Altbau abgerückt und verstärkt das Absetzen durch die Wahl entgegengesetzter Materialien, wie Stein und Glas, sowie unterschiedlicher Formensprachen. Während der Altbau in Winterthur durch Fensterachsen, kannelierte Pilaster und Rustika-Zonen in der Vertikalen rhythmisiert wird, nimmt der Neubau zwar die vertikale Gliederung durch schmale Industrieglasbänder auf, distanziert sich aber als ansonsten geschlossener und dennoch transparent anmutender Baukörper der Gliederung des Altbaus.

Die Gemäldegalerie in Berlin zusammen mit dem Museum für Vor- und Frühgeschichte und das Museum in Winterthur umschreiben zwei Varianten einer Lösung für die Verbindung von Alt- und Neubau, bei der der Neubau direkt an den Bestand herangeführt wird, ohne aber die Übergänge hervorzuheben. Dem entgegen steht das bewusste Absetzen von der alten Bausubstanz, wie es auch beim Hamburger Bahnhof umgesetzt wurde. Durch das nur geringe Abrücken bei gleichzeitiger Akzentuierung der

---

<sup>242</sup> Gerhard MACK: Museumserweiterung in Winterthur, in: BAUMEISTER 93 (1996) 22-27

Trennung betont Kleihues zum einen zwei selbständige Gebäudeteile, reiht den Neubau aber zum anderen gleichzeitig in das gesamte Gebäudeensemble ein, um eine Einheit von Alt- und Neubau zu erreichen.

Neben den beiden genannten Möglichkeiten der Behandlung von Nahtstellen – durch ein An- oder Abrücken – kann die Schnittstelle auch durch einen Neubau, beispielsweise einen lichtdurchfluteten Glaskörper, definiert werden, wie es beim Wiener Museum für angewandte Kunst von 1992 umgesetzt wurde, bei dem der Architekt Sepp Müller zwischen zwei Neo-Renaissance-Bauten aus den Jahren 1871 und 1909 eine Stahl-Glas-Konstruktion als Verbindungstrakt legte.<sup>243</sup> Indem der Glaskörper zwar die Traufhöhe des westlichen Altbaus aufnimmt, in der Materialwahl aber den beiden historischen Bauten konträr gegenübersteht, wird deren architektonische Eigenständigkeit besonders hervorgehoben.<sup>244</sup>

Die unterschiedlichen Möglichkeiten der architektonischen Behandlung von Nahtstellen machen deutlich, dass sich die Lösung des Hamburger Bahnhofs zwar in die Gruppe von Anbauten einreihen lässt, die von der alten Substanz abrücken, dass sich aber innerhalb dieser gegenwärtig keine eindeutige oder dominierende Richtung bestimmen lässt. Kleihues' künstlerische Absicht, einen Dialog zwischen Alt und Neu zu schaffen, erfolgt an dieser Nahtstelle durch eine Betonung der Eigenständigkeit der Baukörper, die durch ein Abrücken und gleichzeitiges Sichtbarmachen der Verbindung der Teile untereinander erreicht wird. Im Inneren des Berliner Museums nimmt der Besucher diese Nahtstelle nicht wahr, da durch die glatten, trichterförmigen Übergänge eine durchgehende Raumabwicklung angestrebt wurde, die jede ‚Störung‘ vermeiden will. Die von außen betonte Fuge wird demnach im Inneren nicht erlebbar. Für den Besucher bleibt es fast unmöglich und unattraktiv, die Nordseite des Neubauflügels und somit die Schnittstelle zwischen Alt und Neu zu besichtigen, da dieser Bereich kaum oder nur schwierig zu begehen ist.

### **3. Das Terrassenplateau als Einstimmung und Aktionsort**

Neben dem Einsatz der Fuge beurteilte das Preisgericht „die Betonung des Eingangs durch ein angehobenes Plateau als Skulpturensockel und Restaurantterrasse“ als eines der überzeugendsten „minimalistischen Mittel“ in Kleihues' Projekt.<sup>245</sup> Das dem

---

<sup>243</sup> Museum für angewandte Kunst in Wien, in: BAUMEISTER 89 (1992) 34-36

<sup>244</sup> Der Entwurf von J.J. Sawade für die Erweiterung des Hamburger Bahnhofs hat an der Nahtstelle von Alt- und Neubau einen schmalen Glaskörper vorgesehen.

<sup>245</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 4

Eingangsbereich vorgelagerte Terrassenplateau, welches über sechs Stufen erreicht wird und sich u-förmig vor die Fassade legt, wird durch symmetrisch angelegte Rampen, quadratische Sockelbauten und eine schmale, durchgehende Terrassenfläche bestimmt. Kleihues verwandte das Motiv der vorgelagerten und überhöhten Terrassenanlage als „Auftakt zur ständigen Sammlung oder zur wechselnden Ausstellung“, indem er das Plateau als Ort der Aufstellung von Skulpturen, als „Freiraum des Cafés“ und als Begegnungsstätte der Besucher versteht.<sup>246</sup>

Auch wenn bis heute nichts davon verwirklicht werden konnte, soll diskutiert werden, inwieweit sich dieses Motiv des erhöhten und über Treppen erreichbaren Terrassenplateaus als Ort der Ausstellung und Begegnung vor allem bei den Museumsbauten des 19. und 20. Jahrhunderts wiederfindet.

Ein Rückblick auf Museumsbauten des 19. Jahrhunderts zeigt, dass das Motiv der hoch ansteigenden, breiten Treppe, die zu einem erhöht sitzenden Eingangsplateau führt, vor allem von Friedrich Schinkel und seinem Umkreis Mitte des 19. Jahrhunderts angewandt wurde, um den Besucher auf das Museum als einen besonderen Ort einzustimmen. Das damalige Verständnis vom „Tempel der Kunst“<sup>247</sup> sollte demnach auch ‚körperlich‘ durch das Hinaufschreiten erlebt werden. Der Besucher wurde dazu aufgefordert, sich gleichsam von der alltäglichen (tiefliegenden) Welt zu lösen. Gerade bei Schinkels Altem Museum am Lustgarten in Berlin von 1830 wird das Hinaufschreiten zur neuen „moralischen Anstalt“<sup>248</sup> durch die breite Freitreppe thematisiert, um gleichzeitig den Besucher auch von der ihn umgebenden Alltagswelt mittels der Erhöhung abzugrenzen.<sup>249</sup> Daneben sollten die Treppenanlage und deren Wangen auch als Ort für Reiterstandbilder (heute sind es die ‚Rossbändiger‘) genutzt werden. Ferner sah Schinkel in der an die Freitreppe anschließenden, offenen Säulenvorhalle „eine öffentliche Halle, [...] in der Denkmäler [zum] Schutze vor der Witterung aufgestellt werden können.“<sup>250</sup> Auch die von August Stüler geplante und von Johann Heinrich Strack ausgeführte (Alte) Nationalgalerie von 1866-76 kombinierte an der südlichen Hauptseite das Tempelmotiv mit der aufwendig gestalteten doppelläufigen Freitreppe, die an dem Reiterstandbild Friedrich Wilhelms IV. vorbei in die Säulenhalle führt.<sup>251</sup> Stüler hatte für die Wangen der

---

<sup>246</sup> KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE 1994, 96

<sup>247</sup> PLAGEMANN 1967, 66-81

<sup>248</sup> Ebd. 79-81

<sup>249</sup> Vgl. hierzu vor allem: Christoph Martin VOGTHERR: Kunstgenuss versus Kunstwissenschaft. Berliner Museumskonzeptionen bis 1830, in: Alexis JOACHIMIDES/Sven KUHRAU/Viola VAHRSON/Nikolaus BERNAU (Hrsg.): Museumsinszenierung. Zur Geschichte der Institution des Kunstmuseums. Die Berliner Museumslandschaft 1830-1990, Dresden/Basel 1995, 38-50 und PLAGEMANN 1967, 66-81

<sup>250</sup> PLAGEMANN 1967, 73

<sup>251</sup> Vgl. BÖRSCH-SUPAN/KÜHNE/REELFS: Kunstführer Berlin, Stuttgart<sup>4</sup> 1991, 70-71

Freitreppe ebenfalls die Aufstellung von Skulpturen vorgesehen, wie etwa Personifikationen der Bildhauerei und Malerei.

Schinkels Altes Museum und Stülers Alte Nationalgalerie kombinieren mit der hoch aufsteigenden Treppe zusammen mit dem Terrassenplateau (mit vorgelagerter Säulenreihe) die Möglichkeiten einer repräsentativen Fernwirkung, einer Einstimmung des Besuchers auf den ‚Kunsttempel‘ mit einem Ort der Präsentation für Skulpturen oder Denkmäler. Während in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die hoch aufragende Freitreppe ein gängiges Motiv der deutschen Museumslandschaft wurde,<sup>252</sup> kann im 20. Jahrhundert – vor allem in der zweiten Hälfte – keine eindeutige Tendenz im Umgang mit einer Freitreppe festgelegt werden.

Im 20. Jahrhundert entstehen Museumsbauten, die sich an der Tradition des 19. Jahrhunderts orientieren und die ansteigende, breite Treppenanlage mit anschließendem Terrassenplateau einerseits als Einstimmung auf den besonderen Ort verwenden und andererseits als ein mögliches Aktionsfeld einführen. Eines der wichtigsten Beispiele dafür ist die von Mies van der Rohe errichtete Neue Berliner Nationalgalerie. Mies errichtete die Stahl- und Glaskonstruktion der oberen Ausstellungshalle über einem quadratischen Granitplattenpodium, das die Maße der Halle an allen vier Seiten um über 7m überschreitet und unter dem sich das von außen nicht einsehbare, untere Ausstellungsgeschoss erstreckt.<sup>253</sup> Den im Osten liegenden Haupteingang erreicht der Besucher über die wenigen, breiten Stufen, die die Trennung von der umgebenden Stadt markieren sollen und den Besucher zum besonderen Ort führen.<sup>254</sup> Die eigentliche Höhe des Plateaus wird von der Westseite durch den tieferliegenden Skulpturengarten und im Norden durch die hoch ansteigende Treppenanlage wahrgenommen. Neben der Möglichkeit der Aufstellung einzelner Skulpturen im westlichen Hof sollten auch das breit angelegte Terrassenplateau als Ort der Aufstellung genutzt werden, um gleichzeitig Erlebnis- und Sammlungsort zu sein.<sup>255</sup>

---

<sup>252</sup> Als weitere Beispiele sind die Münchener Glyptothek von Leo von Klenze (1816-1830) oder die Hamburger Kunsthalle nach Plänen von Hermann von der Hude und Georg Theodor Schirrmacher (1863-1869) zu nennen. Ferner wurde das Motiv der hoch aufsteigenden Freitreppe bei einigen Museumsbauten des 19. Jahrhunderts auch in den Innenbereich hinter den Haupteingang verlegt wie etwa bei Leo von Klenzes Neuer Eremitage in St. Petersburg (1839-1851) oder beim Neuen Museum von August Stüler in Berlin von 1841-55.

<sup>253</sup> Vgl. hierzu: VANDENBERG 1998; David SPEATH: Mies van der Rohe: Der Architekt der technischen Perfektion, Stuttgart 1986, 152-154 sowie COHEN 1995, 111-129

<sup>254</sup> Vgl. hierzu auch: VANDENBERG 1998, 12

<sup>255</sup> Mittels der durchgehenden Verglasung der oberen Ausstellungshalle wollte Mies eine Integration des Außenraums erreichen, wodurch das durchgehende Terrassenplateau ein wichtiges Element der Ausstellungshalle wird, vgl. VANDENBERG 1998, 5ff

Ein wichtiges Beispiel ist auch die Vorplatzgestaltung von Oswald Mathias Ungers bei der Erweiterung der Hamburger Kunsthalle von 1997. Den beiden Museumsbauten aus dem 19. Jahrhundert gegenüber platzierte Ungers nach Nord-Westen einen auf einem quadratischen Grundriss stehenden klaren Neubaukubus, der deutlich von den bestehenden Bauten abrückt. Zwischen Alt und Neu setzte Ungers einen „mit rotem Granit verkleideten Pyramidenstumpf, der an archaische Tempelberge“ erinnern soll.<sup>256</sup> Durch die schräg hinaufführenden Treppenrampen soll sich der Besucher bewusst auf den Ort einstellen, der weit über Stadt- und Straßenniveau liegt. Auf der eigentlichen, erhöhten Plattform kann er den Raum aus erhöhter Position wahrnehmen und gleichzeitig den „Kunstberg zwischen Alt- und Neubau [...] als Einstimmung auf den *genius loci* erleben“<sup>257</sup>. Zugleich birgt der „Kunstberg“ in seinem Inneren Ausstellungsräume, die vom Neubau in die historische Kunsthalle überleiten und die oberirdische Trennung aufheben.

Ein weiteres Beispiel dafür, die Museumsterrasse als (Architektur-)Berg zu verstehen, auf den sich der Besucher durch das Hinaufschreiten einstellen muss und der in sich zugleich Ausstellungsräume einnimmt, ist das Museum auf dem Abteiberg in Mönchengladbach, das Hans Hollein 1982 konzipierte.<sup>258</sup> Durch den Wechsel von Freitreppe und weitläufigen Podien während des ‚Aufstiegs‘ wird der Besucher einerseits der unterschiedlichen Gebäudeteile des Komplexes gewahr (Ausstellungsgebäude, Turm, Terrasse), die an „Abkürzungen einer Stadt“<sup>259</sup> erinnern, um andererseits den Berg als „Vorstellung einer in Landschaft umgewandelten Architektur“<sup>260</sup> zu erleben.

Parallel zu den genannten Museumsneubauten in Hamburg und Mönchengladbach, die das Thema ‚Terrasse als Einstimmung und Aktionsort‘ in besonders eindringlicher Weise inszenieren, das vom Besucher auch als solches verstanden und erlebt wird, treten gegenwärtig Lösungen auf, welche die Ausbildung eines erhöht liegenden Terrassen- oder Sockelplateaus bewusst negieren.

Bei der Akademie der Künste in Berlin von 1959-1960 fügte der Architekt Werner Düttmann zwar eine zum Haupteingang des dreiteiligen Gebäudekomplexes hinüberleitende Treppe ein, wählte aber ganz bewusst einen absteigenden Treppenlauf, der auf das vertieft liegende Plateau der Eingangsebene führt.<sup>261</sup> Statt wie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Terrasse als Repräsentationsmittel zu benützen, betont

---

<sup>256</sup> Uwe M. SCHNEEDE/Helmut R. LEPPEN: Die Hamburger Kunsthalle. Bauten und Bilder, Leipzig 1997, 191-192

<sup>257</sup> Ebd. 192-194

<sup>258</sup> Wolfgang PEHNT: Hans Hollein. Museum in Mönchengladbach. Architektur als Collage, Frankfurt am Main 1986

<sup>259</sup> PEHNT 1986, 36

<sup>260</sup> Ebd. 45

<sup>261</sup> Siegfried NAGEL: Bauten für Bildung und Forschung [= Deutsche Bauzeitschrift (Hrsg.): Museen, Bibliotheken, Institute, Gütersloh 1971], 21-23

Düttmann durch das tiefer platzierte Zugangsniveau eine deutliche Zurückhaltung und einen Verzicht auf Repräsentation, um dabei den Aspekt einer bürgernahen unmittelbaren Zugänglichkeit der Museen bzw. der Akademien zu suggerieren.<sup>262</sup>

Der deutliche Verzicht auf Terrasse, Eingangsplateau oder Sockel lässt sich auch bei den gegenwärtigen Museumsneubauten feststellen, wie etwa beim Bregenzer Kunsthaus von Peter Zumthor von 1997.<sup>263</sup> Bei dem hoch aufragenden Kubus, der sich über einem quadratischen Grundriss erstreckt, ging es Zumthor ganz bewusst um ein Gebäude, das „keinen Sockel, keine Mitte und keinen Abschluss“ hat, um den Eindruck von einem hermetisch abgeschlossenen und in die Abstraktion gehenden Bauwerk zu bekommen, das durch die ‚Ummantelung‘ des Gebäudes mit hochrechteckigen, mattierten Glasscheiben verstärkt wird. Die fehlende Betonung der Eingangssituation regt den Besucher dazu an, das Haus zu umrunden und dadurch zu entdecken.

Kleihues sollte am Hamburger Bahnhof die Ausbildung eines Terrassenplateaus als Aktionsfeld realisieren, auf dem – ähnlich der Neuen Nationalgalerie – Skulpturen aufgestellt werden könnten. Um der Wiederherstellung der historischen Gartenanlage mehr Raum zu lassen, musste Kleihues das ursprünglich geplante breite Terrassenplateau allerdings reduzieren.<sup>264</sup> Die angestrebte Funktion des über Treppen erreichbaren Terrassenpodiums als Einstimmung in das Museum und als Aktionsraum wurde bis heute weder umgesetzt noch wahrgenommen. Bereits 1988 hat Harald Szeemann bei der Ausstellung „Zeitlos“ das vorgelagerte alte Terrassenplateau als Ort der Präsentation von Skulpturen mit einbezogen, um den Besucher einzustimmen und die Ausstellung an sich nach außen sichtbar werden zu lassen. Gegenwärtig wird die eigentliche ‚Einstimmung in den Ort und die Abkehr von der Umgebung‘ vielmehr durch die zwischen Invalidenstraße und Museum liegende alte Gartenanlage als Ort des Verweilens erzielt. Der Hamburger Bahnhof gliedert sich somit in die Reihe von Museumsbauten der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ein, die das Motiv der Terrasse inszenieren.

---

<sup>262</sup> Anzumerken ist, dass die Berliner Akademie der Künste nicht als Stätte der praktischen Ausbildung konzipiert wurde, es sollten in erster Linie die bildenden und darstellenden Künste präsentiert und durch Vortragsreihen und Konzerte ergänzt werden. Gleichzeitig sollte bildenden Künstlern aus dem Ausland die Möglichkeit gegeben werden, für eine begrenzte Zeit die dortigen Atelier- und Gästeräume zu nutzen.

<sup>263</sup> MACK 1998, 99-107

<sup>264</sup> Vgl. hierzu auch Kapitel VI in Teil A

#### 4. Baumaterial als Traditionsträger

Ein weiterer wichtiger Aspekt sind die von Kleihues verwendeten Materialien. Durch die Anwendung nur „wenige[r], sorgfältig ausgewählte[r] Materialien“<sup>265</sup> wollte Kleihues einen bewussten Rückbezug zum Ort möglich werden lassen. Während Kleihues die Ausstellungsräume durchgehend in einem gebrochenen Weiß streichen ließ, um einen neutralen Hintergrund für unterschiedliche Bildwerke zu geben, wurden im Neubaufügel und in den Ausstellungsräumen der historischen Dreiflügelanlage Parkettpaneele verlegt, um der Neutralität der Wände ein ‚warmes‘ Material entgegenzusetzen. Betont wurde vom Architekten vor allem aber die Anwendung der Striegauer Granitplatten, die durch einen feinen und groben Schliff unterschiedliche Oberflächen aufweisen und sowohl im Außenbereich bei der Terrassengestaltung als auch im Innenbereich der historischen Halle verlegt wurden. Mit den Bodenplatten innerhalb der Ausstellungsbereiche ging Kleihues auf das vorgegebene Museumskonzept ein, das eine hohe Belastbarkeit der Bodenplatten forderte, um tonnenschwere Arbeiten problemlos aufstellen zu können. Ferner führte Kleihues die Granitplatten als trennende Wandzone an den Stirnseiten des Neubaufügel ein.

Den Striegauer Granit aus Schlesien wählte Kleihues, um so einen Rückbezug auf das in Berlin heimisch gewordene Material herzustellen, welches erstmalig von Mies van der Rohe 1968 im Sockelbereich der Neuen Nationalgalerie verwendet worden war. Mies verlegte die quadratisch zugeschnittenen Granitplatten als durchgehende Fläche auf dem eigentlichen Sockelgeschoss der Galerie, wobei die Platten sowohl als fein geschliffener Bodenbelag der oberen Ausstellungshalle als auch (nunmehr grobgeschliffen) für die Gestaltung der Terrassenanlage verwendet wurden. Die durchgehende Fläche von Granitplatten sollte den Eindruck von sich verwischenden Grenzen zwischen Innen und Außen verstärken, was ebenfalls mittels der umlaufenden Glasfronten der Ausstellungshalle unterstrichen werden sollte.<sup>266</sup> Auch im Untergeschoss der Nationalgalerie, in dem sich neben weiteren Räumlichkeiten für Verwaltung, Verkauf und sanitäre Einrichtungen die permanente Sammlung befindet, verlegte Mies im zentralen Verteilerraum Striegauer Granitplatten. Die Wahl dieses Materials resultierte sowohl aus dessen hoher Belastbarkeit<sup>267</sup> und Langlebigkeit als auch aus der Klarheit und Einfachheit der Form, die Mies seinen Bauten zugrunde legte. Kleihues griff somit einerseits den funktionalen Aspekt des Granits auf, reihte sich aber gleichzeitig durch dessen

---

<sup>265</sup> KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE 1994, 99

<sup>266</sup> VANDENBERG 1998, 15

<sup>267</sup> Der Granitsockel ist der kompletten Last des Stahldaches mit seinen 1,250 Tonnen ausgesetzt. Dieses ruht auf acht Stahlträgern, die in die Granitplatten eingeschnitten und dort verankert wurden.

Anwendung in eine Berliner Bautradition ein, wodurch er die Möglichkeit eines Dialogs zu bereits Bestehendem herstellt.<sup>268</sup> Ähnlich wie Mies verwendet Kleihues sowohl für den Außen- als auch für den Innenbereich den auf zweierlei Weise geschliffenen Striegauer Granit.<sup>269</sup>

Die Pointierung eines örtlichen Bezuges durch die bewusste Materialwahl findet sich vermehrt bei gegenwärtigen Museumsneubauten. An dem Bau der Fondation Beyeler in Riehen, der 1997 fertiggestellt wurde, sah Renzo Piano sowohl für die Umfassungsmauer der Museumsanlage als auch für die Außenwände des langgestreckten, eingeschossigen Rechteckbaus eine Verkleidung mit Natursteinplatten vor.<sup>270</sup> Um mit dem Museum einen Bezug zur Region herzustellen, sollten die Außenwände zunächst mit dem für Basel typischen Stein, dem Sandstein, verkleidet werden, um damit eine Assoziation zum Münster herzustellen. Dann entschied man sich aber zugunsten eines haltbareren und dennoch roten Steins, dem roten Porphyrt aus Patagonien (Argentinien), um „ein Gebäude für die Ewigkeit“ zu bauen.<sup>271</sup> Renzo Piano konnte den regionalen Bezug des Museums zur Stadt Basel bezüglich des Materials somit zumindest durch dessen rötliche Farbigekeit erreichen.

Ein weiteres zeitgenössisches Museum, welches durch die bewusste Verwendung eines regional wichtigen Baumaterials Rückbezüge zur Umgebung herstellt, ist das im März 1995 eröffnete Bonnefantenmuseum in Maastricht von Aldo Rossi.<sup>272</sup> Das Museum, das seinen Standort inmitten des alten Stadtteils *Céramique*, einem ehemaligen Industriegelände, von Maastricht erhielt, sollte sich insofern in das Gelände und die noch erhaltenen Altbauten eingliedern, als dass dem Architekten sowohl die Einführung eines Sockelgeschosses als auch die Verwendung von Ziegeln vorgeschrieben wurde. Rossi umlegte daher seinen symmetrisch angelegten, e-förmigen Neubau (mit gewaltigem Turm im Westen) mit breiten Ziegelplatten, denen im Inneren die unverputzten Backsteinwände des Treppenhauses gegenüberstehen.

---

<sup>268</sup> In Anklang an Mies wurde ab den 1960er Jahren der Striegauer Granit immer wieder an repräsentativen Großbauten in Berlin verwendet, wie etwa von Scharoun an der Philharmonie oder von Gutbrod am Kulturforum.

<sup>269</sup> Auch die Verwendung weiterer Materialien wie Eichenholz für die Türen und die Ausstattung der Büroräume mit Eichenholz lassen sich zwischen der Neuen Nationalgalerie und dem Hamburger Bahnhof vergleichen. Interessant ist auch, dass Mies mit seinem Berliner Museumsneubau u.a. die überwältigenden Möglichkeiten von Stahl demonstrieren wollte (parallel zu dem 1968 in Berlin stattfindenden Kongress über Beton als Baumaterial), wohingegen Kleihues – fast dreißig Jahre später – die technischen und baulichen Möglichkeiten von Aluminium am Neubauflügel aufzeigt.

<sup>270</sup> Vgl. hierzu: FONDATION BEYELER (Hrsg.): Renzo Piano – Fondation Beyeler. Ein Haus für die Kunst, Basel 1998; Gerhard MACK: Kunstmuseen. Auf dem Weg ins 21. Jahrhundert, Basel/Berlin/Boston 1999, 87-94

<sup>271</sup> MACK 1999, 91

<sup>272</sup> Siehe hierzu: Alexander van GREVENSTEIN (Hrsg.): Bonnefantenmuseum in Maastricht, Maastricht 1995; Arthur WORTMANN: Bonnefantenmuseum in Maastricht, in: BAUMEISTER 91 (1994) 34-37

Sowohl die Fondation Beyeler in Riehen als auch das Bonnefantenmuseum in Maastricht stellen Neubauten dar, die gerade durch das regional heimische Material einen bewussten Brückenschlag zu einer Bautradition und zu einem historischen Umfeld erreichen oder zumindest einen assoziativen Bezug herstellen wollen. Die Verwendung des Striegauer Granits beim Hamburger Bahnhof reiht sich ebenfalls in diese Beispiele ein und verdeutlicht die von Kleihues angestrebte Erinnerungsbereitschaft an bereits Bestehendes.

## 5. Blickachsen zwischen Alt und Neu als Möglichkeit für Sichtbezüge

In seinen Erläuterungen formuliert Kleihues, dass die Verlängerung des Neubaufügels über die historische Halle hinweg dadurch möglich wird, dass sich ersterer mit „geschosshoch verglasten Seitenwänden“ ebenso nach außen öffnet „wie die verglaste Nordwand der zentralen Halle.“<sup>273</sup> Durch die Öffnung der beiden Teile zueinander soll der angestrebte Dialog zwischen Alt und Neu vermittelt werden, um gleichzeitig den Hamburger Bahnhof als „wichtiges Monument des Berliner Spätklassizismus“ auch während des Besucherrundgangs sichtbar werden zu lassen, wie es der SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN forderte.<sup>274</sup> Untersucht werden soll, inwiefern das In-Bezug-Setzen von Neuem und Bestehendem durch Sichtachsen im Museumsbau des 20. Jahrhunderts eine Rolle spielt bzw. ob sich im Laufe des 20. Jahrhunderts eine derartige architektonische Entwicklung nachzeichnen lässt.

Mithilfe von Sichtachsen können sowohl spannungsvolle Bezüge als auch eine Verbesserung der Orientierung erreicht werden, bei der der Besucher durch Aus-, Ein- und Durchblicke seinen eigenen Standort bestimmen und erleben kann. Ein Architekt, der vor allem bei seinen Museums(um)bauten der 1950er und 1960er Jahre mit diesem Kunstgriff arbeitete, ist Carlo Scarpa.<sup>275</sup> Bei der Restaurierung und Umgestaltung des *Museo di Castelvecchio* in Verona 1956-1964 fasste Scarpa einzelne Gebäudeteile einer Burganlage mit angrenzenden Bauten aus unterschiedlichen Bauphasen zu einer Einheit zusammen und gestaltet sie als Museum um.<sup>276</sup> Ebenso wie später Kleihues ging es Scarpa um die Schaffung eines „Spannungsfeld[es] zwischen Alt und Neu, zwischen Innen und Außen, zwischen Weg- und Ortraum“<sup>277</sup>, welches beim *Museo di Castelvecchio* durch die Skandierung des Rundgangs durch unterschiedliche Inszenierungen – z.B.

---

<sup>273</sup> KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE 1994, 99

<sup>274</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 23

<sup>275</sup> Vgl. Bianca ALBERTINI/Sandro BAGNOLI: Scarpa. Museen und Ausstellungen, Mailand/Tübingen 1992

<sup>276</sup> Hans-Jürgen BREUNING: Noch immer unvollendet. Museo di Castelvecchio in Verona, in: DEUTSCHE BAUZEITUNG 129 (1995) 102-105

<sup>277</sup> Ebd. 102

mittels Blickachsen – auslöst wird. Während der Rundgang dem Besucher immer wieder Blickbezüge durch Fenster oder auf die unverputzten Wände der historischen Bauten gestattet, setzte Scarpa als wichtigsten Orientierungspunkt das Reiterstandbild des Cangrande im Innenhof in die Fuge von Alt- und Neubau. Dadurch dass der Besucherrundgang unter und neben dem Standbild entlang führt und der Besucher immer wieder Sichtbezüge herstellen kann, wird sowohl ein zentraler Orientierungspunkt geschaffen als auch eine Möglichkeit der Auseinandersetzung mit historischen Fragmenten.

Während beim historischen Teil des Hamburger Bahnhofs viele Fensterausblicke durch Wandschalen verstellt wurden und auch fast alle Durchgangstüren als geschlossene Flächen ohne Durchblicke konzipiert wurden, konzentrierte sich Kleihues vor allem auf zwei wichtige Sichtachsen als Orientierungspunkte. Einen Blickbezug ermöglicht Kleihues durch die oben erwähnte Teilverglasung der Nordwestwand der neuen Halle, wodurch der Besucher sowohl vom Inneren des Neubaufügels auf die historische Halle blicken als auch in entgegengesetzter Richtung Blickbezüge herstellen kann. Dieser gelenkte Blickwechsel, der – laut Kleihues – den „Dialog zwischen Tradition und Moderne“ möglich macht und zugleich den Aspekt nach einer „angemessene[n] Auseinandersetzung mit der historischen Bausubstanz des Hamburger Bahnhof[s]“ stützt,<sup>278</sup> kann (und konnte von vornherein) allerdings nur eingeschränkt erlebt werden, da die Glasfront der neuen Halle aufgrund der starken Sonneneinstrahlung von Westen mit beinahe undurchsichtigen Textiljalousien versehen werden musste.

Dagegen ist durch die Einführung der Glasbrücke über der Portikus im historischen Teil des Hamburger Bahnhofs für den Besucher während des Rundgangs ein sehr gelungener Blickwechsel möglich. Von der Brücke aus kann nach außen, auf den Hof im Süden der Anlage und somit auf das vorgelagerte Drehkreuz geblickt werden, gleichzeitig ist aber auch ein Blick in das Innere der historischen Halle möglich, die der Besucher – aufgrund des erhöhten Betrachterstandpunktes – fast vollständig überschauen kann. Zu bemängeln ist allerdings, dass das Drehkreuz als historische Spur der Bahnhofszeit nicht eindringlicher inszeniert oder präsentiert wurde (z.B. durch den Gartenarchitekten). Der heutige Zustand beschränkt sich auf die wenige Zentimeter hohe, kreisrunde Umfassungsmauer als Kennzeichnung der Lage des ehemaligen Drehkreuzes, das zum ‚Blumenbeet‘ umfunktioniert wurde. Durch den Wechsel der Blickrichtung nach außen und innen kann sowohl das historische Gebäude in seinem Kontext als auch der eigene Standpunkt wahrgenommen werden.

---

<sup>278</sup> KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE 1994, 94

Auch beim Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt von 1984 führt Ungers bewusst Sichtachsen zwischen Alt- und Neubau ein.<sup>279</sup> Das Projekt sah die vollständige Entkernung der alten Villa von 1901 und deren Einbeziehung in den Neubau vor. Während Ungers im Inneren ein neues „Haus im Haus“ schuf, legte er um die Fassade der alten Villa eingeschossige Galerien und Passagen, durch deren Deckenverglasungen der Besucher Sichtbezüge zur alten Fassade der Villa aufnehmen kann. Zusätzlich integrierte Ungers in den mit Glas überdachten Anbau im Süden der Villa einen alten Baum, der als Orientierungspunkt oder Symbol der Natur und als Rückbezug auf den historischen Bestand – Garten der alten Villa – verstanden werden kann.

Als Beispiel aus den 1990er Jahren ist erneut die Erweiterung der Hamburger Kunsthalle von Ungers von 1997 zu nennen, deren quadratischer Neubau, durch den Granitsockel vom Altbau getrennt, sich mittels eines umlaufenden Fensterbandes zum Altbau öffnet und Blickbezüge möglich macht.<sup>280</sup>

Um auf die Ausgangsfrage zurückzukommen, inwieweit sich eine Entwicklung innerhalb der Schaffung von Sichtbezügen nachzeichnen lässt, fällt bei der Untersuchung dieses Kunstgriffs auf, dass der bewusste Einsatz und die Inszenierung von Sichtachsen überwiegend bei An- und Umbauprojekten der 1980er und 1990er Jahre zu beobachten ist. Dem gegenüber stehen Anbauprojekte der 1960er und 1970er Jahre, die sich deutlicher dem Altbau verschließen.<sup>281</sup> Als Beispiel ist hier der Anbau an das Westfälische Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte in Münster von Bernd Köster und Herbert Balke aus den Jahren 1967-1972 zu nennen, der sich direkt an den rechteckigen Altbau von 1908 anschließt, im Inneren aber weder Sichtbezüge zum Altbau herstellt noch Ausblicke zulässt.

## **6. Offene, fließende Raumfolgen als Verstärkung der Flexibilität**

Für die Planungen zur Raumabwicklung setzte Kleihues das Gewicht – vor allem im Erdgeschoss – auf „offene, fließende Raumfolgen“<sup>282</sup>, um Alt und Neu bruchlos miteinander zu verbinden und gleichzeitig auf das auf Offenheit angelegte

---

<sup>279</sup> Vgl. hierzu: MONTANER/OLIVERAS 1987, 86-87

<sup>280</sup> Im Gegensatz zum Hamburger Bahnhof konnten die großen Fensterflächen im Erdgeschoss des Neubaus ohne Lichtschutz offen bleiben, da sich auf dieser Ebene lediglich Einrichtungen wie Kasse, Garderobe, Buchhandel usw. befinden. Vgl. hierzu: Claudia HERSTATT: Hamburger Kunsthalle. Galerie der Gegenwart, Hamburg 1997

<sup>281</sup> Ob sich die bewusste bauliche Auseinandersetzung mit dem historischen Bestand mittels Sichtbezügen – gerade in Deutschland – mit der in den 1980er und 1990er Jahren aufkommenden Erinnerungsbereitschaft für Vergangenes erklären lässt, wäre zu untersuchen.

<sup>282</sup> KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE 1994, 99

Museumskonzept eingehen zu können. Die Räume sollten „flexibel nutzbar“ sein, eine „vielfältige Teilung erlauben, durchgehend über Oberlicht und großzügige Raumhöhen verfügen, so dass die großformatigen Bilder und Skulpturen der Gegenwartskunst auch die ihnen eigene Aura vermitteln können“<sup>283</sup>. Die Frage ist, ob sich für die von Kleihues großzügig angelegten, flexiblen und fließenden Raumfolgen bei den aktuellen Museums(neu)bauten Vergleichsbeispiele finden oder ob sich Kleihues hiermit speziell dem Berliner Museumskonzept widmet.

Als Vergleich soll erneut Mies van der Rohe's Neue Nationalgalerie angeführt werden, deren Planung die Schaffung einer „Galerie des 20. Jahrhunderts“ verlangte. Um sowohl die permanente Sammlung als auch wechselnde Ausstellungen aufnehmen zu können, sollte das Haus ein hohes Maß an architektonischer Flexibilität aufweisen.<sup>284</sup> Mies kam der verlangten Flexibilität dadurch nach, dass er im Obergeschoss eine durchgehende quadratische Ausstellungshalle mit enormen Ausmaßen (65 m x 65 m x 8,40 m) konzipierte. Gerade in der stützenfreien und nur mit wenigen festen Einbauten (zwei Installationsschächten und Treppenanlagen zum Untergeschoss) versehenen Halle sah Mies die ideale Form verwirklicht, zeitgenössische Kunstwerke zu präsentieren.<sup>285</sup> Ähnlich wie später Kleihues entwarf Mies vielfältige Teilungsmöglichkeiten für die Halle, wie festinstallierte, großformatige Trennwände oder solche, die von der Decke herabgehängt wurden und über dem Boden zu schweben schienen.<sup>286</sup> Im unteren Geschoss setzte Mies für die ständige Sammlung, die auch kleinformatige Bildwerke umfasste, den Schwerpunkt auf niedrige Räume, die labyrinthisch und als offene, ineinander übergehende Raumfolgen angelegt sind, um dem Besucher besondere Übergänge und Durchblicke zu ermöglichen.<sup>287</sup>

Der Gedanke, Ausstellungshallen zu schaffen, die nur in ihren Umfassungsmauern gegeben sind und deren Binneneinteilung durch flexible, ephemere Stellwandsysteme gegeben ist, findet sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts weniger bei modernen Museumsbauten als bei Wechselausstellungshallen, die sich damit auf unterschiedliche Kunstobjekte und Präsentationsweisen einstellen können. Eines der wichtigsten Beispiele aus den 1970er Jahren ist das von Renzo Piano und Richard Rogers erbaute Kulturzentrum Centre Pompidou auf dem Plateau Beaubourg in Paris von 1972-1977. Als mehrstöckige ‚Fabrik‘ mit offenem Grundriss sollte das Haus auf den einzelnen Ebenen

---

<sup>283</sup> Ebd. 99

<sup>284</sup> VANDENBERG 1998, 4

<sup>285</sup> In der auf wenige Einbauten reduzierten Ausstellungshalle sieht VANDENBERG Mies' architektonisches Wollen seit den 1920er Jahren, eine architektonische Idealform zu finden. Diese sollte so flexibel wie möglich sein, mit einem Minimum an festen Elementen, was Mies auch den Spitznamen des „Architekten des flexiblen Raums“ eingebracht hat. Vgl. VANDENBERG 1998, 5-6

<sup>286</sup> Ebd. 5

<sup>287</sup> Ebd. 12

unterschiedliche Funktionen (wie Bibliothek, Wechselausstellungshallen, Ausstellungsräume für die eigene Sammlung des 20. Jahrhunderts) vereinen, musste dafür aber unterschiedliche und veränderbare Raumfolgen und -angebote aufweisen. Josep M. MONTANER stellt in seinen Untersuchungen über moderne Museumsbauten heraus, dass sich die Museen architektonisch seit den letzten Jahrzehnten dahingehend gewandelt haben, dass sie eine größere Flexibilität in Bezug auf eine vielfache Nutzung der Räume aufweisen müssen. Das steht deutlich im Gegensatz zum 19. Jahrhundert, in dem von den Museen in erster Linie erwartet wurde, „dass sie Raum für die ständige Kunstaussstellung zur Verfügung stellen [sollten]“<sup>288</sup>.

Während Kleihues die Übergänge zwischen den Räumen meist über hochrechteckige, kantige Durchbrüche ohne Profilierung konzipiert hat, wurden die Übergänge zum Neubaufügel und zum Treppenhaus – teils aus sicherheitstechnischen Gründen, teils um den Übergang zu inszenieren – mittels hochrechteckiger, glatt-weißer Türen geschlossen. Die von Kleihues angestrebte „leichte Orientierbarkeit [mittels] fließender Raum- und Ausstellungsbereiche“<sup>289</sup> wird durch den Wechsel von ineinander übergehenden Raumfolgen mit raumübergreifenden Durchblicken und einem deutlichen Separieren der Raumteile ohne Sichtbezüge allerdings stellenweise unterbrochen. Kleihues geht mit dem Motiv der offenen, fließenden Raumfolgen somit einerseits auf das auf Offenheit hin angelegte Ausstellungskonzept des Hamburger Bahnhofs ein, um andererseits auf die Ideen von klaren, durchgehenden Raumsequenzen innerhalb von Museen zurückzugreifen, die vielfältige, ephemere Binnenteilungen erlauben.

## **7. Licht als wichtiges Element der Präsentationstechnik**

Die Beleuchtung und deren Möglichkeiten der Inszenierung von Ausstellungsobjekten stellt eines der wichtigsten Themen innerhalb der Präsentationstechnik der Museen des 20. Jahrhunderts dar. In den 1960er und 1970er Jahren etablierten sich reine Kunstlichtmuseen, was damit zusammenhängt, dass die Ausstellungshäuser jener Jahre meist als geschlossene, „schatzkästchenartige“ Körper konzipiert wurden, die, wie bereits angesprochen, nicht nur den (Sicht-)Kontakt, sondern auch den Einfall von natürlichem Licht vermieden. Ein Beispiel ist das 1971-1974 erbaute Diözesanmuseum in Paderborn von Gottfried Böhm, welches auf einem quadratischen Grundriss offene und durch Treppen verbundene Raumfolgen aufweist, die sich um einen stockwerksübergreifenden Innenraum legen. Die Beleuchtung der Kunstwerke erfolgt ausschließlich über künstliche Lichtquellen.

---

<sup>288</sup> MONTANER 1990, 7

Dem entgegen stehen gerade in den 1980er und 1990er Jahren Tageslichtmuseen, die mittels großer Fensterfronten natürliches Licht in die Ausstellungsräume leiten und die lediglich zur Unterstützung künstliche Lichtquellen (meist Deckenfluter) einsetzen. Bei diesen Tageslichtmuseen handelt es sich überwiegend um kleinere Ausstellungsgebäude wie beispielsweise das Kunstmuseum Heidenheim oder die Ausstellungshallen der Saatchi und Menil Collection. Während bei den reinen Kunstlichtmuseen die Ausstellungsobjekte meist pointiert beleuchtet werden, entfällt dies bei den Tageslichtmuseen, die den Raum als ganzes mit gleichmäßigem Licht ausstatten und deren Beleuchtung sich je nach Witterung ändern kann.

Parallel zu den Tageslichtmuseen etablierten sich in den 1980er und 1990er Jahren Museen, die beide Beleuchtungsformen einsetzen, wie es bei der Fondation Beyeler in Riehen der Fall ist. Renzo Piano öffnete die Westseite des Museums mit einer durchgehenden Glaswand, durch die natürliches Licht in die angrenzenden Ausstellungsräume geleitet wird und Blickbezüge nach außen (in den Park und auf den Rosenteich) ermöglicht werden. Auch durch die verglaste Front der Nordseite wird Tageslicht in die anliegenden Räume gebracht, die allerdings nicht als Ausstellungsräume, sondern als eine Art ‚Meditationsräume‘ oder ‚Orte des Ausblicks in den Garten‘ konzipiert wurden. Die weiter südlich oder östlich liegenden Räume erhalten partiell einen natürlichen Lichteinfall von den östlichen und nördlichen Fensterfronten, werden aber in erster Linie durch eine künstliche Beleuchtung bestimmt. Innerhalb dieser Beleuchtung unterscheidet Piano zwischen einer ‚Raumbeleuchtung‘ und einer ‚pointierten, punktuellen Kunstwerkbeleuchtung‘.<sup>290</sup> Die Fondation Beyeler, welche durch die Kombination von Tages- und Kunstlicht innerhalb der Ausstellungsräume mit dem Begriff des ‚Mischlichtmuseums‘ umschrieben werden kann, kommt damit dem gegenwärtigen Verlangen nach natürlichem Licht und nach Ausblicken innerhalb der Museen nach und greift gleichzeitig die Möglichkeiten der künstlichen, punktuellen Beleuchtung auf.

Beim Hamburger Bahnhof legte Kleihues ebenfalls den Schwerpunkt auf einen Wechsel von natürlichem und künstlichem Licht, um durch die verschiedenen Möglichkeiten der Beleuchtung dem auf Flexibilität angelegten Konzept entgegenzukommen.<sup>291</sup> Die Dominanz der Beleuchtung liegt allerdings eindeutig auf dem Kunstlicht, das innerhalb der Ausstellungsräume von Neonröhren oder eingezogenen Lichtdecken ausgeht. Die tonnengewölbte Lichtdecke des Neubauflügels, die sowohl als

---

<sup>289</sup> KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE 1994, 98

<sup>290</sup> Vgl. hierzu: BEYELER 1998, 7. Besonders eindrucksvoll ist diese punktuelle Beleuchtung bei den ausgestellten afrikanischen Plastiken, die – beinahe im Halbdunkel stehend – durch die Beleuchtung von oben eine dramatische Inszenierung erhalten.

Filter für natürliches Licht als auch als Träger von Kunstlicht konzipiert wurde, wird gegenwärtig meist als Kunstlichtdecke verwendet. Während die westliche Glasfront des Neubaufüßels und die Mehrzahl der Fenster der Dreifüßelanlage durch Wandschalen verstellt oder durch Jalousien verhängt wurden, ist die historische Halle aufgrund ihres hohen Glasanteils der einzige Raum, der durch das Tageslicht bestimmt wird. Lediglich zur Unterstützung wurde eine künstliche Beleuchtung durch Neonröhren eingeführt. Auffallend bei der Beleuchtung innerhalb der Ausstellungsräume des Hamburger Bahnhofs ist, dass Kleihues gänzlich auf eine punktuelle Beleuchtung oder jegliche Art der Inszenierung der Objekte durch Licht verzichtet. Die meisten Ausstellungsräume zeichnen sich durch eine gleichmäßige Ausleuchtung aus, was einerseits der Möglichkeit eines schnellen Wechsels zwar entgegenkommt, jegliche spannungsvolle Kunstinszenierung allerdings ausschließt. Innerhalb der Räume werden die Kunstobjekte ebenso beleuchtet wie die sie umgebende Architektur.

## 8. Resümee

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die fünf genannten Aspekte beim Hamburger Bahnhof (Galerie, Fuge, Terrasse, Material, Blickachse) in erster Linie den Gedanken der Erinnerung und des Dialoges von Alt und Neu vergegenwärtigen und unterstützen. Erst in zweiter Linie wird auf das Museums- und Ausstellungskonzept eingegangen. Alle fünf Aspekte scheinen sich in Kleihues' Überlegungen zur „Kritischen Rekonstruktion“ einzugliedern und untermauern somit sein Theoriegebäude. Vor allem diesbezüglich lobte das Preisgericht die „Sensibilität, mit der Neu und Alt in Proportion, Material und Liebe zum Detail zusammengefügt werden“<sup>292</sup>. Kritisch anzumerken ist allerdings, dass Kleihues mittels der genannten Punkte vielerlei Rückbezüge herauskehrt, die eigentlichen Erinnerungsspuren vor Ort, d.h. Spuren des ehemaligen Kopfbahnhofs und Technikmuseums unmittelbar am einstigen Grenzverlauf, aber nicht thematisiert. Dies verwundert vor dem Hintergrund von Kleihues' stetem Insistieren auf ein Erinnern und Sichtbarmachen von „verdrängte[n] Erinnerungsspuren der Lebensgeschichte der Stadt, [deren] historischer Struktur [und] dem demonstrativen Gedächtnis der Stadt“<sup>293</sup>.

---

<sup>291</sup> Vgl. hierzu auch Kapitel VII.2.a) in Teil A.

<sup>292</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN/PREISGERICHT 1989, 4

<sup>293</sup> Josef Paul KLEIHUES: Begriff und Praxis der Erinnerung, in: MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN 1989, 61. Ein Versuch, sich der Geschichtlichkeit des Ortes visuell bewusst zu werden, ist das Anbringen einer Gedächtnistafel am westlichen Eingang des ZKM in Karlsruhe, das an die Grauen erinnern soll, die sich während der Zwangsarbeit in der ehemaligen Munitionsfabrik ereignet haben.

Die weiter angeführten Aspekte der Raumfolgen und der Beleuchtung, die – neben weiteren Punkten, die hier nicht vorgestellt werden können<sup>294</sup> – zu den wichtigsten Elementen der Präsentation und Ausstellung gehören, wurden von Kleihues in Hinblick auf ein offenes Ausstellungskonzept möglichst neutral und flexibel behandelt, um gleichzeitig die Architektur selbst zu inszenieren. Festzuhalten ist, dass Museen – insbesondere des 20. Jahrhunderts – aufgrund ihrer Formenvielfalt keinem übergeordneten architektonischen Bautyp nachkommen, sondern stets solitäre und individuelle Formen hervorbringen und lediglich in einzelnen Motiven vergleichbar sind.

Eine endgültige Bewertung der Architektur kann nur im Zusammenhang mit der Funktion des Baus – als Museum für Gegenwart – erfolgen, das heißt als ‚Behälter‘ und ‚Rahmen‘ für die ausgestellten Kunstwerke. Da die Architektur die Kunstobjekte in spezifischer Weise präsentiert, interpretiert und somit auf die Kunst einwirkt, zugleich aber auch das historische Gebäude mit seiner eigenen Geschichte narrativ auf den Ort wirkt, muss im folgenden Architektur und Konzept als Einheit betrachtet werden. Während das Museumskonzept bislang mit den Begriffen wie ‚Offenheit‘ und ‚größtmögliche Flexibilität‘ umschrieben wurde, soll zunächst dem zugrunde liegenden Konzept genauer nachgegangen werden, um es der Architektur entgegenzustellen.

---

<sup>294</sup>Diskutiert werden könnten ebenso der Einsatz der weißen Wandfarbe, die Behandlung des Eingangsfoyers oder der Türprofile, Treppengestaltungen etc.

## **C. Fragen zum musealen Konzept und seinen Vorbildern**

Der Abschnitt zum musealen Konzept soll vorzugsweise den Schlagwörtern „Museum für Gegenwart“ sowie „Kunst ohne Kunstgeschichte“ und den ihnen zugrunde liegenden Ideen nachgehen, die als Leitlinien für das Konzept des Hamburger Bahnhofs anzusehen sind.<sup>295</sup> Der geschichtlichen Einordnung des Museumskonzepts wird die Bewertung folgen, die auch die Frage nach der Neuartigkeit zu beantworten versucht. Es werden lediglich Tendenzen herausgearbeitet, ohne den Anspruch auf Vollständigkeit, die in diesem Rahmen nicht geleistet werden kann.<sup>296</sup>

### **I. Das Museumskonzept des Hamburger Bahnhofs**

Um Bewertungskriterien für die nachfolgende Diskussion zu erhalten, soll die vom DEUTSCHEN STÄDTETAG in Bonn 1964 formulierte, und auch heute immer noch gültige, Definition für das Museum angeführt werden. Danach ist das Museum „eine Sammlung von verschiedenartigen Gegenständen, die unter einem Gesamthema geordnet an einem festen Ort ständig ausgestellt sind“ und dem die „vier klassischen Aufgaben: Sammeln – Bewahren – Erforschen – Ausstellen“ mit unterschiedlicher Gewichtung zugrunde liegen.<sup>297</sup> Zu diskutieren ist, wie sich der Hamburger Bahnhof und sein Konzept zu dieser Definition verhalten, wobei zunächst noch einmal die wichtigsten Punkte zusammengefasst bzw. die Aspekte aus dem Kapitel VII. 1 in Teil A ergänzt werden sollen.<sup>298</sup>

---

<sup>295</sup> Anzumerken ist, dass in diesen dritten Teil der Arbeit vor allem die Erfahrungen einfließen, die die Autorin während des Praktikums am Hamburger Bahnhof sammeln konnte.

<sup>296</sup> Gerade das Thema Museologie und die Diskussion um gegenwärtige oder neuartige Museumskonzepte erfahren seit einigen Jahren eine Renaissance. Während noch bis in die 1970er Jahre die Literatur zu diesen Bereichen überschaubar blieb, sind es heute ganze Serien, die das Thema aufgreifen. Besonders herauszuheben ist die vom Karl Ernst Osthaus-Museum in Hagen herausgegebene Reihe unter der Leitung von Michael FEHR mit dem Titel „Museum im Museum“ und daraus vorzugsweise die Publikationen: Michael FEHR/Stefan GROHÉ (Hrsg.): Geschichte. Bild. Museum. Zur Darstellung von Geschichte im Museum, Köln 1989, Michael FEHR (Hrsg.): Imitationen. Das Museum als Ort des Als-Ob, Köln 1991, Michael FEHR/Clemens KRÜMMEL/Markus MÜLLER (Hrsg.): Platons Höhle. Das Museum und die elektronischen Medien, Köln 1995

<sup>297</sup> DEUTSCHER STÄDTETAG (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch deutscher Gemeinden 1964, Stuttgart 1964, 258

Das Museumskonzept lässt sich in vier Hauptpunkte zusammenfassen:

- (1) Die Breite und Offenheit des Museums wird dadurch gewährleistet, dass unterschiedliche Institutionen (vier Staatliche Museen und eine Privatsammlung)<sup>299</sup> ihre jeweiligen aktuellen und zeitgenössischen Arbeiten zur Verfügung stellen (integratives Prinzip)<sup>300</sup>, wobei weder für die unterschiedlichen Gattungen noch für die einzelnen Häuser ein „einheitliche[r] Zeithorizont“ vorgegeben ist.<sup>301</sup> Die Privatsammlung Marx wird dabei zwar in das Museum eingegliedert, verliert aber nicht ihre Eigenständigkeit.
- (2) Der Titel „Museum für Gegenwart“ impliziert, dass „kein neues Museum“ begründet werden soll, sondern vielmehr ein „sich wandelnde[r] und stets erneuernde[r] Ausstellungsort“, der eine „offene und auf permanente Veränderung angelegte Struktur“ verfolgt (elastisches Prinzip).<sup>302</sup>
- (3) Mit dem Begriff „Kunst ohne Kunstgeschichte“ soll betont werden, dass „der Hamburger Bahnhof die einzigartige Möglichkeit bietet, zeitgenössische Kunst in all ihren Aspekten und Materialien nebeneinander und miteinander zu präsentieren“, ohne die museumsübliche chronologische oder epochale Ausstellung zu verfolgen.<sup>303</sup>
- (4) Der im Titel geführte Begriff „Gegenwart“ soll ferner verdeutlichen, dass es nicht allein um bildende Kunst geht oder um die Aktualität der „Entstehungsdaten einzelner Werke“, sondern um „alle Aspekte, die für uns gegenwärtig sind, [wie beispielsweise] Künstler, Medien, Alltagskultur, Diskussion, Musik, Performances und Lesungen“.<sup>304</sup>

Diese vier Punkte sollen im Einzelnen untersucht und beurteilt werden.

## 1. Haus ohne eigene Sammlung

### Charakterisierung

Der Hamburger Bahnhof ist genau genommen ein Haus ohne eigene Sammlung. Er wird verstanden als Erweiterung und Sammlungspunkt vier Staatlicher Museen Berlins (Neue Nationalgalerie, Kupferstichkabinett, Kunstgewerbemuseum und Kunstbibliothek), deren Räumlichkeiten keine Ausdehnung der Bestände in die Zukunft zulassen. Die

---

<sup>298</sup> Die deutlichsten Formulierungen bezüglich des Konzepts finden sich in der Wettbewerbsausschreibung des SENATORS FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 4/26, und in der Spezialausgabe des MUSEUMSJOURNAL[S] 4 (1996) 22-23.

<sup>299</sup> Vgl. hierzu Kapitel VII.1 in Teil A

<sup>300</sup> Vgl. zum Begriff des „integrativen Prinzips“ Kapitel VII.1 in Teil A

<sup>301</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 26

<sup>302</sup> HONISCH 1996, 23; vgl. zum Begriff des „elastischen Prinzips“ Kapitel VII.1. in Teil A

<sup>303</sup> Ebd. 26

<sup>304</sup> Ebd. 22

aktuellen Ankäufe und Bestände dieser Häuser fließen direkt in den Hamburger Bahnhof ein, sollen aber nach einer bestimmten Verweildauer wieder in das jeweilige ‚Mutterhaus‘ zurückgehen, so dass die Bestände für den Bahnhof keine festen Größen darstellen. Die Sammlung Marx bildet die einzige Konstante innerhalb des Hauses, wobei auch sie auf Dauer dem Wechsel unterliegen soll. Wie aber ist ein Museum zu bewerten, das ohne feste Sammlung von unterschiedlichen (Dauer-)Leihgaben abhängig ist? Und lassen sich dafür Vergleichsbeispiele finden?

### **Konzeptgeschichte**

Die gewachsene Sammlung – als wichtigster Ausgangspunkt einer musealen Institution – ist vom späten 18. bis ins 20. Jahrhundert eine feste, kontinuierliche Größe.<sup>305</sup> Während die privaten, kirchlichen und herrschaftlichen Sammlungen der Renaissance bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts überwiegend für die Öffentlichkeit unzugänglich waren, kam es im Laufe des 18. Jahrhunderts zu entscheidenden Veränderungen. Der Wechsel vollzog sich dahingehend, dass die Sammlungen ihre ursprünglichen Räumlichkeiten (z.B. fürstliche Wunderkammern) verließen und den Grundstock musealer Einrichtungen bildeten.<sup>306</sup> Im 19. Jahrhundert bildeten die gewachsenen Sammlungen der Könige und Fürsten oftmals die Basis für die nunmehr verstärkt aufkommenden Museums(neu)bauten wie z.B. die Gebäude der Berliner Museumslandschaft Mitte des 19. Jahrhunderts.

Auch zu Beginn des 20. Jahrhunderts mussten sich die meisten Neuankäufe an dem bereits vorhandenen Bestand orientieren. In Berlin veranlasste Wilhelm Bode 1914 die Neugründung eines (neben der Berliner Museumsinsel) zweiten Museumskomplexes in Dahlem, der 1921 von Bruno Paul fertiggestellt wurde. Wiederum war es eine herrschaftliche Sammlung, die zu dieser Museumsgründung führte: Die großen Schenkungen aus dem Orient an Kaiser Wilhelm II. um 1900 bildeten den Kern für ein Museum der Weltkulturen.<sup>307</sup>

---

<sup>305</sup> Gute Hinführungen zu diesem Thema bieten die Arbeiten von Nikolaus PEVSNER [1976, 111-117], Ekkehard MAI/Peter PARET [(Hrsg.): Sammler, Stifter und Museen. Kunstförderung in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, Köln 1993] sowie Gerhard THEEWEN [Obsession-Collection. Gespräche und Texte über das Sammeln, Köln<sup>2</sup> 1995].

<sup>306</sup> Dieser Schritt vollzog sich parallel zu der, Mitte des 18. Jahrhunderts einsetzende Geschichts- und Bildungsbewegung des Bürgertums im Zeitalter der Aufklärung, aus der heraus sich die öffentliche Institutionalisierung der Museen entwickelte. Vgl. Ekkehard MAI/Peter PARET: Mäzene, Sammler und Museen – Problematisches zur Einleitung, in: MAI/PARET 1993, 3-5. Ein Beispiel für diese Neueinrichtungen ist das Museo Pio-Clementino in Rom, das 1773 begonnen wurde und dessen Kunstwerke und Antikenbestände der Kurie und somit der Kirche unterstanden. Daneben formierten sich Institutionen, die von fürstlicher Seite in Auftrag gegeben wurden und dieser unterstanden, wie das Museum Fridericianum in Kassel (1769-1779), das als erster selbständiger Museumsbau Europas auf der Kunst- und Wunderkammer sowie der Antikensammlung Friedrichs II. aufbaute. Siehe hierzu: PLAGEMANN 1967, 12-15

<sup>307</sup> PREIß 1992, 120-123

Auch die Museen aus der Mitte des 20. Jahrhunderts wurden um eine bestehende Sammlung geplant. So führte der Erwerb eines Konvoluts von 88 Aquarellen und Zeichnungen von Paul Klee 1960 zur Gründung der Kunstsammlung Nordrhein-Westfalen durch Werner Schmalenbach.<sup>308</sup> Dieser Ankauf, der auf Drängen der Düsseldorfer Bürger von der Landesregierung finanziert wurde, bildete den entscheidenden Grundstock für die heutige Sammlung. Auch gegenwärtig finden sich zahlreiche Beispiele für ein Anknüpfen und Fortsetzen einer spezifischen Geschichte einer Sammlung durch Neuerwerbungen.

Zu nennen ist hierbei die Hamburger Kunsthalle, deren Direktor Uwe M. Schneede die Vorgabe setzte, dass sich das heutige Ausstellungskonzept in Bezug auf das 20. Jahrhundert aus der Sammlung des Hauses seit der Mitte des 19. Jahrhunderts heraus entwickeln muss.<sup>309</sup> Den Ausgangspunkt der heutigen Sammlung bildet ein über 30 000 Blatt umfassendes Graphik-Konvolut.<sup>310</sup>

Mit dem Ungers-Neubau von 1997 wurde ein architektonisches Ensemble erweitert, um das inhaltliche Konzept, d.h. das Anknüpfen an die ursprüngliche Sammlung, fortzuführen. Um die eigenen Bestände durch zeitgenössische Arbeiten zu vergrößern, konnte Schneede Dauerleihgaben aus Privatsammlungen für sein Haus gewinnen, wobei er im Gegensatz zum Hamburger Bahnhof bewusst auf eine Vielzahl von Leihgebern und auf eine Auswahl aus deren Beständen setzte. Die ausgestellten Kunstwerke im Neubaukomplex setzen sich ausschließlich aus Teilen der Sammlungen Onnasch, Cremer, Froehlich, Burda, Scharpff, Hegewisch und Schack zusammen. In Hamburg bildet eine museale, in sich geschlossene Sammlung den Kern des Hauses, der durch Privatsammlungen ergänzt wird.

Weiter ist das 1997 eröffnete Museum für Kunst und Medientechnologie (ZKM) in Karlsruhe zu nennen, das neben der Hochschule für Gestaltung, der Städtischen Galerie und dem Medienmuseum auch das Museum für Neue Kunst beherbergt. Der Begründer und ehemalige Leiter Heinrich Klotz legte bei der Konzeption des Museums Wert darauf, dass sich sowohl das Museum für Neue Kunst als auch das Medienmuseum, die aus dem 1989 begründeten ZKM hervorgingen, allein auf die eigene Sammlung konzentrieren, ohne Leihgaben hinzunehmen zu müssen. Anfang Dezember 1999 wurde in den zwei nördlichen der insgesamt zehn Lichthöfe das Sammlermuseum eröffnet, in dem die Bestände verschiedener Privatsammlungen des 20. Jahrhunderts denen des Hauses

---

<sup>308</sup> KAT. MUSEUM DER GEGENWART – Kunst in öffentlichen Sammlungen bis 1937, Kunstsammlung Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 1987, 9

<sup>309</sup> Nicola KUHN: Glanzlichter vom Glockengießerwall, in: BERLINER TAGESSPIEGEL (5.12.1996) 28

<sup>310</sup> Die Sammlung geht auf den Kunsthändler Georg Harzen und seine Schenkung von 1863 zurück, die den Wunsch nach einem eigenständigen Museum bestärkte. Alfred Lichtwark, der 1886 als Museumsdirektor antrat, versuchte, den Schwerpunkt der Neuankäufe auf die französischen Impressionisten sowie auf Hamburger Künstler zu legen. Darüber hinaus setzte er sich für die Vergrößerung der alten Kunsthalle durch einen Neubau ein, der im Mai 1919 fertiggestellt wurde.

gegenübergestellt werden. Auch Karlsruhe stellt ein Beispiel für ein museales Institut dar, das einen hauseigenen Kernbestand mit Privatsammlungen bereichert.

Somit kann festgehalten werden, dass sowohl die Museen des 18. und 19. Jahrhunderts als auch die des 20. von einem festen ‚Sammlungsgrundstock‘ ausgehen, um den sich die Erweiterungsankäufe oder Dauerleihgaben gruppieren. Die gewachsene Sammlung trägt für die Museen durch ihre innere Stringenz und Geschlossenheit vor allem zu ihrer Identität bei. Die Sammlung „an einem festen Ort ständig“ zu präsentieren, stellt gleichzeitig auch eine Bedingung für diese Identität dar.

Besonders zu betonen ist bei dem Hamburger und dem Karlsruher Beispiel, dass die Leiter beider Häuser – im Gegensatz zum Hamburger Bahnhof – bewusst auf das Hinzuziehen mehrerer Sammlungen bzw. unterschiedlicher Ausschnitte aus den einzelnen Privatsammlungen geachtet haben. Damit stellt sich allerdings auch die Frage, wie man mit privaten, in sich geschlossenen Sammlungen verfahren darf, die innerhalb der staatlichen Einrichtungen nur als Leihgaben auftreten. Jede Privatsammlung hat ihre spezifische Ausprägung. Heute verbindet sich beinahe mit jedem Namen eines Sammlers eine bestimmte Handschrift. Die Sammlung als gewachsene Größe spiegelt stets eine sehr persönliche Note, sei es im Geschmack oder in der Sammelleidenschaft etc. Schwierig wird es, sobald dieses geschlossene Ganze, wie im Fall Hamburg oder Karlsruhe, auseinandergerissen und nur in Teilen ausgestellt wird, die eventuell für den Charakter der Sammlung an sich gar nicht repräsentativ sind.<sup>311</sup>

Kritisch anzumerken sei zudem, dass es heute eine Inflation von sogenannten Privatsammlern gibt – gerade im Bereich der zeitgenössischen Kunst -, die ihre meist äußerst schnell gewachsene Sammlung öffentlich zeigen (möchten). Man vermisst die kritische Bewertung dieser, meist für einen privaten Zweck ausgerichtete Akkumulation von Kunstwerken, die nun musealen und öffentlichen Ansprüchen genügen sollen und nur selten eine tatsächliche Kennerschaft widerspiegeln.

### **Bewertung**

Der Hamburger Bahnhof unterscheidet sich von solchen Beispielen insofern, als dass ausschließlich eine Sammlung (Marx) gezeigt wird,<sup>312</sup> die nicht in Auszügen, sondern in ihrer gesamten Breite permanent ausgestellt wird. Der Besucher hat daher tatsächlich die Möglichkeit, die Sammlung als solche zu bewerten. Die Entscheidung dazu wirkt in

---

<sup>311</sup> Eduard BEAUCAMP spricht im Hinblick auf das mit dem ZKM in Karlsruhe von einer neuen „Leihgaben-Ausstellung“ im Gegensatz zu einem in sich geschlossenen Sammlermuseum, in: Eduard BEAUCAMP: Die Couch soll draußen bleiben, in: FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG (7.12.1999) 53.

diesem Punkt sammlungs- bzw. sammlergerechter. Schwierig wird die Eingliederung einer einzigen Sammlung in das Museums- und Ausstellungskonzept des Hamburger Bahnhofs in einem anderen Punkt: Das Haus wurde anfänglich ohne festen Bestand konzipiert oder die Überlegung, Kunstwerke dauerhaft zu präsentieren. Dadurch löst es sich deutlich von dem ursprünglichen Charakteristikum eines Museums, eine beständige und hauseigene Sammlung als Grundstock bzw. Ausgangspunkt vorzuweisen. Während die Bestände der vier Staatlichen Museen in Teilen das Haus bespielen und somit einen größtmöglichen Wechsel garantieren sollen, muss parallel die Sammlung Marx – zwar nicht vollständig, aber in großen Teilen – konstant gezeigt werden.

Die Entscheidung, eine große Privatsammlung in den Bestand aufzunehmen, muss auf zweierlei Weise bewertet werden: Gerade aufgrund der geringen finanziellen Mittel, die gegenwärtig den Museen zum Agieren bleiben, stellt das Hinzuziehen von Privatsammlungen (und deren zeitlich begrenzte Ausstellung) für die Museen eine Chance dar, die eigene Sammlung um wichtige Werke zu bereichern. Durch diese Entscheidung der Integration haben sowohl der Hamburger Bahnhof als auch das Land Berlin die Möglichkeit erhalten, eine der bedeutendsten Sammlungen der amerikanischen Pop-Art der 1960er Jahre sowie wichtiger Einzelpersonen an die Stadt dauerhaft zu binden und auszustellen. Ein Schritt, der aus eigener, finanzieller Kraft nicht möglich gewesen wäre. Dennoch ist es kritisch zu bewerten, wenn eine Sammlung, die eigenständig von einem Kurator geleitet und betreut wird und die in der Präsentation auf eine bestimmte Richtung abzielt, in eine Staatliche Institution eingegliedert wird. Denn die Verbindung einer Staatlichen und einer privaten Sammlung setzt eine einigende Ausstellungs- und Ausrichtungspolitik voraus, wie sie – vor allem beim Hamburger Bahnhof – nicht geleistet werden kann. Während eine Privatsammlung immer auf die Vermittlung ihres speziellen Gesichts, ihrer Breite und damit ihrer Identität ausgerichtet sein wird und somit auch die Persönlichkeit des dahinterstehenden Sammlers bzw. der Sammlung verkörpert, müssen Staatliche Museen einem öffentlichen Kulturauftrag nachkommen und werden ihre Sammlungspolitik daraufhin ausrichten.

Vergleichen lässt sich die Situation am Hamburger Bahnhof eher mit den in den letzten zehn Jahren verstärkt auftretenden privaten Sammlermuseen, deren Bestände den Grundstock und die Voraussetzung für einen Museumsneubau bilden. Diese Museen zeichnen sich dadurch aus, dass ein Sammler seine Bestände der Öffentlichkeit zugänglich macht und meist selbst als Direktor oder Künstlerischer Leiter des Museums

---

<sup>312</sup> Im Moment der Eröffnung des Hamburger Bahnhofs war an weitere Privatsammlungen in Realiter nicht zu denken.

auftritt.<sup>313</sup> Die Fondation Beyeler in Riehen, die auf der Sammlung des Kunsthändlers Ernst Beyeler aufbaut, ist dafür ein Beispiel. Nicht vergessen sollte man jedoch bei diesem Beispiel, dass ein (aktiver) Kunsthändler versucht, auf der einen Seite einem öffentlichen Kulturauftrag nachzukommen, um auf der anderen Seite seinem Galeristeninteresse nachzukommen, was der Fondation bisweilen den Nachgeschmack eines „show-rooms“ einbringt.

Die Eingliederung der Privatsammlung Marx als alleinige und momentan relativ beständige Größe in den Räumen des Hamburger Bahnhofs vermittelt daher den Eindruck eines Sammlermuseums innerhalb eines Staatlichen Museums.<sup>314</sup> Die Betonung des Wortes ‚Sammlermuseum‘ scheint auch deshalb besonders zutreffend, weil dieser Bereich nicht, wie in anderen Häusern, eingegliedert und in die Sammlung integriert wurde, sondern weil die Kunstwerke der Sammlung Marx eigenen, privat motivierten Gesetzen folgen. Das Haus bietet der Sammlung Marx eine Ausstellungsmöglichkeit, über die deren Kurator frei entscheiden darf. Frappierend an diesem Punkt ist auch, dass mit der Eingliederung der Sammlung Marx das Museum zwar die Chance wahrnimmt, besondere Kunstwerke zeigen zu können, um dadurch die eigenen Bestände zu bereichern; gleichzeitig negiert das Haus damit aber sein Konzept, das sich gerade gegen eine Beständigkeit ausspricht.

## **2. Ausstellungshalle statt Museum**

### **Charakterisierung**

Zu untersuchen ist, inwiefern der im Titel des Hauses geführte Begriff Museum zu bewerten ist. Innerhalb des ursprünglichen Museumskonzepts von 1989 wurde festgeschrieben, dass ein „sich wandelnder und stets erneuernder Ausstellungsort“<sup>315</sup> geschaffen werden sollte. Das Berliner Museum wurde definiert als ein Ort, an dem ein fester Bestand – sei es eine oder mehrere Sammlungen oder einzelner Dauerleihgaben – gezeigt wird. Dem entgegen stehen Institutionen wie Kunstvereine oder Ausstellungshallen, die den Schwerpunkt nicht auf das Sammeln oder auf den Umgang mit dem eigenen Bestand setzen, sondern auf permanent wechselnde Ausstellungen. Um deutlich zu machen, wie der Begriff Ausstellung definiert werden kann, soll die von Georg

---

<sup>313</sup> Vgl. hierzu: Paul MAENZ: Galerist und Sammler, in: THEEWEN 1995, 45-54; Gerhard THEEWEN: Sammeln müssen, in: THEEWEN 1995, 5-6

<sup>314</sup> Anzumerken ist, dass vor allem in den Monaten nach der Eröffnung des Hamburger Bahnhofs immer wieder als ‚Museum (Sammlung) Marx‘ in aller Munde war und von einem Großteil der Öffentlichkeit in dieser Form auch verstanden wurde.

<sup>315</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 26

Friedrich KOCH gegebene Charakterisierung angeführt werden.<sup>316</sup> KOCH umschreibt die Kunstaussstellung als einen „zeitlich begrenzte[n] und örtlich nicht gebundene[n] Schaubzusammenhang von Kunstgegenständen, der, nach bestimmten Gesichtspunkten ausgewählt, zu einem besonderen Zweck oder einem gegebenen Anlass gezeigt wird“<sup>317</sup>. Zu diskutieren ist, ob sich der Hamburger Bahnhof nicht eher mit Ausstellungshallen und deren Funktionen vergleichen lässt.

### **Konzeptanalyse**

Die Analyse konzentriert sich dabei nicht auf die Entwicklung der Ausstellungshallen und deren Ursprünge als Folge der Kulturpolitik von Kunstvereinen zu betrachten<sup>318</sup>, sondern es soll vielmehr diskutiert werden, was beim Hamburger Bahnhof mit der Idee verbunden wurde, ein Ausstellungshaus sein zu wollen, dennoch den Titel Museum zu führen.

Gerade im 20. Jahrhundert erfuhr die Ausstellung dahingehend eine Veränderung, dass sie nicht ausschließlich in Kunstvereinen, Galerien, Kunsthallen etc. stattfinden sollte. Verstärkt hielt sie Einzug in die Räumlichkeiten der Museen, die darin eine Möglichkeit der ‚Wiederbelebung‘ und des Attraktivitätsgewinns sahen (und bis heute sehen). Lange Besucherschlangen vor den Eingängen zu Großausstellungen oder überfüllte Ausstellungssäle gehören heute zum Alltag vieler großer Häuser. Der Blick der Museen richtete sich vor allem ab den 1970er Jahren verstärkt auf den Besucher, der seine oftmals negative Einstellung gegenüber dem Haus verlieren sollte. Gerade Großausstellungen oder anderweitige Events und Aktionen sollten dazu verhelfen, Berührungängste mit einer ‚staubigen‘ oder als langweilig deklarierten Institution zu verlieren.<sup>319</sup> Zu Beginn der 1980er Jahre ging man dazu über, die Erfolge eines Museums

---

<sup>316</sup> Georg Friedrich KOCH: Die Kunstaussstellung. Ihre Geschichte von den Anfängen bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts, Berlin 1967

<sup>317</sup> EBD., 5

<sup>318</sup> Ausstellungshallen sind Errungenschaften von Kunstvereinen, die sich seit dem ausgehenden 18. und verstärkt im 19. Jahrhundert formiert haben. Der erste deutsche Kunstverein wurde bereits 1792 in Nürnberg von dem erstarkenden Bürgertum begründet, um zeitgenössische, auch unbekannte Künstler vorzustellen. Um besonders das Ausstellungswesen zu fördern, gehörte zu den Aufgaben des Kunstvereins auch die Errichtung von Ausstellungshallen aus eigenen Mitteln. Vgl. hierzu: ebd. 270

<sup>319</sup> Ein wundervoll überspitztes Beispiel für diese Haltung gegenüber Museen liefert der Textauszug aus Charles BUKOWSKIS „Aufzeichnungen eines Außenseiters“ (Frankfurt 1977, 68): „Nichts ist so deprimierend und verstunken wie ein Museum. [...] In jeder Etage müsste also eine Bar sein; das allein würde schon die laufenden Ausgaben decken und möglicherweise auch noch die Restaurierung diverser Kunstwerke [...]. Als nächstes würde ich auf jeder Etage eine Rock Band, eine Swing Band und ein Sinfonieorchester installieren; plus drei oder vier gutaussehende Weiber, die nichts als rumzulaufen und gut auszusehen hätten. Mit anderen Worten, zum Sehen und Lernen bedarf es erst mal einer geeigneten Atmosphäre, d. h. der Stall muß die richtige Vibration ausstrahlen. So wie es heute ist, werfen die Leute einen flüchtigen Blick auf das lädierte Hinterteil des [ausgestopften] Säbelzahn timers und drücken sich daran vorbei, etwas peinlich berührt und leicht gelangweilt.“ BUKOWSKI gibt nicht auf äußerst ironisch Weise ein Museumsszenario wieder, sondern bringt gleichzeitig diverse ‚Vorschläge‘, die – so überspitzt sie klingen mögen – heute in vielen Museen zum

nicht nur an den Besucherzahlen zu messen, sondern verglich sie kurioserweise immer wieder mit den Besucherzahlen von Fußballereignissen.<sup>320</sup> Die Picasso-Retrospektive 1980 im Museum of Modern Art in New York, bei der man täglich bis zu 7400 Besucher zählen konnte, wurde lange Jahre als das beste Beispiel dafür genannt, in welchem Umfeld ein Besucherpotential vorhanden sei, das man lediglich mit besonderen Ausstellungen oder Ereignissen begeistern müsse.<sup>321</sup> Eine gesteigerte `Schaulust` der Öffentlichkeit darf aber nicht mit einer ebenso anwachsenden `Wissenslust` bzw. wahrer Kunstbegeisterung verglichen werden. Ekkehard MAI stellte in seinem Aufsatz heraus, dass oftmals „die Objekte erst dann an neuem Stellenwert [gewinnen], wenn sie temporär in einem ungewohnten Zusammenhang erscheinen, wenn das Besondere das Gewohnte, nicht einmal Bekannte übersteigt“<sup>322</sup>. Museen und Häuser, die ausschließlich auf wechselnde und somit immer neue Kunstwerkpräsentationen setzen, bleiben die ‚Gewinner‘ der letzten Jahrzehnte. Belohnt wird dieser Schritt zum Ausstellungshaus nicht nur durch die Einnahmen, die für ein weiteres Agieren entscheidend sind, sondern auch durch ein verbessertes, meist internationales Renomee, wie beispielsweise beim Haus der Kunst in München. Der damalige Direktor, Christoph Vitali, liess bis zu vier große Ausstellungen gleichzeitig stattfinden, um das Haus für ein noch breiteres Publikum attraktiv zu machen. Dadurch aber, dass immer mehr Häuser ausschließlich auf einen schnellen und konstanten Wechsel setzen und somit auch dem Zwang nach immer herausragenderen und exklusiveren Ausstellungen unterliegen, werden oftmals die Abteilungen der festen Bestände verkleinert bzw. geschlossen, um Räumlichkeiten für Wechselausstellungen zu maximieren.<sup>323</sup> Damit einher geht meist die Intention, die nun im Haus ‚vorhandenen‘ Besucher ebenso für die ständige Sammlung zu begeistern. Leider zeigt sich aber meist, dass Ausstellungen nicht automatisch mehr Besucher für die permanente Kollektion begeistern können.

---

Alltag geworden sind, wenn man an Veranstaltungen wie Museumsnächte, Events mit Top-Models, Modenschauen wie etwa im Guggenheim Museum oftmals üblich, denkt.

<sup>320</sup> Ebd. 7-10. Kurios ist dieser Vergleich vor allem deshalb, weil sich gerade das Publikum von Museen oder Fußballstadien überhaupt nicht vergleichen lässt.

<sup>321</sup> Douglas DAVIS: *The Museum Transformed*, New York 1990, 18

<sup>322</sup> MAI 1986, 10

<sup>323</sup> Als Beispiel lässt sich die Kunsthalle Emden anführen, die die eigentliche Sammlung Henri Nannen meist nur auf wenige Räume im Erdgeschoss reduziert, während dem Obergeschoss und den angrenzenden Bereichen Wechselausstellungen vorbehalten sind. Bis vor wenigen Jahren sah das Konzept des Hauses aber eine genaue Umkehrung der heutigen Situation vor: die eigene Sammlung sollte über das ganze Haus verteilt bleiben, um nur in bestimmten Räumen temporäre Ausstellungen zu zeigen.

## Bewertung

Der Hamburger Bahnhof reiht sich durch das auf permanente Veränderung angelegte Konzept deutlich in die Gruppe der Ausstellungshäuser oder Institutionen ein, die in besonderem Maße auf Wechselausstellungen setzen. Er wird verstanden als Ort, an dem Bestände anderer Museen ‚durchmischt‘ und temporär ausgestellt werden. Die dem Museumsbegriff innewohnende Konzentration auf die eigene Sammlung als auch andererseits die Permanenz der ausgestellten Kunstwerke werden dadurch negiert. Auch wird der Name des Hauses, ‚Museum‘ für Gegenwart, hierbei noch unklarer. Es fragt sich, wie ein Haus zu beurteilen ist, das sich nicht durch seine Sammlungstätigkeit, sondern seine Ausstellungstätigkeit definiert.

Das Konzept des Hamburger Bahnhofs unterscheidet sich von den derzeit gehäuft auftretenden Tendenzen, auf Ausstellungen zu setzen, dadurch, dass der Bereich der festen Sammlung gänzlich ausgeklammert und das Haus als ein durchgehender ‚Wechselausstellungsbereich‘ verstanden wird.<sup>324</sup> Gerade der Anspruch, gleichzeitig Museum zu sein, zieht Schwierigkeiten nach sich. Ein ständiger Wechsel verlangt Kunstwerke, die dieser ständigen Standortveränderung nachkommen können. Katharina HEGEWISCH führt für diese verstärkt aufkommende Forderung an die Kunstobjekte den Begriff der „Ausstellungskunst“ ein, die nicht nur für den Betrachter schnell erfassbar und ansprechend sein müsse, sondern auch jederzeit leicht zu transportieren sei.<sup>325</sup> Gerade aber dieser kontinuierliche ‚Kunstwerktransport‘, den Helmut BÖRSCH-SUPAN mit den Worten „Tod auf Reise-Raten“<sup>326</sup> umschreibt, wird nicht zuletzt aus konservatorischer Sicht immer heikler. Doch inwieweit können die Arbeiten des Hamburger Bahnhofs dieser Forderung nach Flexibilität nachkommen? Gerade die Kunstobjekte in der historischen Halle, wie etwa Anselm Kiefers tonnenschwere Arbeit der „Volkszählung“ oder Richard Longs speziell für den Ort geschaffener „Berliner Steinkreis“, sind sicherlich keine Arbeiten, die auf einen schnellen Wechsel hin angelegt wurden und diesen auch zulassen. Bezeichnend hierfür ist, dass die historische Halle gegenwärtig, nach einer sechswöchigen Schließung des gesamten Hauses, erstmals seit Eröffnung des Museums 1996 komplett ausgeräumt wurde, um die Jahrtausendausstellung präsentieren zu können. Das Konzept verlangt dem Haus eine Möglichkeit ab, die nur bedingt und mit einem enormen Aufwand umgesetzt werden kann.<sup>327</sup>

---

<sup>324</sup> „Damit entfällt der sonst museumsübliche Unterschied zwischen Sammlungs- und Ausstellungsräumen.“, in: SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 4

<sup>325</sup> Katharina HEGEWISCH: Einleitung, in: Bernd KLÜSTER/Katharina HEGEWISCH (Hrsg.): Die Kunst der Ausstellung. Eine Dokumentation dreißig exemplarischer Kunstaustellungen dieses Jahrhunderts, Frankfurt/Leipzig 1995, 13-14

<sup>326</sup> Helmut BÖRSCH-SUPAN: Tod auf Reise-Raten, in: DIE ZEIT (17.10.1985) 49

<sup>327</sup> Es wäre zu diskutieren, ob das Museum durch dieses Konzept dem Anspruch, Ort der Forschung zu sein, gerecht wird. Gerade das Vorhaben, ‚Ausstellungsmuseum‘ zu sein, verlangt zugleich einen enormen

Fraglich wird dabei ebenso, warum der Hamburger Bahnhof seine provisorische Funktion der späten 1980er Jahre, ein Gebäude für Wechselausstellungen zu sein, aufgegeben hat, um sich neu als Museum zu definieren, welches den Ansprüchen an eine museale Einrichtung nur bedingt nachkommen kann. Gerade mit Harald Szeemanns Ausstellung „Zeitlos“ (1988) wurde die Idee verfolgt, eine temporäre zeitgenössische Ausstellung zu realisieren, die nicht zuletzt dadurch ihrem Anspruch auf Gegenwärtigkeit gerecht wurde, dass die eingeladenen Künstler ihre Arbeiten an einem für sie speziell zugeteilten Ort umsetzen konnten. Dieser Schritt, aus einer Ausstellungshalle ein Museum zu konzipieren, um dann innerhalb des Museumskonzepts ausschließlich auf Wechselausstellungen zu setzen, bleibt daher sehr fraglich.

### **3. Kunst ohne Kunstgeschichte**

#### **Charakterisierung**

Parallel zum Begriff „Museum für Gegenwart“ betonte das Haus das vom damaligen Direktor Dieter HONISCH 1996 geprägte Vorhaben „Kunst ohne Kunstgeschichte“<sup>328</sup> präsentieren zu wollen. Damit war gemeint, die gegenwärtig vertretenen Kunstwerke des Hauses nicht chronologisch, nach Stilen, Strömungen oder Gruppen auszustellen, sondern die Bestände der vier Institutionen mit der Sammlung Marx zu mischen, ohne dabei eine „zeitliche oder inhaltliche Trennlinie“ vorzugeben.<sup>329</sup> So werden beispielsweise „im Bereich der Malerei [...] die 70er bis 90er Jahre gezeigt, während gleichzeitig im Bereich der Architektur die 20er bis 90er Jahre präsentiert werden und wiederum gleichzeitig im Bereich des Designs die ganze Zeitspanne des 20. Jahrhunderts“<sup>330</sup>. Ziel sollte eine durchmischte, zeitlich nicht festgelegte Ausstellung der Kunst des 20. Jahrhunderts sein.

Diese Zielsetzung steht im deutlichen Gegensatz zur musealen Definition des DEUTSCHEN STÄDTETAGS von 1973 in Stuttgart. Zu der 1964 vorgebrachten Charakterisierung<sup>331</sup> wurde hinzugefügt, dass „Museen und Kunsthallen [...] nicht nur sammeln, konservieren und forschen [sollen], sondern die Vergangenheit veranschaulichen, die Zeitströmungen am Wandel der Kunstauffassungen darstellen,

---

Aufwand für Organisation und Verwaltung, so dass es den wenigen Mitarbeitern nur bedingt möglich ist, einer wissenschaftlichen, fundierten Tätigkeit nachzukommen.

<sup>328</sup> Dieter HONISCH in der Eröffnungsrede vom 1. November 1996 im Hamburger Bahnhof.

<sup>329</sup> Dieter HONISCH 1996, 23

<sup>330</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 26

<sup>331</sup> Siehe S.2

Orientierungen in einer sich verändernden Welt geben und die Kreativität der Besucher anregen, [was eine] intensive Bildungsarbeit erforderlich [mache].<sup>332</sup>

### **Konzeptgeschichte**

Die chronologische und didaktische Präsentation von Kunstwerken innerhalb der Museen ist zeitlich gekoppelt an die Öffnung der Museen für eine breites Publikum und die damit verbundene Einbindung des Betrachters. Während die meisten Sammlungen des 18. Jahrhunderts allein den Archäologen, Künstler und Gelehrte zugänglich waren und nur in Ausnahmefällen, wie dem Fridericianum, für eine breite Öffentlichkeit, änderte sich dies mit der Wende zum 19. Jahrhundert. Mit der Eröffnung des Musée Napoléon 1803 im Pariser Louvre war es dem Bürger zumindest an den „letzten drei Tage[n] der Dekade“<sup>333</sup> möglich, Gemälde, Antiken und Skulpturen der königlichen, kirchlichen und adeligen Sammlung zu besichtigen.<sup>334</sup> Das Musée Napoléon, das sich als „staatliche Erziehungsinstitution“ verstand, führte erstmals eine Systematisierung in der Präsentation der Kunstwerke ein, die durch erklärende Unterschriften und Museumskataloge ergänzt wurde.<sup>335</sup> Die Schaffung eines Systems innerhalb der Hängung erfolgte nach Formaten, Schulen oder Stilen. In Deutschland war es vor allem Karl Friedrich Schinkel, der mit dem von ihm geplanten und gebauten Alten Museum in Berlin nicht nur architektonisch eine „moralische Anstalt“ verwirklichen wollte, sondern auch inhaltlich eine „staatsbürgerliche Bildungsanstalt“ konzipierte.<sup>336</sup> Hinzu kam, dass Schinkel die Museumseinrichtung nicht nur nach kunsthistorischen Überlegungen, sondern ebenso nach subjektiv erlebbaren und besucheranziehenden Gesichtspunkten ausrichtete. Dennoch prägte Schinkel ein für das 19. Jahrhundert vorbildhafte „primär kunsthistorisch ausgerichtete Museum [...], das Entwicklungslinien, Schulen und Einflüsse vorführt“<sup>337</sup>.

Tatsächlich neuartige Richtlinien innerhalb der Präsentation wurden erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts verwirklicht. Gerade die ‚Kunstwerkinszenierung‘ war ein Aspekt, der im 19. Jahrhundert noch gänzlich fehlte.<sup>338</sup>

---

<sup>332</sup> DEUTSCHER STÄDTETAG: Bildung und Kultur als Element der Stadtentwicklung, Stuttgart 1973, zitiert nach Ekkehard NUISSEL/Ulrich PAATSCH/ Christa SCHULZE (Hrsg.): Bildung im Museum. Zum Bildungsauftrag von Museen und Kunstvereinen, Heidelberg 1987, 12

<sup>333</sup> PLAGEMANN 1967, 16

<sup>334</sup> Ebd. 16

<sup>335</sup> Ebd. 16

<sup>336</sup> VOGTHERR 1995, 45-50

<sup>337</sup> Ebd. 50

<sup>338</sup> Anzuführen sind beispielsweise Wilhelm Bodes Museumskonzepte nach 1900, die auf die Schaffung von „Stimmungs- und Stilräumen“ angelegt waren, um ein „ästhetisches Museum“ zu begründen (vgl. hierzu: Alexis JOACHIMIDES: Die Schule des Geschmacks. Das Kaiser-Friedrich-Museum als Reformprojekt, in: JOACHIMIDES/KUHRAU/VAHRSON/BERNAU 1995, 155).

Mit der Gründung des Bauhauses 1919 in Dessau durch Walter Gropius und noch deutlicher mit der Eröffnung des Museum of Modern Art 1929 in New York durch Alfred Barr wurden insofern neue Richtlinien für (zeitgenössische) Museen gesetzt als dass neben den bildenden Künsten auch Architektur, Fotografie oder angewandte Kunst des 20. Jahrhunderts, wie etwa Design, ausgestellt werden sollten.<sup>339</sup> In Anklang an die englische *Arts and Crafts*-Bewegung des späten 19. Jahrhunderts präsentierte Gropius die Inhalte des Bauhauses als einen komplexen „Zusammenhang zwischen der Welt der Kunst und der Welt der Produktion“<sup>340</sup>, bei der Architektur, bildende Kunst, Design etc. des frühen 20. Jahrhunderts als eine Art Gesamtkunstwerk vereint werden sollten. Während seiner Europareise 1925, auf der Alfred Barr auch Ideen für ein neues museales Konzept sammelte, besuchte er u.a. das Dessauer Bauhaus. Die dort realisierte Idee, eine alles Künstlerische umfassende Institution zu schaffen, integrierte Barr in sein New Yorker Projekt und dessen musealen Plan.<sup>341</sup> Statt einer ‚Durchmischung‘ der einzelnen Gattungen verfolgte Barr jedoch eine räumliche Trennung und Gruppierung der unterschiedlichen Bereiche.<sup>342</sup>

Gerade diese beiden Konzepte eines enzyklopädisch verstandenen Museums aus den 1920er Jahren dienten dem Hamburger Bahnhof als Vorbild.<sup>343</sup> Allerdings sollten sowohl die „Aufteilung der Künste in streng voneinander getrennte Fachsammlungen“ als auch die chronologische Hängung oder Aufstellung unbedingt vermieden werden.<sup>344</sup>

Finden sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts auch Staatliche oder Städtische Museen, die wie der Hamburger Bahnhof auf eine kunstgeschichtliche und chronologische Hängung verzichten? Ein gutes Vergleichsbeispiel stellt die Hamburger Kunsthalle dar, die in ihrer „Galerie der Gegenwart“ von 1997 ebenso wie der Hamburger Bahnhof in Berlin die Kunst ab den 1960er Jahren zeigt. Bei der Einrichtung des Hauses

---

<sup>339</sup> Vgl. hierzu. BAUHAUS-ARCHIV MUSEUM FÜR GESTALTUNG (Hrsg.): Bauhaus 1919-1933, Köln 1990; KAT. MUSEUM OF MODERN ART NEW YORK, New York 1984, 11-12

<sup>340</sup> Giulio Carlo ARGAN: Gropius und das Bauhaus, Hamburg 1962, 7

<sup>341</sup> Alfred Barr notierte während seines Besuchs in Dessau: „*A fabulous institution [...] painting, graphic arts, architecture, the crafts, typography, theater, cinema, photography, industrial design for mass production – all were studied and thought together in a large new modern building. [...] Undoubtedly it [Bauhaus] had an influence not only upon the plan for our Museum, [...] but also upon a number of its exhibitions.*“, in: MUSEUM OF MODERN ART NEW YORK 1984, 11. Infolge der New Yorker Museumsgründung entwarf der amerikanische Kunstkritiker John RUSSEL eine Definition für den neuen Typus eines Museums, das sich ausschließlich mit zeitgenössischer Kunst befasst. Nach RUSSEL ist das Museum für moderne Kunst „*truly international. It covers not only painting and sculpture, but photography, prints and drawings, architecture, design, the decorative arts, typography, stage designs, and artist' books. It has its own publishing house, its own movie house, and its own department of film and video. It has a shop in which every day objects of every kind may be on sale, provided they pass the Museum's standard of design. It is a place of pleasure, but it is also an unstructured university.*“, in: MUSEUM OF MODERN ART NEW YORK 1984, 11-12

<sup>342</sup> Auch das New Yorker Museum of Modern Art verstand sich als Ausstellungs- und Sammlungsgebäude, das durch aktuelle Ankäufe den eigenen Bestand mehren und die gleichzeitig präsentierte eigene Sammlung erneuern wollte. vgl. hierzu: MUSEUM OF MODERN ART NEW YORK 1984, 12

<sup>343</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 4

ging es dem Direktor Uwe M. SCHNEEDE darum, Werkgruppen zu schaffen, die entweder durch einzelne Künstler oder durch bestimmte Kunstrichtungen definiert werden.<sup>345</sup> Im Untergeschoss des Hauses wurden Räume angelegt, die Künstlern der sogenannten Arte Povera, der Konzeptkunst, der amerikanischen Pop-Art sowie einzelnen Künstlerpersönlichkeiten zugeteilt sind. Ferner werden im dritten Obergeschoss ausschließlich deutsche Maler wie Markus Lüpertz, Gerhard Richter und Sigmar Polke gezeigt. Der gesamte neue Ausstellungsbereich wurde somit in eine chronologische Abfolge gebracht, die im Untergeschoss mit den 1960er Jahren beginnt und sich im zweiten sowie dritten Geschoss des Neubaus mit den 1980er und 1990er Jahren fortgesetzt. Eine ‚Durchmischung‘ aller Richtungen und Stile erfolgt nicht.

### **Bewertung**

Wie ist ein Haus zu bewerten, das keine kunsthistorischen und chronologischen Kriterien verfolgt, sondern alle Zeiten, Stile und Gattungen miteinander vermischt? Und, von welchem „Typ“ von Betrachter wird dabei ausgegangen bzw. was erwartet das Museum von seinen Besuchern?

Während in den 1960er und 1970er Jahren gerade eine didaktische Vermittlung – sei es in der Präsentation oder mittels museumspädagogischer Dienste – von Seiten der Museen intensiviert wurde<sup>346</sup>, scheint diese Überlegung beim Hamburger Bahnhof nur bedingt eine Rolle zu spielen.<sup>347</sup> Der ‚kunsthistorisch nicht fundierte‘ Besucher wird nicht durch das Museum ‚begleitet‘, sondern muss sich selbst seinen Weg durch die Gattungen der letzten dreißig bis vierzig Jahre bahnen. So musste sich beispielsweise der ‚unbedarfte‘ Besucher während der Ersteinrichtung 1996 durch das Erdgeschoss des westlichen Eckbaus in einer Mischung von Werken der Künstler Jannis Kounellis, Bruce Nauman und Gary Hill bis hin zu Wolf Vostell und Joseph Beuys zurechtfinden, ohne aber so recht zu wissen, warum hier sämtliche Künstler, Richtungen etc. zusammengewürfelt wurden und vor allem ohne dass dadurch eine spezielle inhaltliche Dichte entstehen konnte oder der Betrachter mit dieser „Schein-freiheit“ in der Betrachtung ein tatsächliches Wahrnehmungserlebnis haben kann. Während es Schinkel noch um eine Verbindung von kunsthistorischer Lehre und erlebnisreicher Annäherung ging, ist der Besucher im Hamburger Bahnhof größtenteils auf sich selbst gestellt, ohne dass ihm zeitliche oder gattungsspezifische Hilfeleistungen gegeben werden.

---

<sup>344</sup> Ebd. 4

<sup>345</sup> Vgl. hierzu: PRESTEL-VERLAG (Hrsg.): Hamburger Kunsthalle. Galerie der Gegenwart, München 1997

<sup>346</sup> Vgl. hierzu: NUISSEL/PAATSCH/SCHULZE 1987, 16-17. Die Autoren stellen heraus, dass gerade in den 1970er Jahren die Diskussion um Bildung und Vermittlung im Museen vorangetrieben und durch Symposien gefördert wurde.

Aber ist es nicht die Aufgabe der Museen – und gerade derjenigen für zeitgenössische Kunst – intensive Wahrnehmungssituationen zu schaffen, sei es durch ein bewusstes Nebeneinander oder sei es durch das Systematisieren (auch ohne erläuternde Texte) neuere Entwicklungen, um sie in bestimmte Kontexte einzuweben, Parallelen oder Unterschiede sichtbar zu machen und die Relevanz der Kunst zu vermitteln. Mitunter kann gerade eine chronologische Abfolge oder die Gruppierung einzelner Werkgruppen hilfreich sein, zeitgenössische Tendenzen sichtbar und verständlich zu machen. Anlässlich der Eröffnung der ersten Documenta in Kassel 1955 plädierte Heinz LEMKE, einer der leitenden Organisatoren neben Werner Haftmann, für eine chronologische Hängung gerade bei zeitgenössischer Kunst. Denn, so LEMKE, „jedes neue Kunstwerk [ist] ohne die vorangegangenen nicht denkbar und fügt sich mit seiner neuen Ordnung in die bestehende – sie gleichsam wandelnde – ein“<sup>348</sup>.

Neben einer inhaltlichen ‚Durchmischung‘ unterschiedlicher Gattungen und Zeiten ist auch das Vermengen der Bestände der fünf Berliner Institutionen fraglich, deren jeweiliges, spezifisches Gesicht dadurch unkenntlich werden. Ein Beispiel hierfür ist der im Hamburger Bahnhof vertretene Produkt-Design-Bestand aus dem Kunstgewerbemuseum. Die Leiterin des Kunstgewerbemuseums Barbara MUNDT sah gerade in der „punktuellen Gegenüberstellung“ von Objekten aus der eigenen Sammlung und den Beständen des Hamburger Bahnhofs die Chance, mehr „Spannung und Aufschluss“ zu erzeugen.<sup>349</sup> Die Bestände des Kunstgewerbemuseums, dessen Sammlung seit 1970 auch angewandte Kunst der Gegenwart aufnimmt, reduzierten sich aber von Anfang an ausschließlich auf zwei oder drei Objekte, die in den ihnen zugeteilten Nebenräumen eher verloren wirken, als dass sie einen Dialog herausfordern würden.<sup>350</sup>

Dieter HONISCH verstand gerade diese Konzeptidee als Chance, „ein neues Kommunikationsfeld zwischen privatem und öffentlichem Sammeln im Sinne eines lebendigen Hauses zu verwirklichen“<sup>351</sup>. Die Kunstwerkbetrachtung könnte demnach nicht nach den bislang museumsüblichen Methoden stattfinden, sondern soll dem Besucher eine spontane, freie Annäherung ermöglichen. Zu kritisieren ist aber die unausgeglichene

---

<sup>347</sup> Dabei ist nicht das Fehlen von Führungen gemeint, sondern die Art und Weise, wie die Objekte vor Ort präsentiert werden.

<sup>348</sup> Heinz LEMKE: Vorwort, in: KAT. DOCUMENTA. Kunst des XX. Jahrhunderts. Internationale Ausstellung im Museum Fridericianum in Kassel, München 1955, 13

<sup>349</sup> MUNDT 1996, 38

<sup>350</sup> So wurde beispielsweise das rote Sitzmöbel (1969) in Gestalt eines riesigen Fußes von dem Produkt-Designer Gaetano Pesce ins Treppenhaus des westlichen Eckbaus verbannt, wo es vor dem Eingang zur Hausmeisterwohnung äußerst unglücklich platziert wurde.

Präsentation und prozentuale Verteilung der Bestände. Während die Sammlung Marx die zur Verfügung gestellte Gesamtausstellungsfläche massiv dominiert (1996 waren es nahezu 70 %) und somit auch die Präsentation der Bestände der Neuen Nationalgalerie einschränkt, scheint es aktuell, dass die drei übrigen Staatlichen Museen lediglich als ‚Lückenbüsser‘ auftreten.<sup>352</sup> Die hohe Prozentzahl in der Verteilung der Bestände lässt schlussfolgern, dass es sich, doch eher um ein ‚Marx-Museum‘ handelt, das zusätzlich Ausstellungsfläche für weitere, Staatliche Bestände bietet. Sowohl der angestrebte Dialog als auch die daraus resultierende Lebendigkeit des Museums bleiben also fraglich.

#### **4. Museum für Gegenwart**

##### **Charakterisierung**

Der Name des Hamburger Bahnhofs führt den Begriff „Gegenwart“, der bewusst nicht um das Wort Kunst erweitert wurde. Die Formulierung Gegenwart impliziert alle Künste und Aspekte, die „uns heute wichtig erscheinen“<sup>353</sup>. Neben Tanz, Theater, Medien, Diskussion etc. stellt die bildende Kunst nur einen Bereich innerhalb dieser Gruppierung dar. Das Konzept soll den, „allen Lebensbereichen gegenüber offene[n] Kunstbegriff von Beuys“ widerspiegeln, dessen Arbeiten im Zentrum des Hauses stehen.<sup>354</sup> Mit dieser Idee entfernt sich das Haus sowohl von den (klassischen) Charakteristika eines gegenwärtigen Kunstmuseums als auch der Ausstellungshallen und begibt sich in den Bereich der Kulturzentren.

##### **Konzeptgeschichte**

Mit der Planung und dem Bau des Centre Georges Pompidou in Paris 1977 wurde erstmals eine Institution geschaffen, die neben Bereichen für die bildende Kunst ebenso Räume für Bibliothek, Mediathek, Theater, Restaurant, Cafés etc. aufweist. Eine ‚Welt der Unterhaltung‘ in allen ihren Facetten anzubieten, wurde als ebenso legitim angesehen, wie dem musealen Bildungsauftrag nachzukommen. Das neue „Kulturzentrum für Paris“ verkörpert „ein lebendiges Zentrum für Information und Unterhaltung“.<sup>355</sup> Die Voraussetzung für diesen Gedanken lieferte die Architektur, die von Renzo Piano und Richard Rogers entworfen wurde. Ziel war es, eine „Art öffentliches Forum [zu] schaffen, ein nicht monumentales Gebäude von derartiger Flexibilität, dass es sich in einem

---

<sup>351</sup> HONISCH 1996, in: MUSEUMSJOURNAL 4 (1996) 22

<sup>352</sup> Vgl. hierzu auch Kapitel VII. 1 in Teil A

<sup>353</sup> HONISCH 1996, in: MUSEUMSJOURNAL 4 (1996) 22

<sup>354</sup> Ebd. 23

ständigen Wandlungsprozess befinden würde“<sup>356</sup>. Mit dem Centre Pompidou wurde ein Gebäude realisiert, das aufgrund seiner Architektur und seinem inhaltlichen Konzept auf eine größtmögliche Wandelbarkeit hin angelegt war.

In der Folge entstanden in den 1980er Jahren auf internationaler Ebene eine Reihe großer Kulturkomplexe, die die Idee des Pariser ‚Kulturgiganten‘ fortführten. Das von Peter Busmann und Godfrid Haberer geschaffene Wallraf-Richartz-Museum und Museum Ludwig in Köln (1986) kombiniert ein Privatmuseum und eine öffentliche Sammlung mit Unterrichtsräumen, einer Bibliothek sowie einem Konzertsaal der Philharmonie.<sup>357</sup> Das Institut du Monde Arabe (1987) in Paris von Jean Nouvel, das neben dem Museum für arabische Kultur und einer groß angelegten Bibliothek Bereiche für die Mediathek, das Auditorium, Wechselausstellungen sowie Einkaufsmöglichkeiten beherbergt, stellt ein weiteres Beispiel dar.<sup>358</sup>

Ähnlich einer ‚Stadt im Kleinen‘ sollen diese Kulturkomplexe unterschiedliche Kultur- und Freizeitangebote bieten, innerhalb derer die bildende Kunst oder Kunstausstellungen nur Teilbereiche bilden. Eine nochmalige Steigerung erfuhr diese Idee durch Neubauten der 1990er Jahren, in die sich der Hamburger Bahnhof einreihen lässt. Museen sind heute in der Folge regelrecht zu Dienstleistungsbetrieben und Informationszentren mutiert, in denen die bildende Kunst nur einen kleinen Bereich abdeckt. Fast scheint es zur Pflichtübung eines jeden Museums(neu)baus zu gehören, nicht nur die Nachfrage nach der bildenden Kunst, sondern nach sämtlichen freizeitgestaltenden Gesichtspunkten zu befriedigen.

### **Bewertung**

Der Hamburger Bahnhof knüpft mit seinem Konzept an eine Idee an, die mit Bauten wie dem Centre Pompidou ihren Anfang nimmt. Während aber beim Pariser Komplex auf den einzelnen Etagen die unterschiedlichen Abteilungen definiert werden und dabei eine gleichgewichtige Aufteilung angestrebt wird, liegt beim Hamburger Bahnhof ein Ungleichgewicht in der Gattungsverteilung vor. Nicht nur räumliche Dimension der einzelnen Bereiche sind gegenüber den Ausstellungsräumen äußerst gering bemessen, sondern ebenso deren Ausstattung und Ausführung.

Einen wichtigen Bereich im Museum für Gegenwart sollte die Mediathek darstellen, die sich in erster Linie um die Intensivierung des Medien-Archivs von Joseph Beuys bemüht. Das Medien-Archiv sollte prozesshaft alle Film-, Video- und Tondokumente in

---

<sup>355</sup> NEWHOUSE 1998, 193

<sup>356</sup> Ebd. 193

<sup>357</sup> Ebd. 51

<sup>358</sup> MONTANER 1990, 9

sich aufnehmen, die mit und über Beuys entstanden sind. Geplant war, alle Dokumente nach und nach zu digitalisieren, um sie dem Besucher über Monitore sowie der wissenschaftlichen Forschung dauerhaft zugänglich zu machen. Dieses Archiv ließ allerdings die Witwe und Nachlassverwalterin Eva Beuys im Frühjahr 1999 aufgrund einer angeblichen Falschbeschriftung der Tonträger bis auf weiteres schließen. Der Einsatz neuer Medien, der gerade bestimmend sein sollte für ein Museum, das sich auf die Zukunft ausrichtet, muss sich daher weitestgehend auf die Präsentation von (Künstler)videos beschränken.

Auch das Auditorium im östlichen Hofflügel, ein ebenso wichtiges Medium für die Vermittlung der Positionen der „Gegenwart“, ist bis heute nicht in seiner ursprünglichen Planung ausgeführt worden. Aufgrund fehlender Geldmittel muss sich dieser Raum, soweit in Funktion, daher nach wie vor mit einer provisorischen Bestuhlung und Ausstattung begnügen. Auch die Bibliothek im zweiten Obergeschoss des westlichen Eckbaus konnte aufgrund der massiven Sparmaßnahmen in den ersten zwei Jahren nach der Eröffnung ausschließlich einen Raum vorweisen, der fast gänzlich ohne Ausstattung blieb. Erst gegenwärtig wird dieses Manko verbessert. Auch die Idee, das Restaurant als Ort der Verköstigung sowie der Begegnung zu konzipieren, unterlag den Sparmaßnahmen. (Bis heute ist dieser Bereich eine provisorische und ‚magere‘ Variante eines Museumscafés). Die zusätzlichen Kultur- und Freizeitangebote sind beim Hamburger Bahnhof bis heute – in erster Linie aufgrund der Sparmaßnahmen des Landes und der unwirtschaftlichen Verteilung der zur Verfügung gestellten Geldmittel – gering.

Gerade aber dieser Bereich sollte den Begriff der „Gegenwart“ prägen bzw. ihn rechtfertigen und den Hamburger Bahnhof nicht nur als ‚klassisches‘ Museum und Ausstellungsort, sondern auch als neues Zentrum für Medien, Kommunikation und Aktivität definieren. Der Hamburger Bahnhof wird seinem Titel, Museum für Gegenwart, zwar aufgrund des Konzepts gerecht, in der Umsetzung bleibt der Name aber fraglich, wenn nicht unzureichend. Alle Bereiche, die den Titel widerspiegeln sollten, wurden – meist aufgrund fehlender finanzieller Mittel – so gut wie nicht umgesetzt.

## 5. Resümee und abschließende Einordnung

Zusammenfassend soll noch einmal analysiert werden, ob die Benennung und das Konzept des Hauses als „Museum für Gegenwart“ im Rückblick auf die vier genannten Diskussionspunkte zu vertreten ist. In Hinblick auf die zu Anfang des Kapitels angeführte Definition eines Museums impliziert der Begriff eine feste Struktur durch die Präsenz einer eigenen Sammlung und ihrer permanenten Ausstellung. (Das Fehlen dieses Merkmals lässt daher beim Hamburger Bahnhof das Wort ‚Museum‘ fraglich erscheinen). In Anbetracht der regen Ausstellungstätigkeit des Hauses, die tatsächlich die wichtigste Komponente darstellt, wäre der Begriff „Ausstellungshaus“ angebrachter, um deutlich werden zu lassen, dass die wechselnde Ausstellung im Vordergrund steht. Auch der stark strapazierte Begriff ‚Gegenwart‘ bleibt ungenau bzw. nicht zutreffend. Die ausgestellten Arbeiten der Sammlung Marx zeigen in erster Linie amerikanische Pop-Art der 1960er und 1970er Jahre sowie Arbeiten von J. Beuys, A. Kiefer u.a. aus den 1980er Jahren. Die Neue Nationalgalerie und die drei weiteren Berliner Institutionen sind mit Arbeiten aus den 1960er bis 1980er Jahren vertreten. Die ausgestellten Bestände repräsentieren daher eher eine außergewöhnliche, aber auch bereits etablierte und inventarisierte Gegenwart. Bezieht man den Begriff aber nicht nur auf die Kunstwerke, sondern ebenso auf die Vermittlung aktueller Positionen in Form von Veranstaltungen, Medien usw., wird das Wort aufgrund der erwähnten eingeschränkten Gattung ungenau. Gemessen an den dennoch vorhandenen Ansätzen des Museums, die in erster Linie infolge fehlender finanzieller Mittel nicht endgültig ausgeführt wurden, lässt sich der Hamburger Bahnhof eher als „Forum für aktuelle Gedanken“ verstehen oder als „Experimentierfeld für den Zeitgeist“ vor dem Hintergrund einer bereits etablierten Kunst.

Zu überlegen ist, ob es gegenwärtig Museen gibt, die sich in den genannten Zielsetzungen mit dem Hamburger Bahnhof vergleichen lassen und die vorgegebenen Punkte in konsequenterer Weise verwirklichen konnten. Zu nennen wären zwei Bauten: das Zentrum für Kunst und Medientechnologien (ZKM) in Karlsruhe von 1997 und das neu gegründete Massachusetts Museum of Contemporary Art (Mass MoCa) von 1999 in North Adams.

Das ZKM in Karlsruhe versucht wie der Hamburger Bahnhof, sämtliche Sparten der Künste zu präsentieren, um sich neuer Technologien in die Zukunft auszurichten. Die Idee des ZKMs ist es, innerhalb der zehn Lichthöfe einer ehemaligen Munitionsfabrik (1915-1918) bildende Kunst, Musik, Theater und neue Medien in allen ihren Facetten zu zeigen. Die Abteilungen für bildende Kunst finden sich im Museum für Neue Kunst,

regelmäßigen Wechselausstellungen, dem seit Dezember 1999 neu gestalteten Sammlermuseum und der in den Komplex integrierten Hochschule für Gestaltung. Der Bereich Musik wird zum einen durch die ‚Außenstelle‘ der Musikhochschule in den Räumlichkeiten des ZKMs vertreten als auch durch die dem Gebäude vorgelagerte quadratische, multifunktionale Box, in der Konzerte, Performance oder Veranstaltungen aller Art stattfinden können. Auch der Bereich Tanz wird in diesen Räumlichkeiten umgesetzt. Die Neuen Medien werden auf unterschiedliche Weise vermittelt: einerseits durch das Medienmuseum, welches die Bandbreite der heutigen Möglichkeiten vorführt, und andererseits durch das Medienarchiv, das als digitalisierte Bibliothek dem interessierten Besucher Videos, Medienarchive, Künstlervideos, Filme etc. zugänglich macht und somit auch zu wissenschaftlichen Zwecken einsetzbar ist. Der Bereich Neue Medien wird zudem an der Kunsthochschule gelehrt. Regelmäßige Vortragsreihen oder Symposien begleiten alle vertretenen Bereiche. Im ZKM in Karlsruhe ist die Idee konsequent realisiert worden, eine Institution zu schaffen, die alle kulturellen Bereiche in sich aufnimmt, um den Anforderungen von Wissens-, Kunst- und Kulturvermittlung zu entsprechen. Bewusst wurde bei der Namensfindung auf das Wort ‚Museum‘ verzichtet, um nicht den damit verbundenen klassischen Aufgaben zu unterliegen bzw. um diese erweitern zu können.

Auch das seit Mai 1999 eröffnete Mass MoCa in North Adams (Massachusetts), das in den Fabrikhallen einer ehemaligen Elektrofirma („*Sprague Electric Company*“) errichtet wurde, strebt ein ähnliches Konzept an. Es wird verstanden als Teil eines neuen Kulturzentrums, in dem eine „produktive Wechselbeziehung von Kunst und Performance, Installation und Tanz“ stattfinden kann.<sup>359</sup> Neben einer festen Sammlung aus dem New Yorker Guggenheim-Museum wurden sowohl Bereiche für regelmäßig stattfindende Wechselausstellungen eingerichtet als auch Räume für Performances, wodurch Künstlern und Betrachtern die Möglichkeit des unmittelbaren Erlebens von *work in progress* geboten werden soll. Den Abteilungen Musik, Tanz sowie Neue Medien wurde ein gewaltiges Areal (60 000 *square foot*) zugesprochen, das an unterschiedliche Institutionen, Firmen, Gruppen usw. vermietet wird, um ein Höchstmaß an Aktualität zu erreichen.<sup>360</sup>

Der Hamburger Bahnhof lässt sich in den gegenwärtigen Trend hin zu einem Kulturkomplex eingliedern, fällt aber insofern heraus, als dass das angestrebte, sehr ehrgeizige Konzept bislang nur in wenigen Teilen umgesetzt werden konnte.

---

<sup>359</sup> Willibald SAUERLÄNDER: Muskulöse Allegorien einer wilden Ökonomie, in: FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG (16.11.1999) 53; leider konnten keine Abbildungen ermittelt werden.

## II. Das Museum und die Idee einer stets aktuellen Institution

Der Hamburger Bahnhof versteht sich als ein Haus, das stets aktuelle Kunst präsentieren möchte. Untersucht werden soll, ab wann Museen oder Institutionen auftreten, die sich bewusst mit neuester Kunst befassen und dies unter Umständen auch im Namen sichtbar werden lassen. Der Blick soll sich allerdings allein auf Institutionen der bildenden Kunst richten, da – wie bereits erwähnt – das ‚alles vereinende Kulturzentrum‘ ein Phänomen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist.

Die Museen des späten 18. und beginnenden 19. Jahrhunderts setzten in erster Linie auf die Präsentation und Systematisierung der eigenen, bereits vorhandenen Sammlung und schlossen meist die Möglichkeit einer Erweiterung, sowohl räumlich als auch in Richtung einer voranschreitenden Sammelaktivität, aus.<sup>361</sup> Mit der Alten Pinakothek in München wurde in Deutschland das erste ‚zukunftsweisende‘ Museum realisiert. Das Gebäude, das zwischen 1824 und 1836 durch Leo von Klenze errichtet wurde, sollte nach den Plänen König Ludwigs I. für „Gemälde aus diesem und aus künftigen Jahrhunderten“ bestimmt sein.<sup>362</sup> Nicht allein akademische Künstler sollten in diesem Rahmen gefördert werden, sondern vor allem Jungkünstler, womit Ludwig I. gegen die Dominanz der Nazarener, insbesondere Peter Cornelius, angehen wollte.<sup>363</sup>

Diese Neuausrichtung, die im 19. Jahrhundert eine eher singuläre Erscheinung blieb, wurde in Berlin erstmalig von Hugo von Tschudi ab 1896 aufgegriffen. Tschudi war der erste Leiter der Nationalgalerie, der sich für die Moderne (und deren Ankauf) einsetzte, 1909 aber nach einem größeren Konflikt mit dem Kaiser nach München wechseln musste.<sup>364</sup> Sein Nachfolger, Ludwig Justi, führte Tschudis Idee fort und eröffnete im August 1919 eine neue Abteilung im Kronprinzenpalais unter der Bezeichnung „Museum für Gegenwartskunst“. Dieses Museum sollte nicht nur die Sammlung präsentieren, sondern gleichzeitig durch die Ausrichtung von wechselnden Ausstellungen „einen umfassenden Überblick über die Tendenzen der Kunst der Gegenwart vermitteln“.<sup>365</sup>

---

<sup>360</sup> Gegenwärtig bespielt beispielsweise die „Kleiser-Walczak-Construction-Company“ aus Los Angeles Teile der Räume, die unter der Leitung von Robert Wilson und Philip Glass die digitale Oper „Monsters of Grace“ produziert, um sie später vor Ort aufzuführen, ebd. 53.

<sup>361</sup> Vgl. hierzu auch Kapitel I.1 in Teil C

<sup>362</sup> PLAGEMANN 1967, 127

<sup>363</sup> Ebd. 127

<sup>364</sup> Vgl. hierzu: KAT. MANET BIS VAN GOGH. Hugo von Tschudi und der Kampf um die Moderne, Neue Nationalgalerie Berlin, Bonn 1996

<sup>365</sup> Julian SCHOLL: Funktionen der Farbe: Das Kronprinzenpalais als farbiges Museum, in: JOACHIMIDES/KUHRAU/VAHRSON/BERNAU 1995, 208-209. Justi war es auch, der für die regelmäßig stattfindenden Wechselausstellungen innerhalb der neuen Abteilung eine Präsentation vor rein weißen Wänden einführte. Aufgrund seines Engagements für die moderne Kunst wurde Justi am 1.6.1933 von den Nationalsozialisten entlassen und in einem weiteren Zuge die neue Abteilung des Kronprinzenpalais geschlossen.

Während sich das von Justi gegründete „Museum für Gegenwartskunst“ in Berlin allein auf eine Abteilung beschränkte, errichtete Alfred Barr 1929 in New York das erste Museum für die Kunst seiner Zeit. Unter dem Namen „Museum of Modern Art“ sollte das Museum den Weg bereiten, „*to populize modern art at a moment in its history when it did not enjoy public confidence*“<sup>366</sup>.

Diese von Alfred Barr fortgeführte Idee, eine öffentliche museale Einrichtung zu schaffen, die sich ausschließlich mit zeitgenössischer Kunst befassen sollte, wurde im Laufe des 20. Jahrhunderts vereinzelt fortgeführt, wie etwa mit der Gründung des „Musée National d' Art Moderne“ in Paris. In den 1950er Jahren war man – vorzugsweise in Deutschland – darum bemüht, moderne und gegenwärtig aktuelle Kunst auszustellen, um dadurch Künstler zu fördern, die durch die Nationalsozialisten Ende der 1930er Jahre als ‚entartet‘ deklariert worden waren. Neben musealen Einrichtungen waren es temporäre Ausstellungen, die aktuelle Kunst vorstellten, wie die bereits 1895 in Venedig begründete Biennale, eine alle 2 Jahre stattfindende internationale Kunstausstellung in den *Giardini pubblici*.<sup>367</sup>

In den 1970er und 1980er Jahren mehrten sich die Museumsneugründungen, deren Ausstellungskonzepte sich auf die Gegenwartskunst konzentrierten, was auch im Museumstitel deutlich werden sollte, wie etwa das 1979 in Los Angeles errichtete „Museum of Contemporary Art“ oder die 1984 gegründeten „Hallen für neue Kunst“ in Schaffhausen. In den 1970er Jahren brachen immer wieder Diskussionen aus, wie man sich die Zukunft der Museen und das Museum der Gegenwart vorzustellen habe. Das von Gerhard BOTT 1970 herausgegebene Buch „Das Museum der Zukunft“ vereint 43 Aufsätze unterschiedlicher Autoren, die sich zu diesem Thema äußern.<sup>368</sup> Man kann eine einheitliche Forderung der Autoren insofern heraus lesen, als dass das zukünftige Museum sowohl die Flexibilität des architektonischen Rahmens steigern solle als auch auf einen ständigen Wechsel hin angelegt werden müsse. Insbesondere die 1980er und vor allem die 1990er Jahre brachten in gesteigertem Maße Museumsneubauten hervor, die – ähnlich wie Alfred Barr Jahrzehnte zuvor – Museen der Gegenwart und Zukunft sein wollten. Anzuführen sind Neubauten wie die 1997 in Hamburg errichtete „Galerie der Gegenwart“ oder das, ebenfalls 1997 gegründete, ZKM in Karlsruhe sowie die im Jahr 2001 fertiggestellte „Pinakothek der Moderne“ in München. Der Hamburger Bahnhof ordnet sich demnach in eine aktuelle Reihe von Museumsneugründungen ein, die sich

---

<sup>366</sup> MUSEUM OF MODERN ART NEW YORK 1984, 9

<sup>367</sup> Während die Biennale zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch eher konventionelle internationale Künstler ausstellte, avancierte sie nach dem 2. Weltkrieg zum Sprachrohr aktueller Kunstströmungen und wird diesem Ruf bis heute gerecht. Die Biennale gehört neben der seit 1955 in Kassel stattfindenden Documenta zu den wichtigsten Institutionen, die aktuelle, internationale Positionen der Kunst vorstellen.

einerseits ausschließlich mit der Präsentation von Gegenwartskunst befassen und andererseits einen neuen Typ des Museums der Zukunft ausbilden wollen.

Bietet es sich aber generell an, ein Museum mit dem Anspruch zu konzipieren, neueste und stets aktuelle Kunst auszustellen? Denn gerade durch die Inventarisierung und Musealisierung von Kunst wird den Objekten in gewisser Hinsicht ihre Gegenwärtigkeit entzogen. Ein stets höchst aktuelles Museum würde dem Zwang unterliegen, konstant neueste Kunst auszustellen und zu sammeln, von der man im Moment des Entstehens vielleicht noch gar nicht wissen kann, wie sie zukünftig zu bewerten sei; im nächsten Augenblick müsste sie aber wieder abgestoßen werden, um Raum für die nun „folgende“ aktuelle Kunst zu schaffen. Die Frage stellt sich, warum Museen überhaupt ein derartiges Ziel verfolgen, in allen Aspekten höchst aktuell sein zu wollen. Der Hamburger Bahnhof versucht mit seinem Konzept aber nicht nur gegenwärtige, wichtige Kunst zu vertreten, sondern gleichsam Arbeiten und Phänomene zu präsentieren, die „dann in das 21. Jahrhundert überleiten“ werde.<sup>369</sup> Es muss demnach eine Kunst angekauft werden, die auch repräsentativ für das nächste Jahrhundert werden wird. Das ist allerdings insofern schwierig als jede Gegenwartskunst (voraussichtlich) in die Zukunft führen wird bzw. andere Kunstwerke bedingt. Auch die Idee, offen zu sein für jede neue Richtung, ist nicht etwas, womit sich der Hamburger Bahnhof besonders auszeichnen würde, sondern sollte vielmehr allen zeitgenössischen Museen zugrunde liegen.

Die Alte Pinakothek in München oder die Abteilung für „Gegenwartskunst“ in Berlin unter Justi kamen noch dem Gedanken nach, neue und noch weitgehend unbekannte Kunst des letzten Jahrzehnts zu präsentieren. Das Museumskonzept des Hamburger Bahnhofs versucht demgegenüber aber, sich in die Zukunft und damit in das 21. Jahrhundert auszurichten. Ohne diesen Punkt ausführlich diskutieren zu wollen, stellt sich hier die Frage, was Museen – die sich als „zukünftig“ verstehen – in dieser Hinsicht leisten können. Ist es Aufgabe der „zukünftigen“ Museen, ein Forum bzw. Experimentierfeld darzustellen, in dem neueste Kunst gezeigt wird, die nach einer kurzen Verweildauer verworfen werden kann? Oder begibt sich das Museum damit nicht in den Bereich der Kunstvereine oder Ausstellungshäuser? Während diese Institutionen auf einen ständigen Wechsel angelegt sind, hat das Museum aber gerade die Möglichkeit, durch ein Nebeneinander von festem Bestand und Wechselausstellungen konstante, bereits etablierte Künste vorzuzeigen, um gleichzeitig Neuartiges präsentieren zu können.

---

<sup>368</sup> Gerhard BOTT (Hrsg.): Das Museum der Zukunft. 43 Beiträge zur Diskussion über die Zukunft des Museums, Köln 1970

<sup>369</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 26

Bezeichnend ist auch, dass der Hamburger Bahnhof bislang seinem in die Zukunft ausgerichteten Konzept nur bedingt nachkommen konnte. Die Gegenwart wird in erster Linie durch Wechsausstellungen in bestimmten Räumlichkeiten präsentiert, wodurch sich das Haus eher als klassisches modernes Museum auszeichnet.

### **III. Das Museum als `Durchgangsstation´ neuester Kunst**

Bereits vor der Ausschreibung des Hamburger Bahnhofs als „zeitgenössisches Museum“ stand fest, dass das Haus von den jüngsten Kunstwerken der unterschiedlichen Institutionen bespielt werden sollte. Um eine permanente Aktualität gewährleisten zu können, sollten die „historisch gewordenen Komplexe [...] an das Stammhaus abgegeben werden [um damit den] Hamburger Bahnhof immer als ein[en] Ort des Neuen [definieren zu können]“<sup>370</sup>. Dieses Vorhaben konzentrierte sich in den Jahren bis zur Fertigstellung des Komplexes 1996 auf das imaginäre Bild – heraufbeschworen durch die Ausstellungsmacher – von einer steten Ankunft und Abfahrt gegenwärtiger und gestriger Kunst. Mit diesem – auch in der Eröffnungsrede des Hamburger Bahnhofs am 1. November 1996 – immer wieder zitierten Gedanken wollte man gleichsam die Geschichte des Hauses thematisiert wissen. Denn ebenso wie im 19. Jahrhundert Züge und Passagiere in den Kopfbahnhof ein- und ausfahren, sollte nun die Kunst diesem Wechsel unterliegen. Als Ergebnis sah das Haus einerseits den ständigen Wechsel und andererseits die Durchmischung von Zeiten, Gattungen und Materialien der einzelnen Institute vor.

Ob sich der Hamburger Bahnhof mit dieser Idee, ein Haus zu schaffen, in dem Kunst ein- und ausfährt, mit vorhandenen Museumsprojekten vergleichen lässt, bleibt nun zu prüfen. Betrachtet werden in diesem Zusammenhang Museen, die ihre Bestände auf unterschiedliche Häuser verteilen. Gleichzeitig sollen die Häuser insofern miteinander verbunden sein, dass die Kunstwerke zwischen den Museen ‚wandern‘ können. Gesucht werden demnach Museen als `Durchgangsstationen´.

Ein Vergleichsbeispiel aus dem frühen 19. Jahrhundert stellt das ehemalige, von Ludwig XVIII. 1818 in Paris gegründete „Musée d’art moderne“ dar. Das Museum, das zunächst im Palais du Luxembourg untergebracht war und 1886 in die Orangerie umzog, hatte erklärtermaßen den Charakter einer Durchgangsstation. Die Regelung des Hauses sah vor, dass die zeitgenössischen Arbeiten „bis zu 100 Jahre nach der Geburt des Künstlers im Musée du Luxembourg verbleiben [sollten], um dann nach dem endgültigen

Urteil einer Jury entweder als zeitlose Kunst in den Louvre übernommen, in Provinz-Galerien abgeschoben oder, schlimmer, in die staatlichen Depots versenkt [werden sollten]<sup>371</sup>. Das Museum verstand sich als Ort, an dem über Kunst und deren Verbleib (von einer Jury) entschieden wurde. Der Hamburger Bahnhof bestimmt dagegen nicht über die ‚ankommenden‘ Arbeiten oder deren weiteren Verbleib. Er versteht sich vielmehr als ein Sammelpunkt verschiedener Kunstwerke des 20. bzw. 21. Jahrhunderts, deren zeitlicher Rahmen variabel sein kann und deren museale Auswahl bereits durch die ‚Mutterhäuser‘ gegeben ist.

Besser vergleichen lässt sich der Hamburger Bahnhof daher mit der 1978 manifestierten Konzeptidee des Pariser Louvre. Während das 1977 eröffnete Centre Georges Pompidou die nationalen und internationalen Kunstwerke seit dem Fauvismus aufnehmen sollte, waren die Pariser Bestände zwischen den Neuerungen des Impressionismus und der modernen Kunst immer noch auf drei Häuser verteilt.<sup>372</sup> Mit der Umnutzung der nahe dem Louvre gelegenen Gare d’Orsay in ein Nationalmuseum konnten die Bestände der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus dem Louvre, dem Jeu de Paume und dem Musée d’art moderne im Palais de Tokyo (als Nachfolge des Palais du Luxembourg) dorthin abwandern. Das Musée d’Orsay musste „eine chronologische Lücke zwischen dem Louvre einerseits und dem Musée d’art moderne andererseits [schließen]“<sup>373</sup>. Der zeitliche Rahmen der Kunstwerke wurde ab dem Revolutionsjahr 1848 bis 1914 festgelegt. Allerdings sollten auch Werke einzelner Künstler in ihrer Gänze gezeigt und gesammelt werden, wie etwa Monet, Renoir oder Vuillard, dessen Werke bis in die 1930er Jahre reichen und somit den Zeitrahmen deutlich überschreiten.<sup>374</sup>

In Hinblick auf den Hamburger Bahnhof stellt das Pariser Musée d’Orsay eine vergleichbare Erweiterung des ‚Mutterhauses‘ für einen bestimmten Zeitabschnitt dar und versteht sich auch als ein Sammelpunkt unterschiedlicher Institutionen. Allerdings wurde beim Musée d’Orsay ein Zeitrahmen festgelegt, der nur in Einzelfällen überschritten wird. Der beim Hamburger Bahnhof deklarierte Durchgangscharakter der Kunst ist in Paris nicht gegeben, da die Arbeiten an den Ort gebunden bleiben und nicht abwandern. Das Musée d’Orsay bebildert eher inhaltlich einen Übergang, indem es zwischen dem Louvre und dem Pompidou vermittelt.

---

<sup>370</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 26

<sup>371</sup> Christian BEUTLER: Paris und Versailles, Stuttgart<sup>2</sup> 1979, 544

<sup>372</sup> Vgl. hierzu und im Folgenden: Françoise CACHIN: Vorwort, in: Robert ROSENBLUM: Die Gemäldesammlung des Musée d’Orsay, Köln 1989, 9-11

<sup>373</sup> Ebd. 13-14

<sup>374</sup> Ebd. 14

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass bei allen genannten Beispielen die Kunstwerke in der Regel aber nur einem Wechsel unterliegen, nämlich von einem Haus in das andere, um danach am Ort zu verbleiben. Dem entgegen steht das Konzept des Hamburger Bahnhofs, das einen permanenten Wechsel der Objekte auch zwischen den Häusern verlangt. Weiter setzen alle Beispiele einen klaren Zeithorizont fest, der eine sinnvolle Aufteilung möglich macht. Auch hiervon unterscheidet sich der Hamburger Bahnhof dadurch, dass er bislang für die Bestände der Neuen Nationalgalerie den zeitlichen Rahmen ab 1960 vorgibt, in Bezug auf die weiteren Institutionen aber auch Arbeiten ab den 1920er Jahren aufnimmt. Der zeitliche Horizont soll jederzeit veränderbar bleiben. Mit dieser Lösung entzieht sich der Hamburger Bahnhof – soweit einsehbar – jeglichen Vergleichsbeispielen. Die Frage stellt sich aber, wie die Entscheidung zu bewerten ist, ein Museum als Durchgangsstation zu konzipieren.

Auch wenn das Grundkonzept nur teilweise verwirklicht werden konnte, liegt in dieser Idee der Vorteil, ein Haus vorzuweisen, das in erster Linie aktuelle Bestände der staatlichen Museen ausstellen sollte. Positiv ist daran, dass nicht, wie in den meisten Museen, viele Arbeiten aufgrund von Platzmangel im Depot verschwinden müssen, sondern dass ein Haus zur Erweiterung der Ausstellung geschaffen wurde. Mit einer der Hauptgründe, warum das Konzept kaum verwirklicht werden konnte, ist der nicht realisierte westliche Neubau, die nur ein- statt zweigeschossige Ostgalerie und die dadurch fehlende Ausstellungsfläche. Von Anfang an musste der Hamburger Bahnhof mit dem Engpass zurechtkommen, – laut Vertrag – sehr große Teile der Sammlung Marx auszustellen und zugleich das eigene Konzept verwirklichen zu wollen. Ein weiteres Konfliktpotential liegt darin, dass vier selbständig verwaltete Häuser und eine Sammlung zusammen mit dem Hamburger Bahnhof eine gemeinschaftliche Ankaufs- oder Sammlungspolitik betreiben müssten, was sich nicht nur als schwierig, sondern unmöglich herausgestellt hat. Denn das Konzept sieht vor, dass vom Hamburger Bahnhof aktuelle Kunstwerke angekauft und gesammelt werden, die nach einer bestimmten Verweildauer oder dadurch, dass sie „historisch geworden“<sup>375</sup> sind, wieder an das jeweilige ‚Mutterhaus‘ abgegeben werden sollen. Durch diese Möglichkeit des Kunstwerkankaufs wird der Hamburger Bahnhof aus seiner passiven Rolle herausgehoben, nicht nur Arbeiten aus unterschiedlichen Beständen auszustellen, um sie danach wieder abzugeben. Die zurückfließenden Arbeiten müssten sich in den Bestand der vier Berliner Museen eingliedern können bzw. auf den jeweiligen Sammlungsschwerpunkt ausgerichtet sein.

Die Idee, ein Museum als Durchgangsstation analog zu einem Durchgangsbahnhof zu verstehen, verlangt ein einheitliches Verwaltungs- und

---

<sup>375</sup> SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN 1989, 24

Sammlungsgefüge der unterschiedlichen Institutionen, wovon in Berlin (und beim Hamburger Bahnhof) bislang nur teilweise die Rede sein kann.

#### **IV. Das Museum als stadtteilbelebende Institution**

Der Gedanke, den ehemaligen Kopfbahnhof in das Museumskonzept zu integrieren, schlug sich noch in einem weiteren Punkt nieder. Bereits während der Ausstellungen in den 1980er Jahren in den noch ruinösen Räumlichkeiten des Hamburger Bahnhofs wurden sowohl das Haus als auch die Umgebung erstmals wieder seit den 1940er Jahren belebt und von der Öffentlichkeit wahrgenommen. Wie zu Bahnhofszeiten gingen Menschen an diesem Ort ein und aus. In den Jahren der wechselnden Ausstellungen und vor allem während der Ausstellung „Zeitlos“ (1988) setzte die Diskussion um die Zukunft des historischen Gebäudes als zeitgenössisches Museum ein. Dieses Vorhaben hatte 1988/89 einen durchaus provokanten Zug, da 50 m östlich der Übergang Invalidenstraße nach Ost-Berlin lag. Während also unweit vom ehemaligen Bahnhof der ‚Schnitt‘ durch die Stadt verlief und dadurch auch das Umfeld des Bahnhofs geprägt wurde, versuchte das Land Berlin (West) gerade an dieser Stelle einen neuen Anziehungspunkt für die Öffentlichkeit zu schaffen.<sup>376</sup> Die Umnutzung des Gebäudes sollte auch dazu beitragen, das umliegende Gebiet (nach Westen) zu beleben und einen Ort der Begegnung (statt der Trennung) zu schaffen. Wie lässt sich dieser von den Staatlichen Museen und dem Land Berlin verfolgte Gedanke, ein innerstädtisches, aber brachliegendes Gebiet<sup>377</sup> mit Hilfe eines Museums auszuzeichnen, vergleichen bzw. beurteilen?

Auffallend ist, dass bereits Museen des 19. Jahrhunderts beinahe ausschließlich an exponierter innerstädtischer Stelle errichtet wurden und damit auch das Umfeld in besonderem Maße prägen sollten und prägten. Alois Hirt legte in seiner Denkschrift zur Planung eines Museums auf der Berliner Spreeinsel (1798) fest, dass das Museum „in einem der schönern und frequentierten Theilen der Stadt angelegt werde: theils weil es täglich zugänglich seyn sollte, [...] theils, weil ein solches Gebäude, als Monument, [...] auch als eine der schönsten Zierden der Hauptstadt, gleichsam in ihrem Mittelpunkt dastehe“<sup>378</sup>. Mit Karl Friedrich Schinkels Bau des Alten Museums in Berlin (1830) wurde

---

<sup>376</sup> Gespräch der Autorin mit Bernd Hagelberg

<sup>377</sup> In diesem Punkt nimmt Berlin natürlich eine Sonderstellung ein, dadurch dass Bereiche inmitten des Zentrums unbelebt und teilweise unbebaut sind.

<sup>378</sup> PLAGEMANN 1967, 39

das erste öffentliche Gebäude auf der repräsentativen Spreeinsel errichtet, das dem südlich auf der Insel liegenden Berliner Stadtschloss als Pendant gegenüberstehen sollte. Zusammen mit dem Stadtschloss und dem östlich gelegenen Berliner Dom wollte man mit dem Museumsbau einen innerstädtischen Ort in besonderer Weise auszeichnen. Mit der Eröffnung des Alten Museums sah man den ersten Schritt für eine Museumskonzentration auf der Spreeinsel geleistet.<sup>379</sup> Der Plan Wilhelms IV. war, die längsgerichtete Insel, die im Süden vor allem durch königliche repräsentative Bauten bestimmt war, auf der nördlichen Landzunge ausschließlich mit Museen zu bebauen. Schinkels Altes Museum mit dem vorgelagerten Berliner Lustgarten legte den ‚Grundstein‘ für die geplante ‚Museumsfamilie‘.<sup>380</sup> Mit der Berliner Museumsinsel wurde einerseits ein allmählich wachsender Standort verschiedener Museen und andererseits ein repräsentativer Mittelpunkt Berlins verwirklicht.

Während sich die Idee, Museen an repräsentativer Stelle zu errichten, bis ins späte 19. Jahrhundert hielt, entwickelte der New Yorker Konservator Wilhelm R. Valentiner der zwischen 1908 und 1914 am Metropolitan Museum arbeitete, diesbezüglich einen innovativen Gedanken. Valentiner kam zu dem Schluss, ein Museum solle in der Provinz errichtet werden und auf einem hohen Berg oder Hügel, von dem aus der Besucher die Umgebung erleben, aber auch das Museum selbst sehen könne.<sup>381</sup> Museale Bauten sollten nicht nur zur innerstädtischen Belebung beitragen, sondern auch zur Aufwertung von Randgebieten oder Provinzen. Dieser – vor allem für Deutschland – sehr moderne Gedanke kam besonders während der ‚Museumsneubaufut‘ der 1950er und 1960er Jahre zum Tragen.

Gerade im Zuge des Wiederaufbaus von Städten nach 1945 wurden Museen als Mittel der Standortsanierung herangezogen. Anzuführen ist insbesondere das Nobilitierungsprojekt des Berliner Kemperplatzes am Tiergarten. Der ursprünglich lebendige Ort wurde während der Kriegsjahre stark zerstört und blieb bis Anfang der 1960er Jahre ein toter Fleck mitten in Berlin.<sup>382</sup> 1962 beschloss der Stiftungsrat der Stiftung Preußischer Kulturbesitz das Gebiet durch kulturelle Großaufträge namhafter Architekten aus dem In- und Ausland wieder zubeleben. Die ersten beiden Aufträge gingen an Mies van der Rohe, der südlich der Matthäikirche am Kemperplatz eine Galerie des 20. Jahrhunderts errichten sollte, und an Rolf Gutbrod, der ab 1966 die Planungen für

---

<sup>379</sup> Vgl. hierzu und im Folgenden: BERNAU 1995, in: JOACHIMIDES/KUHRAU/VAHRSON/BERNAU 1995, 15-35

<sup>380</sup> Es folgten August Stülers Neues Museum (1850), Johann Heinrich Stracks Alte Nationalgalerie (1876), Ernst von Ihnes Bode-Museum, das ehemalige Kaiser-Friedrich-Museum (1904) und Alfred Messels Pergamonmuseum (1930).

<sup>381</sup> Monika FLACKE-KOCH: Wilhelm R. Valentiners Museumskonzeption von 1918 und die zeitgenössischen Bestrebungen zur Reform der Museen, in: KRITISCHE BERICHT 4/5 (1980) 49-58

<sup>382</sup> Vgl. hierzu: VANDENBERG 1998, 4-5

das Kulturforum innehatte.<sup>383</sup> Ähnlich wie Schinkel mit dem Alten Museum den Grundstein für die Museumsinsel gelegt hatte, wurde mit Planungsbeginn der Neuen Nationalgalerie 1962 sowohl der große Baubeginn am Kemperplatz ausgerufen als auch eine neue Attraktion geschaffen.<sup>384</sup> Wichtig bei diesem Projekt – vor allem im Zusammenhang mit dem Hamburger Bahnhof – ist, dass sich das Kulturforum ebenfalls in der Nähe der Berliner Mauer befand. Seit Planungsbeginn wurde das Projekt daher immer wieder von Zweifeln begleitet, ob an dieser Stelle eine neue kulturelle Mitte geschaffen werden sollte und konnte.<sup>385</sup> Wie später beim Hamburger Bahnhof lag der Bebauung des Kemperplatzes die Idee zugrunde, ein ehemals lebendiges Viertel wieder zubeleben. Dieser Gedanke implizierte ebenso die Vorstellung, dass Kulturbauten und vor allem Museen in der Lage seien, eine große Öffentlichkeit anzuziehen.

Von dieser Vorstellung ging wenige Jahre später auch die Stadt Paris aus, als 1977 über die Neubelebung des Plateau Beaubourg durch den Neubau der ‚Kulturmaschine‘ Centre Georges Pompidou diskutiert wurde. Das Gebäude, das als „Anschubprojekt für eine umfassende Stadterneuerung“<sup>386</sup> gedacht war, wurde in der Planung der Architekten Renzo Piano und Richard Rogers – vor allem funktional – weitaus stärker in die Innenstadt integriert, als es heute der Fall ist. So entwarfen die Architekten beispielsweise rund 11 Eingänge, um den Erdgeschossbereich des Gebäudes als eine Art Durchgangspassage zu gestalten, durch den das Stadtleben hindurchläuft.<sup>387</sup> Die Regierung lehnte allerdings aus Sicherheitsgründen den Vorschlag ab und reduzierte die 11 Zugänge auf einen Haupteingang.

Das Pariser Centre Pompidou steht heute nicht nur für ein realisiertes Projekt der Stadtquartieraufwertung, sondern für den Attraktivitätsgewinn einer ganzen Stadt durch eine museale Institution. Diese Idee, einer Stadt durch einen Museums- oder Kulturneubau zu internationalem Ansehen zu verhelfen, ist vor allem Ende der 1980er und der 1990er Jahre zu einem populären Thema geworden.

Einer der bekanntesten Bauten in dieser Hinsicht ist das Guggenheim Museum in Bilbao, das zwischen 1991-1997 von Frank O. Gehry errichtet wurde.<sup>388</sup> Seine schon

---

<sup>383</sup> Rolf Gutbrod wurde damit beauftragt, Entwürfe für alle Museumsbauten (Gemäldegalerie, Skulpturengalerie, Kunstgewerbemuseum, Kupferstichkabinett, Kunstbibliothek) und einen alle Gebäude verbindenden Platz zu entwickeln. Ausgeführt wurden von ihm schließlich nur das Kunstgewerbemuseum von 1978-1985 sowie Teile der Platzgestaltung. Vgl. hierzu: Stephan WAETZOLDT/Rolf GUTBROD/Franz-Adrian DREIER: Planungen für die Museen am Tiergarten, in: JAHRBUCH PREUßISCHER KULTURBESITZ 9 (1971) 35-61.

<sup>384</sup> Hinzu kamen 1963 Hans Scharouns Philharmonie, 1968 die Fertigstellung der Neuen Nationalgalerie, 1978 Hans Scharouns Staatsbibliothek und 1979 das Musikinstrumentenmuseum.

<sup>385</sup> VANDENBERG 1998, 58

<sup>386</sup> NEWHOUSE 1998, 193

<sup>387</sup> Ebd. 196

<sup>388</sup> Vittorio Magnago LAMPUGNANI/Angeli SACHS (Hrsg.): Museen für ein neues Jahrtausend. Ideen, Projekte, Bauten, München/London/New York 1999, 124-131

während der Planung einsetzende Bekanntheit erlangte das Museum aufgrund seiner expressiven und einzigartigen Form. Beinahe ausschließlich wegen Gehrys neuem Museums für zeitgenössische Kunst ist Bilbao, eine Industriestadt im Baskenland, ein internationaler Begriff geworden, allerdings nicht wegen der ausgestellten Kunstwerke, sondern ausdrücklich wegen der Architektur.<sup>389</sup>

Der Hamburger Bahnhof lässt sich mit der ihm zugrundeliegenden Idee, ein Museum zur Wiederbelebung und zum Attraktivitätsgewinn eines Stadtviertels einzusetzen, in eine Reihe von Projekten einordnen, die in den 1980er und 1990er Jahren ihren Höhepunkt zu erreichen scheinen. Zu fragen ist, inwiefern das Berliner Museum auf die Stadt wirkt bzw. ob die Gegend um das Museum tatsächlich von dessen Eröffnung profitiert hat. Herauszuheben ist, dass die Ausschreibung des Hamburger Bahnhofs in die Zeit der Wende fiel, wodurch nach dem Mauerfall 1989 die Wiederbelebung des Ortes in beide Richtungen erfolgen konnte. Parallel zum Museumsbau wurde die politische Entscheidung getroffen, den Regierungssitz von Bonn nach Berlin zu verlegen. Berlin sollte die neue Hauptstadt werden. Mit den Plänen zum Regierungswechsel wurden die ersten baulichen Großprojekte anberaumt, die sich von Berlin-Mitte bis in den Bereich Tiergarten ziehen und somit deutlich an den Hamburger Bahnhof heranrücken. Beide politisch wichtigen Veränderungen stärkten das Projekt Hamburger Bahnhof insofern, als er nicht länger in einem unattraktiven Randgebiet Berlins stand.<sup>390</sup> Schwierig zu beantworten ist die Frage, ob das Museum zur Belebung des Ortes beigetragen hat bzw. beiträgt oder ob das umliegende Gebiet nicht eher durch die unterschiedlichen Aspekte des politischen Neubeginns an Lebendigkeit gewonnen hat.

In Bezug auf die Fernwirkung und die optische Ausstrahlung des Museums auf die Stadt konzipierte das Haus eine überzeugende Möglichkeit. Da der Hamburger Bahnhof mit seiner eher schlichten Architektur nicht in dem Maße aus der Bebauung an der Invalidenstraße herausfällt, wendete das Ausstellungsteam ein minimalistisches, aber äußerst wirksames Mittel an: Während sich das äußere, vor allem südliche Erscheinungsbild des Hamburger Bahnhof nur unmerklich von seiner Zeit als Verkehrs- und Baumuseum unterscheidet<sup>391</sup>, wurden zur Eröffnung 1996 zwischen die Rundbögen der Loggia und auf den zum Hof zeigenden Seiten der Galerien grün-bläulich leuchtenden

---

<sup>389</sup> Weiter ist auch das Museum für zeitgenössische Kunst in Barcelona von Richard Meier (1995) zu nennen, mit dem die Stadt eine neue, lebendige Mitte in ein unattraktives Viertel setzen und zugleich ihren international angesehenen Ruf in kultureller Hinsicht festigen wollte.

<sup>390</sup> Mit der Fertigstellung des megalomanen Projekts „Lehrter Bahnhof“, dem zukünftigen Knotenpunkt von S-Bahn, U-Bahn und ICE-Strecke, wird der Hamburger Bahnhof in den nächsten Jahren immer stärker in den Mittelpunkt gerückt werden.

<sup>391</sup> Die Kartusche zwischen den Rundbögen der Portikus mit der Aufschrift „Verkehr und Baumuseum“ verweist nach wie vor auf das alte Museum.

Fluoreszenzröhren des Künstlers Dan Flavin angebracht.<sup>392</sup> Die Türme des Gebäudes werden zu jeder neuen Ausstellung beflaggt, womit das Haus eine Idee aufgreift, die bereits Harald Szeemann bei der Ausstellung „Zeitlos“ angewendet hatte. Gerade aber das stark ausstrahlende Licht hatte von Beginn an eine enorme (Fern-)Wirkung. Vor allem von der S-Bahnstrecke aus, der wichtigsten Verbindungsstrecke zwischen dem westlichen und östlichen Stadtteil, wird das Gebäude – besonders abends – als Leuchphänomen wahrgenommen. Die Möglichkeit eines Museums, sich optisch in einer Stadt zu behaupten und damit eine Attraktion zu sein, wurde beim Hamburger Bahnhof gerade durch die Kombination von schlicht belassener Architektur und eindringlichem Kunstwerk sehr überzeugend gelöst.

---

<sup>392</sup> Dan Flavin plante dieses Kunstwerk vor Ort, konnte aber aus gesundheitlichen Gründen den Auftrag nicht

## D. Zusammenfassung und Schlussbewertung

Der Hamburger Bahnhof in Berlin stellt mit seiner wechselvollen Geschichte nicht nur ein wichtiges Monument aus der Mitte des 19. Jahrhunderts dar, sondern er ist zugleich in die Nachkriegsgeschichte einer ehemals gespaltenen Stadt eingebunden. Mit der Ausschreibung des Architekturwettbewerbs 1989 wurde – erstmals seit 1945 – die Zukunft des Hauses gesichert, indem seine Funktion als Museum für zeitgenössische Kunst festgelegt wurde. Gleichzeitig sollte mit dem Projekt ein unattraktiver und gezeichneter Berliner Stadtteil wiederbelebt werden. Mit der Wahl des Entwurfs Josef Paul Kleihues' entschied sich der Senator für Bau- und Wohnungswesen für einen Architekten, der sowohl mit dem Thema Museumsbau bestens vertraut war als auch vorzugsweise mit der Umnutzung alter Gebäude in museale Institutionen.

Durch den Vergleich mit weiteren Umwidmungsprojekten zeigte sich, dass die Umnutzung des ehemaligen Hamburger Bahnhofs in ein Museum für Gegenwart das einzig bekannte Beispiel für die Wiederverwendung eines Kopfbahnhofs in ein Museum für zeitgenössische Kunst darstellt. Um die Frage beantworten zu können, auf welche Art und Weise das alte Gebäude umgenutzt und durch einen Neubau erweitert wurde, wurden einzelne Aspekte (Maßordnungen, Galerieflügel, Nahtstelle, Licht etc.) herausgegriffen. Nach Kleihues thematisieren diese Einzelaspekte einerseits den geschichtsträchtigen Bau sowie den besonderen Ort und festigen andererseits seine eigene Architekturtheorie. Auf der Grundlage der angeführten Punkte und ihrer Einordnung in die Architekturgeschichte hat sich dann jedoch herausgestellt, dass der von Kleihues architektonisch umgesetzte Begriff der Erinnerung für den Besucher oder den Laien, der sich nicht mit den Theorien auseinandergesetzt hat, kaum nachzuvollziehen ist. Kritisiert wurde vor allem, dass einige äußerst aufwendig gestaltete bauliche Maßnahmen vorgenommen wurden, die auf eine Erinnerung an das Gebäude und dessen Umfeld insistieren (wie etwa die Nahtstelle zwischen Alt- und Neubau), für den Besucher aber nicht sichtbar werden. Dem entgegen stehen tatsächliche architektonische Relikte, die die wechselvolle Geschichte des Hauses widerspiegeln, aber in keinsten Weise inszeniert oder verständlich gemacht wurden, wie etwa die Umfassungsmauern des ehemaligen Drehkreuzes oder die alten Ziegelwandstümpfe an der Westseite, die noch aus der Zeit des Gebäudes als Verkehr- und Baumuseum von 1906 stammen.

Auch bei der Betrachtung des musealen Konzepts hat sich herausgestellt, dass beinahe alle theoretischen Überlegungen – meist aufgrund fehlender finanzieller Mittel – nicht umgesetzt werden konnten und auch hier der Begriff der Erinnerung nicht

---

selbst ausführen.

nachvollziehbar ist. Diskutiert wurde, dass das Haus zwar den Schwerpunkt auf ein flexibles und permanent wechselndes Ausstellungskonzept legt, in der Umsetzung diesem selbst gestellten Anspruch nicht nachkommen kann. Besonders auffallend bleibt die Dominanz der Sammlung Marx, die nicht nur prozentual das Haus bestimmt, sondern – analog zu einem Sammlermuseum – eine isolierte Eigenständigkeit innerhalb des Hamburger Bahnhofs führt. Denn gerade wegen der Sammlung Marx konnte das Haus seine geplante, flexible Ausstellungsidee nicht annähernd verwirklichen.

Der Name des Hauses, ein ‚Museum‘ zu sein, hat sich ebenso als fragwürdig herausgestellt, da die wichtigsten Charakteristika, die ein Museum definieren, nur bedingt vorhanden sind. Auch der Begriff ‚Gegenwart‘, der bereits im Namen des Museums das Neuartige erkennen lassen soll und auf das alle Bereiche umfassende Konzept (wie Tanz, Theater, Vorträge etc.) hinweist, rechtfertigt sich kaum durch die tatsächlich umgesetzten Aspekte. Gerade im Vergleich mit anderen Kulturzentren, die ein ähnliches Konzept wie der Hamburger Bahnhof angestrebt haben, zeigte sich, dass die Idee realisierbar ist, beim Berliner Museum aber nur ungenügend verwirklicht wurde.

Das Thema ‚Bahnhof‘, das sich im Konzept u.a. durch die Idee der ankommenden und abfahrenden Kunst zeigen soll, um somit immer aktuelle Kunstwerke vor Ort zu garantieren, wurde bislang nicht umgesetzt und bleibt vor allem für den ‚nicht eingeweihten‘ Besucher ein Gedanke, der in keinem Punkt nachzuvollziehen oder zu erleben ist.

Für eine abschließende Beurteilung sollte überlegt werden, was von einem Museum erwartet werden kann, insbesondere von einem für zeitgenössische Kunst, das sich mit einer historischen Hülle umgibt. Ein Museum ist immer ein Ort der Erinnerung. Auch bei Museen für zeitgenössische Kunst wird die Kunst durch den Akt der Musealisierung und Inventarisierung aus ihrer Gegenwärtigkeit in die Vergangenheit transportiert. Ein Museum hat somit die Möglichkeit, Vergangenheit zu thematisieren, zu erklären oder mit Neuem zu kontrastieren, um dabei Veränderungen herauszustellen oder die Gegenwart differenziert erlebbar bzw. verständlicher zu machen. Das Museum für Gegenwart in Berlin hat gerade dadurch, dass es sich in einem geschichtsträchtigen Bau an einem speziellen Ort einbetten kann, eine besondere Chance erhalten, Gegenwartskunst in diesem Kontext auszustellen. Fraglich bleibt, warum diese Chance weder vom Architekten noch vom Museumskonzept wahrgenommen wurde, obwohl beide konstant auf dem Begriff Erinnerung und einem Sichtbarmachen des *genius loci* insistieren. Denn gerade die Möglichkeit, Geschichte wahrnehmbar werden zu lassen, sollte bei einem umgenutzten Gebäude der Aspekt sein, der für die Architektur und das Konzept prägend

ist und bei dem beide Bereiche aufeinander eingehen sollten. So versteht der ‚unbedarfte Besucher‘ das im Hof liegende kreisrunde Blumenbeet, von Buxbäumen umringt, wohl kaum als Reminiszenz an das ehemalige Drehkreuz. Auch im Inneren der historischen Halle wird der einstufige Niveauunterschied zwischen Seitenschiffen und Langhaus eher als gefährliche ‚Stolperstufe‘ wahrgenommen und nicht als ein Zitat an die ehemals vertieft liegenden Gleise. Gerade die historische Halle, mit das Ästhetischste und Beeindruckendste des Gebäudes, gibt heute in ihrer ‚nachgebesserten‘, eleganten und daher nicht ganz unfragwürdigen Schönheit kaum etwas von ihrer Geschichtlichkeit preis. Die erwartete Korrelation zwischen Architektur und Museums- bzw. Ausstellungskonzept, in dem beispielsweise beide Bereiche verstärkend aufeinander eingehen oder sich gegenseitig inszenieren, bleibt beim Hamburger Bahnhof ebenfalls aus. Beispielsweise verlieren Anselm Kiefers Arbeiten, wie das Bleiflugzeug mit dem Titel „Mohn und Gedächtnis“ (1989) oder sein Büchermagazin „Volkszählung“ (1991), die gerade die Begriffe Gedächtnis, Erinnerung und Vergessen thematisieren, ihre Provokation in der ‚Ton-in-Ton-Ausstellung‘ in der historischen Halle. Auch müsste das Haus, wenn es im Konzept schon die Betonung auf eine Durchgangsstation von Kunst setzt, deutlicher auf den Bahnhof und auf das ganze Gebäude als Geschichtsstation eingehen.

Anzumerken ist, dass Kleihues die Vorgeschichte des Hauses lediglich nach formalen Kriterien thematisiert, wie durch die ursprüngliche Risalitausbildung des Neubaus oder den Niveauunterschied in der historischen Halle. Die Erinnerung an das Gebäude und dessen Geschichte bezieht sich dabei ausschließlich auf das 19. und frühe 20. Jahrhundert, d.h. bis 1906 (Fertigstellung des Verkehr- und Baumuseums). Ein Rückbezug auf die jüngste Geschichte des Hauses oder dessen Umgebung – vor allem von 1945 bis heute – mit allen ihren positiven und negativen Veränderungen erfolgt nicht. Kleihues wählt bei seiner Form der Visualisierung von Erinnerung nur bestimmte Aspekte oder Zeitabschnitte aus.

Auch das Museumskonzept gibt Rückbezüge auf die Bahnhofsgeschichte (Durchgangsstation von Kunst), klammert aber ebenso die jüngste Geschichte aus. Beispielsweise könnte die jüngste Ost-West-Geschichte gerade durch ein Einbeziehen von ehemaligen Ost-Künstlern, von denen heute nur ein oder zwei vertreten sind, deutlicher gemacht werden. Auch im Museumskonzept wird nur an bestimmte Aspekte des Hauses erinnert. Gerade aber beim Hamburger Bahnhof kann die Erinnerung nicht vor dem Zweiten Weltkrieg enden.

Zu kritisieren ist auch, dass die vor Ort stattfindende Erinnerung sich hauptsächlich in abstrakten Gedanken oder kaum sichtbaren formalen Aspekten manifestiert. Eine Erinnerung muss aber auch für denjenigen deutlich werden, der ohne Vorwissen an den Ort gelangt.

Eine gelungenere Möglichkeit für ein Sichtbarmachen verwirklichte Harald Szeemann im Zuge der Ausstellung „Zeitlos“ (1988), bei der Ulrich Rückriem zwischen die ruinösen Ziegelwandstümpfe auf der Westseite des Gebäudes eine seiner Granitarbeiten platzierte und somit auch den Ort durch die Arbeit markierte. Im Zusammenhang mit weiteren Außenskulpturen wurde der Besucher dazu angehalten, den Ort und das Haus zu umwandern, es wahrzunehmen und dadurch auch zu hinterfragen. Heute gibt es kaum einen Besucher, der sich auf diese Hausseite wagt, um dort ein ganz anderes Gesicht des Hamburger Bahnhofs zu erleben. Szeemann spiegelte eben gerade durch das Ruinöse und Verletzte des Gebäudes die wechselvolle Geschichte wieder und ließ die eingeladenen Künstler den Ort als das eigentliche Ausstellungsstück bespielen. Nicht allein die Kunstwerke sollten gezeigt werden, sondern ihr spannungsvoller Dialog mit dem Gebäude.

Heute scheinen die tatsächlichen Geschichtsrelikte des Hauses eher in Vergessenheit geraten zu sein. Störend am Projekt und der Umsetzung des Hamburger Bahnhofs als Museum für Gegenwart ist daher, dass sich eine bedeutende und äußerst ästhetische Architektur, in der erstrangige Kunstwerke ausgestellt sind, mit einem Theorie- und Ideengebäude umgibt, die einerseits nur bedingt umgesetzt werden konnten und andererseits dem alltäglichen Besucher kaum verständlich sein dürften.

## Anlage

Gespräch mit Josef Paul Kleihues vom 16. März 1999 im Architekturbüro Kleihues & Kleihues in Berlin

[...]

**Autorin: Herr Kleihues, Sie haben gerade in den letzten 10 Jahren eine Reihe unterschiedlicher Museen gebaut. Welche Rolle spielt für Sie das Museum als Bauaufgabe?**

**Kleihues:** Ich habe mich mit Museen eigentlich immer sehr gerne beschäftigt, weil eigentlich jede Aufgabe eine neue ist; stärker eine neue als beim Wohnungsbau. Natürlich gibt es auch dort viele neue Aufgaben. [...] Die Museumsaufträge, die ich bisher hatte, sind so verschiedenartig. Darunter sind Museumsbauten, die reine Vitrinenmuseen sind, nämlich das Klingensmuseum oder das Archäologische Museum für Ur- und Frühgeschichte in Frankfurt. Es sind zwei Häuser dabei, die Galerien und Wechselausstellungshäuser sind, das heißt Sindelfingen vereint Museum Lütze und Städtische Galerie. Kornwestheim, das Museum Henninger und Städtische Galerie, was jetzt verkauft, ich will nicht sagen verschandelt wird. [...] Traurige Geschichte. Ich finde, dass es unmöglich ist, was die Stadt da macht. Dann die Hamburger Deichtorhallen; die waren im Grunde genommen grandiose Ausstellungshallen und sind es nach wie vor, gerade unter dem jetzigen Leiter Felix. [...]

**A: Hatte es in Bezug auf die Umnutzung der Deichtorhallen nicht auch Unstimmigkeiten gegeben?**

**K:** Früher waren die Böden glänzend, viel zu glänzend. Das war furchtbar. Die sollten an sich schon matt sein nach dem Anstrich, was allerdings nicht stimmte. Jetzt haben sie ein bisschen Patina bekommen und sind ganz gut. [...] Ich würde sagen, mich interessieren eigentlich Aufgaben, die neu sind und ein neues Museum mit einem neuen Programm ist immer eine neue Aufgabe. Und dann kam bei einigen Projekten hinzu, dass sie nicht nur Neubauten waren, sondern sie waren zum Teil eben Bestand, Hamburg war Bestand, Deutsches Klingensmuseum im Solinger Barockkloster war im Grunde genommen die Entkernung eines Hauses und die Belassung eines Kreuzganges. Dann Frankfurt natürlich mit der bestehenden Kirche, die erweitert werden konnte. Das gleiche war in Sindelfingen der Fall.[...] Das sind alles Aufgaben, die mich sehr interessieren. Nicht aber, dass mich ein Neubau nicht interessieren würde.

**A: Kann diese Aufgabe nicht auch Einschränkungen mit sich bringen, insofern als man nicht völlig frei bauen kann, sondern sich an die alte Substanz anpassen oder beziehen muss?**

**K:** Man kann schon sehr frei bauen. Man muss aber auch diesen *genius loci* ein bisschen ausspielen. Meine Auffassung ist eigentlich die, dass ein Architekt über ein Theoriegebäude - wenn ich das so anspruchsvoll formulieren darf - verfügt, und wenn er das besitzt und weiß, was er theoretisch für Absichten verfolgt, ist er eigentlich sehr flexibel. Das heißt, dann kann er sich auch auf einen Ort einstellen und auf ein Programm. Und am Ende ist es so - wenn es gut gemacht ist - haben der Ort und das Programm die Individualität des Gebäudes bestimmt, und die Gemeinsamkeit aller Objekte ist dann die theoretische Grundlage, die man spüren muss und die man eben auch erkennt. Von der

Maßordnung, im Detail, der Materialhaftigkeit, der Stofflichkeit, wie man es früher mal genannt hat.

**A: In zahlreichen Artikeln zu Ihren Bauten und dem zugrunde liegenden Theoriegebäude erwähnen Autoren immer wieder den Namen Schinkel, der bei ihrer Arbeit dominant im Vordergrund stehen soll. Kann man das wirklich so sagen bzw. festmachen, oder ist Schinkel innerhalb der Berliner Bautradition der dominante Architekt, der immer wieder zitiert wird?**

**K:** Nein, ich würde das selber mit Schinkel nicht übertreiben wollen. Ich habe mich selbst nie so sehr auf Schinkel bezogen, wie andere versucht haben, mich auf Schinkel zu beziehen...

**A: ... um so schöner, das aus ihrem Mund zu hören...**

**K:** Ja. Natürlich schätze ich Schinkel, aber es gibt andere Architekten, die ich gleichermaßen schätze.

**A: Zum Beispiel?**

**K:** Der frühe Gilly, ist natürlich der Lehrer Schinkels, aber was mich mehr interessiert und was auch für Berlin so deutlich wird - wieder deutlich wird - in den letzten 10 bis 15 Jahren, ist diese Tradition, die ja eigentlich mit einem Mann wie Knobelsdorff, wenn ich an das Opernhaus denke, begonnen hat, das schon stark klassizistische Züge trägt. Dann mit den beiden Kirchen von Gontard am Gendarmenmarkt, die sehr klassizistische Basisbauten besitzen und an die Tempelunterbauten der Fassade, und dann die barockisierten Türme bekommen hat. Dann das Langhans'sche Brandenburger Tor, die Börse, dann Klenze und Gilly; dann das kleine Mausoleum von Schinkel, Persius, Stüler, Adler, der die erste Schinkel-Rede gehalten hat; dann kam Strack, Messel. Messel gehört eigentlich gar nicht so rein, Messel war doch eher Historist, hat aber schon bestimmte Formen übernommen. Und dann kam schon Peter Behrens natürlich nach der Jugendstilzeit mit seiner Turbinenhalle. Auch die Kleinmotorenfabrik ist eine symmetrische Fassade und mit Elementen in der Mitte und eckigen Treppen und Fahrstühlen. Das ist ein grandioses Gebäude.

Und dann ist plötzlich Mies da und die anderen Architekten der 20er Jahre werden die sogenannten Weißen der geometrischen Architektur, weil sie einer anderen Schule entsprangen. Der Rationalismus hat seine Wurzeln einfach da.

Und nach dem Krieg war Ungers schon vom Alter her der erste, und in Berlin war ich vielleicht der erste, der sich auf diese Traditionen bezogen hat, zuerst vielleicht unbewusst, später dann immer bewusster. Aber wenn man sich heute mal ansieht, was in Berlin an aktueller Architektur läuft, sieht man - und das kann ein persönlicher Eindruck sein - ein Aufgreifen dieser Traditionen, denken sie an den Schweizer Dudler, an Leute, die bei mir alle im Büro gearbeitet haben, Müller-Kramer, Sommer-Suselbeck [...] Das ist wirklich eine sehr starke Truppe von jungen Leuten, die alle zwischen, gut die Älteren sind auch schon um die 50, Sawade habe ich vergessen, die aber bis zu 30 runtergehen, das heißt es sind jetzt ein, zwei Generationen zwischen uns und den Jüngsten, die in dieser Tradition des Bauens im Sinne des Klassizismus, im Sinne der Aufklärung und einer neuen Bescheidenheit verstehen und die ganz unspektakulär sehr wichtige Dinge machen.

**A: Wie beurteilen Sie denn die neuen Architekten, die sich ganz bewusst nicht auf diese Berliner Tradition berufen, sondern - wie zum Beispiel Libeskind - eher auf die konstruktivistische Architektur der 10er und 20er Jahre anspielen?**

**K:** Das war faszinierend, diese Auseinandersetzung mit dem Dekonstruktivismus, egal wo man hinsah, ob nach Aachen, München oder sonst wohin, überall waren die Papiere voll skizziert von diesem unverdauten Zeugs. Und irgendwie verliert sich das auch schnell. Dann gewinnt man einen Wettbewerb und merkt, dass man es gar nicht bauen kann. Natürlich kann man es bauen, um ein Jüdisches Museum zu bauen und auch wenn man ein Nußbaum-Museum zu bauen hat; und vielleicht auch bei der Erweiterung des Victoria- and-Albert- Museums. Aber das sind eher Ausnahmen. [...]

**A: ...es bleibt vor allem schwierig, diese gebauten Visionen auf traditionelle Weise zu bespielen, darin auszustellen...**

**K:** Ja, auch das. Aber diese Ausnahmen sind natürlich sehr wichtig. Überlegen Sie, wie es wäre, wenn es drei Guggenheim-Museen an der Fifth-Avenue gäbe, dann wäre es nicht mehr spaßig.[...]

**A: Könnte man denn in Ihrer Architektur auch Anklänge oder Anlehnungen an Mies feststellen? Gerade in Hinblick darauf, dass der Hamburger Bahnhof thematisch als Erweiterung der Neuen Nationalgalerie gedacht ist?**

**K:** Das hat weniger mit Mies zu tun als mit dem Alten Museum und der Säulenreihe. Mit 2 x 9 Säulen haben Sie 18 Säulen, in die Wandscheiben gestellt, mit den Eckpfeilern. Und wenn Sie sich bei mir die Fassade ansehen, dann sind es 21 Säulen und 22 Felder, auch zwischen die Wandscheiben gesetzt, eine monotaktische Reihe, eine ungerade Zahl von Säulen und eine gerade Zahl von Feldern.

**A: Reihung - ein Motiv, was Sie nach wie vor begeistert?**

**K:** Sicher, all das hat natürlich mit meinem generellen Interesse an einer monotaktischen Reihung, an Kolonnaden zu tun. Ich habe das in Palmyra das erste Mal gesehen. [...] Und es war natürlich sehr aufregend für mich, diese Säulenreihen zu sehen. Und das ist natürlich bei Mies nicht der Fall. Mies hat nie gereiht. Mies war, seitdem er in Amerika war, Klassizist, ein sehr strenger. Ich habe über Mies gesprochen in einem Gespräch mit Lampugnani. [...] Er hat mich auch zu Mies gefragt, und ich hatte zwei Begriffe genannt, die mich an Mies interessieren: das ist zum einen die Transparenz und der Begriff der Abstraktion. Und auf die Abstraktion hat er mich versucht festzunageln, und alle Leute konnten nachlesen, wie ich das verstehe. [...] Der frühe Mies war natürlich auch ein Handwerker, und ich bin von Haus aus ein Handwerker, und ich denke, dass ich das noch lange bleibe.

**A: Gibt es demnach Motive oder Aspekte bei Mies, die Sie absolut ablehnen?**

**K:** Ja. Was mich bei der Nationalgalerie nie richtig befriedigt hat, ist: Oben gibt es das sichtbare Kapitell, das Gebälk, was das Dach trägt, und unten verschwindet der Kreuzfuß in der Granitplatte, das heißt, es gibt keine Basis. Die Basis ist also verdeckt, sie ist unter den Steinen. Es ist vor kurzem frei gemacht worden, um Platten auszuwechseln, da habe ich es dann fotografiert. An den Scheiben beispielsweise, den wunderbaren großen Scheiben, durfte man die Schrauben nicht mehr sehen. Also ist praktisch nichts Handwerkliches mehr erkennbar. [...] Ich finde es in Ordnung, dieses Reinheitsstreben, das da eine Rolle spielt. In höheren Sphären gibt es nun mal keinen Hammer und keinen Meißel mehr, keine

Schrauben und kein Schraubenzieher mehr, weshalb mich der späte Mies weniger berührt als der frühe. Was mich natürlich berührt, ist seine Idee von einer universalen Architektur und klassizistischer Reinheit. Das ist schon sehr aufregend.

**A: Das Reinheitsstreben findet sich aber doch auch bei Ihren Bauten, auf der einen Seite. Und das ist ja gleichzeitig auch das Spannende, beispielsweise an der Ostgalerie, dass das glatte Innere im Widerspruch zur Außenhaut steht, die auf perfekte Weise alle Konstruktionselemente widerspiegelt.**

**K:** Ja, das stimmt. Man glaubt wirklich von außen, schon fast alles erkennen zu können. Die Statik und Konstruktion bis hinauf zu den Lüftungsschlitzen. Es ist also alles noch ablesbar, das Maß, die Konstruktion. [...]

**A: Resultierte der Sprung zwischen Tonnenfuß und Seitenwand denn eigentlich nur daraus, um dort das Aufhängesystem und weitere technische Installationen unterzubringen?**

**K:** Nein, dieser Sprung hat zwei Gründe. Zum einen wäre ein einfaches Profil bzw. ein direktes Aufsitzen auf der Wand viel zu langweilig und würde verschmieren. Wenn Sie einen Kreis in ein Quadrat herein ziehen [Kleihues fertigt eine Zeichnung mit einem Kreis an, der in vier Punkten an das Außenquadrat stößt], dann ist das ein Punkt, den Sie nicht definieren können, weil das Ende des Viertelkreises sich mit der Tangente berührt. Diese Linie würde immer so verlaufen. Genauso wie wenn Sie ein Rohr als Profil nehmen, wie ich es beim Kantdreieck gemacht habe, sehen Sie auf dem Rohr keine klare Schattenlinie. [...] Ich komme aber auf das Profil der Galerie zurück. Worauf ich ja das Profil getrennt habe, kreuzweise, in vier Teile getrennt habe und jedes Viertelsegment einfach rüber geklappt habe. Und das ist dann auch so, wenn das eine so weg geht, das andere mit dem Stück so dagegen ist, dass automatisch hier ein Nullpunkt im rechten Winkel entsteht. [...] Dieser Punkt könnte verschweißt werden, würde aber verschmieren, weshalb die schon vorher abgebrochen wird. Das hat zum Vorteil, dass Sie hier Gänge haben für die Kontrolle des Hauses und die Abluft und die Fühler, die hier sein müssen als Rauchmelder, falls Feuer im Haus ausbricht.

**A: Ist dabei auch vorgesehen worden, das Hängesystem für die Bilder dort zu installieren? Inzwischen ist man ja davon abgekommen und hängt die Bilder direkt auf die Wand.**

**K:** Nein, das ist eine interessante Geschichte. Ganz im Gegenteil. Die Wände sind so stabil ausgebildet und zwar mit zwei Platten dahinter, dass Sie bis zu zwei Tonnen an die Wand hängen können, mit besonderen Halterungen natürlich, die nicht auf Biegung, sondern auf Zug beansprucht werden. Schwere Bleibilder von Kiefer können somit aufgehängt werden. Wir brauchten die Schnüre nicht. Bastian hat bei der ersten Ausstellung die Schnüre verwandt, und nachdem dann die Polke-Ausstellung wieder herausgenommen war, ist die Marx-Sammlung ohne Schnüre wieder aufgehängt worden.

**A: ....was so viel besser wirkt. Die Schnüre lenken ansonsten von den Arbeiten ab...**

**K:** Ja, viel besser. Ich habe das selbst oft so gemacht mit den Bildern meiner Sammlung. [...]

**A: Eine Frage vielleicht noch: In den 80er Jahren gab es im Hamburger Bahnhof die Ausstellung „Zeitlos“ von Harald Szeemann. Beziehen Sie sich in irgendeiner Form auf diese Ausstellung?**

**K:** Nein, überhaupt nicht. Ich fand die Ausstellung - unter uns - nicht gut. Und ich fand die späteren Skulpturenausstellungen noch viel schlechter. Ich hatte eine sehr große Angst, vor dem großen, alten Bahnhofssaal. [...] Dieser Saal ist heute sehr viel schöner durch die ruhigen Böden und die beruhigten Wände. Dadurch ist es eine sehr viel schönere Sache geworden. Denn es ist nichts schwieriger, als in einem so großen Raum, richtig und gut zwei, drei Skulpturen aufzustellen. Und die heutige Präsentation mit Judd, Long, Merz und Kiefer und so weiter ist wunderbar und nicht so überladen wie bei „Zeitlos“ mit all den Überschneidungen. Ich habe wirklich den Wunsch, dass man es so lässt.[...]

**A: Hatten Sie innerhalb der Kopfbauten auch Räume für die Videoinstallationen geschaffen, z.B. für Viola?**

**K:** Nein, diese Räume entstanden zwar in Rücksprache mit mir, aber nur insofern, als dass sie nicht die anschließenden Räume irritieren sollten. [...] Es gab ja weder die Durchgänge noch die einzelnen Raumunterteilungen. Alle Einteilungen wurden daher völlig neu konzipiert. Es gab natürlich einige Zwänge, die man nicht verhindern konnte, zum Beispiel die Achse der aufgehenden Treppe und die Achse aus dem letzten Raum, die sich nicht genau treffen, was doch etwas unbefriedigend ist. [...] Aber sonst sind die Durchblicke und Achsen der Räume unter- und zueinander sehr genau. Wir haben auch tragendes Mauerwerk weggebrochen und andere Räume ergänzt und zugemacht. [...] Wir haben natürlich einige Räume größer gemacht, also aus zwei Räumen einen gemacht. [...] Also es war schon eine ganz gute Masse, die man manipulieren konnte.

**A: Und wie war der Zustand der Seiten- bzw. Hofflügel?**

**K:** Die Seitenflügel waren in einem grauenhaften Zustand. Die Denkmalpflege verlangte noch mehr Auflagen, die wir aber in Maßen umschiffen konnten. Die Stützen glichen Elefantfüßen, und daher haben wir sie erst einmal auf Form gebracht. Die waren alle so etwa 55 x 55 cm. Die standen auch schief, nicht vertikal, und die Seitenschiffe waren ohnehin niedriger und schief. Die Stützen haben wir dann alle eingefasst auf 60 x 60, haben dadurch eine Maßordnung bekommen, die als 60er Modul durch den ganzen Raum anwendbar wurde. [...] Das hat mir sehr viel Spaß gemacht, weil das Gerüst da war, und man konnte damit arbeiten, aber wir haben auch ein ganzes Stück rausgeschmissen. Eigentlich alles bis auf die Verbindungsbauten und Treppenhäuser. Auch wenn der Landeskonservator noch viel mehr erhalten wollte. [...]

**A: Gab es denn überhaupt Probleme mit der alten Bausubstanz?**

**K:** Nicht sehr. Es gab Probleme im Turmbereich, worauf die Baustelle fast ein Vierteljahr stillgelegt wurde. Es waren Risse entstanden, die richtig kräftig waren, die aber dann nicht fortgeschritten sind. Es gab natürlich einige Klimmzüge zu machen, wenn mal ein Raum verändert werden sollte und die alten Decken abgestützt werden müssen.

**A: Wie kam die Glasbrücke zwischen den Türmen zustande?**

**K:** Es war ursprünglich eine Verbindung zwischen den beiden Häusern geplant, aber der Landeskonservator wollte diese im Museum, was ich wiederum aufs schärfste bekämpft habe. Wir haben sie aber schließlich dort hinbekommen, und nun ist es wirklich schön. Einerseits mit dem Ausblick in die Halle, andererseits in den Garten hinaus. Es gibt fast

nichts Schöneres. Man muss nur die Rampe hoch, deshalb weil wir natürlich in Gesimshöhe bleiben wollten. Sonst wäre die Brücke ganz furchtbar gewesen und hätte ganz tief gelegen. Dadurch wäre das ganze Turmmotiv, wenn man auf den Eingang zuläuft mehr als zerstört.[...] Dann mussten wir die kassettierte Decke aufreißen, das war ja alles zu und nicht so wie heute. Heute denkt man, dass es immer so war.

**A: Sind die eingeführten Rampen allein für eine behindertengerechte Benutzung des Hauses oder haben sie auch ästhetischen Charakter?**

**K:** An dieser Stelle mussten wir das Niveau der Gesimshöhe erreichen. Die Rampen waren aber letztendlich für die Behindertengerechtigkeit errichtet worden, sonst hätte man Treppen machen können. Ich finde aber auch diesen Umweg, den man heute geht und der einen langsam in dem Raum leitet, ganz schön.

**A: Um vielleicht bei einzelnen Motiven zu bleiben: Gibt es bei Ihren Bauten eine ganz bestimmte Rasterung, die Sie durchgehend anwenden?**

**K:** Nein, es gibt natürlich eine ganz klare Ordnung, aber das Interessante bei alten Bauten ist, und das habe ich auch schon bei dem Klängenmuseum in Solingen gemerkt, dass die Maße und Proportionen raumbezogen entwickelt wurden. Wir haben also raumbezogene Maßordnungen entwickelt. Es macht manchmal einfach keinen Sinn, darüber wegzugehen. Aber bei dem Museum für Vor- und Frühgeschichte in Frankfurt, da habe ich etwas ganz anderes gemacht. Es war keine raumbezogene Maßordnung, sondern die Neubaufügelmaße definieren sich ja durch die Orthogonalität der Neubaufügel und des Seitenschiffes, als Grundlage genommen, auf das Hauptschiff der Kirche. [...] Die Axialorientierung, die eine sakrale war, wird ganz bewusst ignoriert. Also keine Art der Raumbeziehungen mehr. Wir haben es beim Hamburger Bahnhof und in Solingen aber raumbezogen gemacht. Deshalb gibt es auch immer die großen Schwellen, wenn Sie darauf achten, bei all den Grenzen zwischen einem Bau und dem anderen. Und Sie sehen auch wechselnde Raster, das ist sehr schwierig, dass sie letztendlich aufgehen. Das ist eine sehr geschickte Manipulation, die da stattgefunden hat, aber eine, die sehr gut aufgeht. Aber es war natürlich viel Arbeit. [...]

**A: Können Sie die wechselnden Bodenniveaus erklären bzw. wurde hierbei viel verändert?**

**K:** Wir haben das Bodenniveau der Halle etwas angehoben und Einiges gesichert. Aber sonst haben wir die Niveaus eigentlich nicht verändert.

**A: Sind Sie zufrieden mit der Lösung der Vorhalle, die in gewissem Sinne als Verteiler dient, dennoch aber direkt in die historische Halle leitet?**

**K:** Wir haben immer gedacht, dass man die Halle nicht verbauen sollte oder wie in Amerika einen Tresen aufbaut. Leider bauen sie derzeit immer wieder diese Schnüre auf, was ich schade finde.

**A: Vielleicht zum Abschluss noch eine ganz persönliche Frage: Sind Sie rundherum zufrieden mit dem Bau und seiner Gestalt?**

**K:** Ja. Es gehört zu den sechs, sieben wichtigen Bauten, die ich gemacht habe und mit denen ich sehr zufrieden bin. Natürlich fehlt noch der zweite Flügel, aber der kommt schon noch. [...]

## **E. Chronologische Literaturliste zum Hamburger Bahnhof**

STEINLE, Holger: Ein Bahnhof auf dem Abstellgleis. Der ehemalige Hamburger Bahnhof in Berlin und seine Geschichte, Berlin 1983

**Gottwaldt, ALFRED/Steinle, HOLGER: VERKEHRS- UND BAUMUSEUM BERLIN. DER „HAMBURGER BAHNHOF“, BERLIN 1984**

STEINLE, Holger: Der Hamburger Bahnhof. Geschichte und Gegenwart, Berlin 1987

BRÜDERLIN, Markus: Stille Momente zwischen Ankunft und Abfahrt, in: KAT. ZEITLOS. Kunst von heute im Hamburger Bahnhof Berlin, München 1988, 15-31

KAT. ZEITLOS. Kunst von heute im Hamburger Bahnhof Berlin (+Begleitheft), München 1988

KURZMEYER, Roman: Taktile Visionen, in: KAT. ZEITLOS 1988, 33-47

SZEEMANN, Harald: Zeitlos, in: KAT. ZEITLOS 1988, 8-11

DUBE, Wolf-Dieter im Gespräch: Die Dinge, die wir jetzt entscheiden, müssen für Generationen Bestand haben, in: KUNSTFORUM 100 (1989) 511

SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN: Beschränkter Realisierungswettbewerb: Der ehemalige Hamburger Bahnhof als Museum für zeitgenössische Kunst, Berlin 1989

SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN/PREISGERICHT: Protokoll der Sitzung des Preisgerichts vom 21. November 1989

SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.): Beschränkter Realisierungswettbewerb 1989. Dokumentation, Berlin 1989

COSTANZO, Michele/GIORGI, Vincenzo: Josef Paul Kleihues. Architetture museali, Mailand 1991

COSTANZO, Michele: Josef Paul Kleihues. Die Museumsplanung als Erfahrungsweg, in: COSTANZO/GIORGI 1991, 14-99

GIORGI, Vincenzo: Museumsprojekte in Deutschland: Das Werk von Josef Paul Kleihues, in: COSTANZO/GIORGI 1991, 100-155

BABIAS, Marius: Museumspoker, in: KUNSTFORUM 125 (1994) 416

HONISCH, Dieter: Neue Nationalgalerie und Hamburger Bahnhof, in: KAT. STANDORTE – STANDPUNKTE, Staatliche Museen zu Berlin, Berlin 1994, 43-48

KAT. STANDORTE – STANDPUNKTE, Staatliche Museen zu Berlin, Berlin 1994

KLEIHUES, Josef Paul: Hamburger Bahnhof, in: KAT. STANDORTE – STANDPUNKTE 1994, 94-99

BABIAS, Marius.: Das Marx-Mausoleum, in: ZITTY (26.10.-6.11.1996) 56-59

BASTIAN, Heiner (Hrsg.): Sammlung Marx im Hamburger Bahnhof Museum für Gegenwart – Berlin, 2 Bde., Berlin 1996

BLUME, Eugen: Das Museum für Gegenwart als Ort des Bildes, in: MUSEUMSJOURNAL 4 (1996) Spezialheft: Der Hamburger Bahnhof. Museum für Gegenwart Berlin, 31-32

BODE, Peter: Hamburger Bahnhof in Berlin, in: ART 11 (1996) 22-24

CLAUSEN, Christine: Endstation Hamburger Bahnhof, in: STERN 44 (1996) 240-241

DUBE, Wolf-Dieter: Der Hamburger Bahnhof und die Staatlichen Museen zu Berlin, in: MUSEUMSJOURNAL 4 (1996) 21-22

DÜCKERS, Alexander: Kunst auf Papier, in: MUSEUMSJOURNAL 4 (1996) 34-35

EVERS, Bernd: Die Kunstbibliothek im Hamburger Bahnhof, in: MUSEUMSJOURNAL 4 (1996) 36-37

HAASE, Amine: Zeitgeist nach Berliner Art, in: KÖLNER STADTANZEIGER 259 (1996) 5

HERZOG, Hans-Michael: Zur Kunst im Hamburger Bahnhof, in: BAUWELT 47 (1996) 2670-2671

HONISCH, Dieter: Konzept und Struktur, in: MUSEUMSJOURNAL 4 (1996) 22-23

JAEGER, Falk: Eiserne Kathedrale der modernen Kunst, in: DEUTSCHE BAUZEITUNG 120 (1996) 20-24

KAMBARTEL, Walter: Zwischen geflügeltem Rad und Pegasos – Der Ausbau des Hamburger Bahnhofs in Berlin zum Museum für zeitgenössische Kunst, in: MESECKE/SCHEER 1996, 216-244

KIPPHOFF, Petra: Endstation Gegenwart, in: DIE ZEIT 46 (1996) 49

KUHN, Nikola/ZIMMERMANN, Monika: „Warum bauen Sie sich nicht selbst ein Museum?“, in: BERLINER TAGESSPIEGEL (31.10.1996) 49

MARX, Erich: Ein Dialog mit Bildern, in: BASTIAN 1996, 7-11

DERS.: Ein Dialog mit Bildern, in: MUSEUMSJOURNAL 4 (1996) 24-25

DERS.: Für den Dialog mit unserer Zeit, in: BERLINER TAGESSPIEGEL (2.11.1996) 49

MESECKE, Andrea/SCHEER, Thorsten: Josef Paul Kleihues. Themen und Projekte, Basel 1996

MUNDT, Barbara: Die Vorstellung eines Stuhles ist noch keiner: Don Judd, in: MUSEUMSJOURNAL 4 (1996) 38-39

MUSEUMSJOURNAL 4 (1996) Spezialheft: Der Hamburger Bahnhof. Museum für Gegenwart Berlin

RUMPF, Peter: Der Hamburger Bahnhof als Museum für Gegenwart, in: BAUWELT 47 (1996) 2664-2670

SAGER, Peter: Die unheimlichen Retter, in: SPIEGEL 44 (1996) 234-238

SCHEER, Thorsten: Hamburger Bahnhof. Museum für Gegenwart Berlin. Josef Paul Kleihues, Köln 1996

DERS.: Hamburger Bahnhof. Museum für zeitgenössische Kunst Berlin, in: MESECKE/SCHEER 1996, 245-252

WULFFEN, Thomas: Gegenwart und Gegenwart, in: ZITTY (15.-26.10.1996) 22

ZIEGLER, Ulf Erdmann: Hamburger Bahnhof als Museum, in: BERLINER TAGESSPIEGEL (31.10.1996) 3

PRESTEL-VERLAG (Hrsg.): Hamburger Bahnhof. Museum für Gegenwart, Berlin/München<sup>2</sup> 1997

RICHARDS, Ivor: Hamburger Stakes, in: THE ARCHITECTURAL REVIEW 1200 (1997) 29-32

RUMPF, Peter: Hamburger Bahnhof – Museum für Gegenwart Berlin, in: ARCHITEKTUR JAHRBUCH 1997, 90-95

SCHNEIDER, Johannes: Der Hamburger Bahnhof, in: Der historische Ort 53, Berlin 1997

## Allgemeines Literaturverzeichnis

ADAM, Jürgen: Experiment mit Tonne, in: DEUTSCHE BAUZEITUNG 128 (1994) 102-105

ADJIMI, Morris (Hrsg.): Aldo Rossi. Bauten und Projekte. 1981-1991, Zürich 1991

ALBERTINE, Bianca/BAGNOLI, Sandro: Scarpa. Museen und Ausstellungen, Mailand/Tübingen 1992

AMMANN, Jean-Christophe: Ein Haus für die Kunst, in: BAUMEISTER 91 (1994) 48-52

DERS.: Das Glück zu sehen. Kunst beginnt dort, wo Geschmack aufhört, Regensburg 1998

ANDERTON, Frances: Louis Union Station, St. Louis, USA, in: ARCHITEKTUR UND WETTBEWERBE 140 (1990) 12

ANSTETT, Peter (Hrsg.): Alte Bauten neu genutzt, Stuttgart 1981

ARGAN, Giulio Carlo: Gropius und das Bauhaus, Hamburg 1962

AUER, Hermann (Hrsg.): Bewahren und Ausstellen. Die Forderung des kulturellen Erbes in Museen, München 1984

AUER, Hermann (Hrsg.): Museum und Denkmalpflege, München 1992

BABIAS, Marius (Hrsg.): Im Zentrum der Peripherie. Kunstvermittlung und Vermittlungskunst in den 90er Jahren, Dresden/Basel 1995

BAUHAUS-ARCHIV MUSEUM FÜR GESTALTUNG BERLIN (Hrsg.): Bauhaus 1919-1933, Köln 1990

BEAUCAMP, Eduard: Die Couch soll draußen bleiben, in: FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG (7.12.1999) 53

BELTING, Hans: Das Ende der Kunstgeschichte. Eine Revision nach zehn Jahren, München 1995

BERNAU, Nikolaus: Von der Kunstammer zum Musenarchipel. Die Berliner Museumslandschaft 1830-1994, in: JOACHIMIDES, Alexis /KUHRAU, Sven/VAHRSON, Viola/BERNAU, Nikolaus (Hrsg.): Museumsinszenierungen. Zur Geschichte der Institution des Kunstmuseums. Die Berliner Museumslandschaft 1830-1990, Dresden/Basel 1995, 15-35

BEUTLER, Christian: Paris und Versailles, Stuttgart<sup>2</sup> 1979

BLASER, Werner: Mies van der Rohe, Basel<sup>6</sup> 1997

BÖRSCH-SUPAN, Helmut: Tod auf Reise-Raten, in: DIE ZEIT (17.10.1985) 49

BÖRSCH-SUPAN, Eva und Helmut/KÜHNE, Günther/REELFS, Hella: Kunstführer Berlin<sup>4</sup> 1991

BÖTTGER, Peter: Die Alte Pinakothek in München. Architektur, Ausstattung und museales Programm, München 1972

BOFINGER, Helge und Margret/KLOTZ, Heinrich/PAUL, Jürgen (Hrsg.): Architektur in Deutschland, Stuttgart 1979

BOTT, Gerhard (Hrsg.): Das Museum der Zukunft. 43 Beiträge zur Diskussion über die Zukunft des Museums, Köln 1970

BRAWNE, Michael: Das neue Museum. Planung und Einrichtung, Stuttgart 1965

DERS.: Das neue Museum und seine Einrichtung, Stuttgart 1982

BREUNING, Hans-Jürgen: Noch immer unvollendet. Museo di Castelvecchio in Verona, in: DEUTSCHE BAUZEITUNG 129 (1995) 102-105

BUDDENSIEG, Tilmann: Berliner Labyrinth. Preußische Raster, Berlin 1993

BUKOWSKI, Charles: Aufzeichnungen eines Außenseiters, Frankfurt 1977

CACHIN, Françoise: Vorwort, in: ROSENBLUM, Robert: Die Gemäldesammlung des Musée d'Orsay, Köln 1989, 9-11

CANTACUZINO, Sherban: Neue Nutzung alter Bauten. Die Zukunft der historischen Architektur-Substanz, Stuttgart/Berlin/Köln 1989

CASPAR, Helmut: Jedem seine Schanze. Berlins Technikmuseum erhält einen Erweiterungsbau, in: FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG 115 (1999) 16

CLADDERS, Johannes: Museum und Architektur. Positionen zwischen den Stühlen, in: WALLRAF-RICHARTZ-JAHRBUCH 47 (1986) 29-33

COHEN, Jean-Louis: Ludwig Mies van der Rohe, Basel/Berlin/Boston 1995

DAVIS, Douglas: The Museum Transformed, New York 1991

Deutscher Städtetag (HRSG.): STATISTISCHES JAHRBUCH DEUTSCHER GEMEINDEN 1964, STUTTGART 1964

DERS.: Bildung und Kultur als Element der Stadtentwicklung, Stuttgart 1973

DUBE, Wolf-Dieter: Standorte – Standpunkte, in: STAATLICHE MUSEEN ZU BERLIN 1994, 7-11

FEHR, Michael/GROHÉ, Stefan (Hrsg.): Geschichte. Bild. Museum. Zur Darstellung von Geschichte im Museum, Köln 1989

FEHR, Michael (Hrsg.): Imitationen. Das Museum als Ort des Als - Ob, Köln 1991

FEHR, Michael/KRÜMMEL, Clemens/MÜLLER, Markus (Hrsg.): Platons Höhle. Das Museum und die elektronischen Medien, Köln 1995

FISCHER, Manfred: Der Wettbewerb von 1986, in: SCHNEEDE, Uwe/LEPPIEN, Helmut (Hrsg.): Die Hamburger Kunsthalle. Bauten und Bilder, Leipzig 1997, 189-190

FLAGGE, Ingeborg (Hrsg.): Streiten für die menschliche Stadt. Texte zur Literaturkritik, Dresden 1997

DERS.: Architekten Schweger und Partner. Bauten und Projekte. 1990-1998, Berlin 1998

FONDATION BEYELER (Hrsg.): Renzo Piano – Fondation Beyeler. Ein Haus für die Kunst, Basel 1998

FLACKE-KOCH, Monika: Wilhelm R. Valentiners Museumskonzeption von 1918 und die zeitgenössischen Bestrebungen zur Reform der Museen, in: KRITISCHE BERICHT 4/5 (1980) 49-58

FRAMPTON, Kenneth: Der unbekannte Mies van der Rohe, in: SPAETH, David: Mies van der Rohe. Der Architekt der technischen Perfektion, Stuttgart 1986, 7-10

FRANK, Hartmut: Museum als Thema. Anmerkungen zum Neubau von Oswald Mathias Ungers, in: SCHNEEDE/LEPPIEN 1997, 191-201

GERKAN, Meinhard von: Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus, in: KAT. RENAISSANCE DER BAHNHÖFE. Die Stadt im 21. Jahrhundert, Braunschweig/Wiesbaden 1996

GOETZ, Joachim: Alte Bäder neu genutzt, in: BAUMEISTER 87 (1990) 52-56

GRASSKAMP, Walter: Museumsgründer und Museumsstürmer. Zur Sozialgeschichte des Kunstmuseums, München 1981

GREVENSTEIN, Alexander van (Hrsg.): Bonnefantenmuseum in Maastricht, Maastricht 1995

GROPPE, Hans-Hermann/JÜRGENSEN, Frank (Hrsg.): Gegenstände der Fremdheit. Museale Grenzgänge, Marburg 1989

GURATZSCH, Dankwart (Hrsg.): Das Neue Berlin. Konzepte der Internationalen Bauausstellung 1987 für einen Städtebau mit Zukunft, Berlin 1987

HEGEWISCH, Katharina: Einleitung, in: KLÜSTER, Bernd/HEGEWISCH, Katharina (Hrsg.): Die Kunst der Ausstellung. Eine Dokumentation dreißig exemplarischer Kunstaussstellungen dieses Jahrhunderts, Frankfurt a. M./Leipzig<sup>2</sup> 1995

HERSTATT, Claudia: Hamburger Kunsthalle. Galerie der Gegenwart, Hamburg 1997

INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hrsg.): Umnutzung von Fabriken. Übersicht und Beispiele, Dortmund 1984 (=Schriftenreihe Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen: Stadtentwicklung - Städtebau, Bd.2.047)

JOACHIMIDES, Alexis /KUHRAU, Sven/VAHRSON, Viola/BERNAU, Nikolaus (Hrsg.): Museumsinszenierungen. Zur Geschichte der Institution des Kunstmuseums. Die Berliner Museumslandschaft 1830-1990, Dresden/Basel 1995

JOACHIMIDES, Alexis: Die Schule des Geschmacks. Das Kaiser-Friedrich-Museum als Reformprojekt, in: JOACHIMIDES/KUHRAU/VAHRSON/BERNAU 1995, 142-156

DERS.: Das Museum der Meisterwerke. Karl Scheffler und der „Berliner Museumskrieg“, in: JOACHIMIDES/KUHRAU/VAHRSON/BERNAU 1995, 192-205

JOEDICKE, Jürgen: Architekturgeschichte des 20. Jahrhunderts. Von 1950 bis zur Gegenwart, Stuttgart/Zürich 1990

KAT. DAS ABENTEUER DER IDEEN. Architektur und Philosophie seit der industriellen Revolution, Berlin 1984

KAT. DOCUMENTA. Kunst des XX. Jahrhunderts. Internationale Ausstellung im Museum Fridericianum in Kassel, München 1955

KAT. MANET BIS VAN GOGH. Hugo von Tschudi und der Kampf um die Moderne, Neue Nationalgalerie, Bonn 1996

KAT. MUSEUM OF MODERN ART NEW YORK, New York 1984

KAT. MUSEUM DER GEGENWART-Kunst in öffentlichen Sammlungen bis 1937, Düsseldorf 1987

KAT. RENAISSANCE DER BAHNHÖFE. Die Stadt im 21. Jahrhundert, Braunschweig/Wiesbaden 1996

KAT. 750 JAHRE ARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU IN BERLIN. Die Internationale Bauausstellung im Kontext der Baugeschichte Berlins, Stuttgart 1987

KARSTENS, Andrea (Hrsg.): Kunstmuseum Heidenheim. Galerie der Stadt, Braunschweig 1991

KEMPER, Peter (Hrsg.): Postmoderne oder Der Kampf um die Zukunft, Frankfurt a.M. 1988

KLEIHUES, Josef Paul (Hrsg.): Das Prinzip der Reihung in der Architektur, Dortmunder Architekturhefte 2, Dortmund 1975

DERS.: Museumsbauten. Entwürfe und Projekte seit 1945, Dortmunder Architekturhefte 15, Dortmund 1979

DERS.: Noro lim, noro lim, Asfaloth!, in: KLEIHUES 1979

DERS.: Die sieben Säulen der Architektur Josef Paul Kleihues, in: KLEIHUES 1984, 11-15

KLEIHUES, Josef Paul/KLOTZ, Heinrich (Hrsg.): Internationale Bauausstellung Berlin 1987. Beispiele einer neuen Architektur, Frankfurt a. M. 1986

KLEIHUES, Josef Paul: Begriff und Praxis der Erinnerung, in: MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN (Hrsg.): Museum für Vor- und Frühgeschichte Frankfurt am Main, Frankfurt am Main 1989, 60-61

KLEIHUES, Josef Paul/RATHGEBER, Christina: Berlin-New York. Like and Unlike. Essays on Architecture and Art from 1870 to the Present, New York 1993

KLEIHUES, Josef Paul im Gespräch mit Claus Baldus, Ursula Frohne, Dankwart Guratzsch, Vittorio Magnago Lampugnani, Werner Oechslin, Tübingen/Berlin 1996

DERS.: Coincidentia oppositorum, in: KLEIHUES IM GESPRÄCH 1996, 87-98

KLOTZ, Heinrich: Gestaltung einer neuen Umwelt. Kritische Essays zur Architektur der Gegenwart, Luzern/Frankfurt 1978

DERS.: Tendenzen heutiger Architektur in der Bundesrepublik, in: BOFINGER/KLOTZ/PAUL 1979, 23-31

DERS.: Revision der Modernen. Postmoderne Architektur 1960-80, München/Frankfurt 1984

KLOTZ, Heinrich/KRASE, Waltraud: Neue Museumsbauten in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt 1985

KLOTZ, Heinrich (Hrsg.): Oswald Mathias Ungers. 1951-1984. Bauten und Projekte, Braunschweig/Wiesbaden 1985

KLÜSTER, Bernd/HEGEWISCH, Katharina (Hrsg.): Die Kunst der Ausstellung. Eine Dokumentation dreißig exemplarischer Kunstaussstellungen dieses Jahrhunderts, Frankfurt a. M./Leipzig 1995

KOCH, Georg Friedrich: Die Kunstaussstellung. Ihre Geschichte von den Anfängen bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts, Berlin 1967

KRÄMER, Harald/JOHN, Hartmut (Hrsg.): Zum Bedeutungswandel der Kunstmuseen. Positionen und Visionen zu Inszenierung, Dokumentation, Vermittlung, Nürnberg 1998

KRUFT, Hanno-Walter: Geschichte der Architekturtheorie. Von der Antike bis zur Gegenwart, München 1985

KUHN, Nicola: Glanzlichter vom Glockengießerwall, in: BERLINER TAGESSPIEGEL (5.12.1996) 28

LAMPUGNANI, Vittorio Magnago: Vom Handwerk der Architektur. Das Werk von Josef Paul Kleihues und der Neubau des Museums für Vor- und Frühgeschichte in Frankfurt am Main, in: MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN 1989, 36-42

DERS.: Museumsarchitektur in Frankfurt 1980-1990, München 1990

DERS.: Die Modernität des Dauerhaften. Essays zu Stadt, Architektur und Design, Berlin 1995

LAMPUGNANI, Vittorio/SACHS, Angeli (Hrsg.): Museen für ein neues Jahrtausend. Ideen, Projekte, Bauten, München/London/New York 1999

LEMKE, Heinz: Vorwort, in: KAT. DOCUMENTA 1955, 13

LIEBELT, Udo (Hrsg.): Museumspädagogik. Museumsarchitektur für den Besucher, Hannover 1981

LÜBBE, Hermann: Der verkürzte Aufenthalt in der Gegenwart. Wandlungen des Geschichtsverständnisses, in: KEMPER 1988, 145-164

MACK, Gerhard: Museumserweiterung in Winterthur, in: BAUMEISTER 93 (1996) 22-27

DERS.: Kunstmuseen. Auf dem Weg ins 21. Jahrhundert, Basel/Berlin/Boston 1999

MAENZ, Paul: Galerist und Sammler, in: THEEWEN, Gerhard (Hrsg.): Obsession – Collection. Gespräche und Texte über das Sammeln, Köln 1995, 45-54

MAI, Ekkehard: Expositionen. Geschichte und Kritik des Ausstellungswesens, München/Berlin 1986

MAI, Ekkehard/PARET, Peter (Hrsg.): Sammler, Stifter und Museen. Kunstförderung in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, Köln 1993

MAI, Ekkehard/PARET, Peter: Mäzene, Sammler und Museen – Problematisches zur Einleitung, in: MAI/PARET 1993, 3-5

MAILLINGER, Richard: Kirche in Disco, in: BAUMEISTER 89 (1992) 23-24

MAINZER, Udo: Neues Leben in alten Bauten, in: SCHRIFTENREIHE DES DEUTSCHEN NATIONALKOMITEES FÜR DENKMALSCHUTZ (Hrsg.): Probleme der Umnutzung von Denkmälern 29, Bonn 1985, 12-13

MESECKE, Andrea/Thorsten SCHEER: Museum of Contemporary Art Chicago. Josef Paul Kleihues, Berlin 1996

MEYHÖFER, Dirk: Zum Geburtstag. Restaurierung der Deichtorhallen in Hamburg, in: DEUTSCHE BAUZEITUNG 124 (1990) 42-45

MONTANER, Josep Maria/OLIVERAS, Jordi: Die Museumsbauten der neuen Generation, Stuttgart/Zürich 1987

MONTANER, Josep Maria: Neue Museen. Räume für Kunst und Kultur, Stuttgart/Zürich 1990

MÜLLER-MENCKENS, Gerhard: Neues Leben für alte Bauten. Über den Continuo in der Architektur, Stuttgart 1977

MUSEUM für angewandte Kunst in Wien, in: BAUMEISTER 89 (1992) 34-36

NAGEL, Siegfried: Bauten für die Bildung und Forschung, [=DEUTSCHE BAUZEITSCHRIFT (Hrsg.): Museen, Bibliotheken, Institute, Gütersloh 1972]

NERDINGER, Winfried: Dialog zwischen Moderne und Geschichte, in: MESECKE/SCHEER 1996, 9-12

NESTLER, Peter: Museum zwischen Kultur und Politik, in: PREIß, Achim/STAMM, Karl/ZEHNDER, Frank-Günter (Hrsg.): Das Museum. Die Entwicklung in den 80er Jahren. Festschrift für Hugo Borger zum 65. Geburtstag, München 1990

NEUMEYER, Fritz: Mies van der Rohe. Das kunstlose Wort. Gedanken zur Baukunst, Berlin 1986

NEWHOUSE, Victoria: Wege zu einem neuen Museum. Museumsarchitektur im 20. Jahrhundert, New York 1998

NICOLAI, Manfred/SCHAAF, Jochen: Probleme der Nutzung. Verfahren zur Bewertung der Nutzungseignung von Gebäuden, München 1979 [=ZENTRALARCHIV FÜR HOCHSCHULBAU STUTTGART (Hrsg.): Planen und Bauen 17]

NUISSEL, Ekkehard/PAATSCH, Ulrich/SCHULZE, Christa (Hrsg.): Bildung im Museum. Zum Bildungsauftrag von Museen und Kunstvereinen, Heidelberg 1987

O´ REGAN, John (Hrsg.): Josef Paul Kleihues, Dublin 1983

PEHNT, Wolfgang: Hans Hollein. Museum in Mönchengladbach. Architektur als Collage, Frankfurt am Main 1986

DERS.: Museen. Das Museum als Freizeitspaß, in: DEUTSCHE BAUZEITUNG 121 (1987) 10-12

DERS.: Uferpromenaden – Kunstpfade – Gratwanderungen, in: LAMPUGNANI 1990, 21-28

PETERS, Paulhans: Hamburger Kunsthallen am Deichtor, in: BAUMEISTER 86 (1990) 34-39

PEVSNER, Nikolaus: A History of Building Types, London 1976

PLAGEMANN, Volker: Das deutsche Kunstmuseum 1790-1870, München 1967

POWELL, Kenneth: Bauen im Bestand, Stuttgart 1999

PREIß, Achim/STAMM, Karl/ZEHNDER, Frank-Günter (Hrsg.): Das Museum. Die Entwicklung in den 80er Jahren. Festschrift für Hugo Borger zum 65. Geburtstag, München 1990

PREIß, Achim: Das Museum und seine Architektur. Wilhelm Kreis und der Museumsbau in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, Bonn 1992

PRESTEL-VERLAG (Hrsg.): Alte Nationalgalerie Berlin, München/New York 1996

DERS.: Hamburger Kunsthalle. Galerie der Gegenwart, München/New York 1997

PRINZ, Wolfram: Die Entstehung der Galerie in Frankreich und Italien, Berlin 1970

RETZER, Helga: Josef Paul Kleihues. Vier Projekte, Berlin 1983

ROMERO, Stephan: Der erneuerte Covent Garden in London, in: BAUWELT 71 (1980) 1366-1372

ROSENBLUM, Robert: Die Gemäldesammlung des Musée d'Orsay, Köln 1989

SAUERLÄNDER, Willibald: Muskulöse Allegorien einer wilden Ökonomie, in: FRANKFURT ALLGEMEINE ZEITUNG (16.11.1999) 53

SCHEER, Thorsten: Postmoderne als kritisches Konzept. Die Konkurrenz der Paradigmen in der Kunst seit 1960, München 1992

SCHEER, Thorsten: Neues Museum, in: MESECKE/SCHEER 1996, 253-259

SCHMIDT-WULFFEN, Stephan: Auf der Suche nach dem postmodernen Bild, in: KEMPER 1988, 275-293

SCHNEEDE, Uwe/LEPPIEN, Helmut: Die Hamburger Kunsthalle. Bauten und Bilder, Leipzig 1997

SCHOLL, Julian: Funktionen der Farbe: Das Kronprinzenpalais als farbiges Museum, in: JOACHIMIDES/KUHRAU/VAHRSON/BERNAU 1995, 208-209

SCHRIFTENREIHE DES DEUTSCHEN NATIONALKOMITEES FÜR DENKMALSCHUTZ (Hrsg.): Probleme des Umnutzung von Denkmälern 29, Bonn 1985

SCHUBERT, Hannelore: Moderner Museumsbau. Deutschland - Österreich - Schweiz, Stuttgart 1986

SCHULZE, Jörg: Nutzung, Umnutzung, Übernutzung. Probleme der Nutzung von Denkmälern, in: SCHRIFTENREIHE DES DEUTSCHEN NATIONALKOMITEES FÜR DENKMALSCHUTZ (Hrsg.): Probleme des Umnutzung von Denkmälern 29, Bonn 1985, 15-29

SCHUSTER, Peter-Klaus: Die Nationalgalerie – Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft, in: KAT. STANDORTE-STANDPUNKTE 1994, 34-42

SCHWARZ, Hans-Peter: Architektur als Zitat-Pop? Zur Vorgeschichte der postmodernen Architektur, in: KEMPER 1988, 253-274

SCHWEGER, Peter/SCHNEIDER, Wolfgang/MEYER, Wilhelm (Hrsg.): Architekturkonzepte der Gegenwart. Architekten berichten, Stuttgart 1983

SELING, Helmut: Die Entstehung des Kunstmuseums als Aufgabe der Architektur, Diss., Freiburg 1952

SHERMAN, Daniel J.: Art History and Art Politics: The Museum according to Orsay, in: THE OXFORD ART JOURNAL 13 (1990) 55-66

SHKAPICH, Kim (Hrsg.): Josef Paul Kleihues. The Museum Projects, New York 1989

SPAETH, David: Mies van der Rohe. Der Architekt der technischen Perfektion, Stuttgart 1986

STAATLICHE MUSEEN ZU BERLIN (Hrsg.): Gemädegalerie Berlin. Der Neubau am Kulturforum, Berlin 1998

SZEEMANN, Harald: Zeitlos auf Zeit. Das Museum der Obsessionen, Regensburg 1994

TANGE, Peter J.: Zur Museumsarchitektur im 19. Jahrhundert, in: KLEIHUES 1979, o.S.

THEEWEN, Gerhard (Hrsg.): Obsession-Collection. Gespräche und Texte über das Sammeln, Köln 1994

DERS.: Sammeln müssen, in: THEEWEN 1995, 5-6

THOMPSON, Elisabeth Kendall (Hrsg.): Recycling von Gebäuden. Beispiele aus den USA. Renovieren, Restaurieren, Umbauen, Wiederverwenden von Gebäuden, Düsseldorf 1981

UHL, Johanner (Hrsg.): Dialog Alt - Neu am Beispiel der Erweiterung der Kunsthalle Baden-Baden. Entwurfsseminar an der Universität Stuttgart, Berlin 1979

ULLMANN, Gerhard: Anmerkungen zur Ausstellung „Leipzig – Warschau – Wien – Berlin“ in der Künstlerwerkstatt im Bahnhof Westend, in: DEUTSCHE BAUZEITUNG 122 (1988) o.S.

Vandenberg, MARITZ: NEW NATIONAL GALLERY, BERLIN. LUDWIG MIES VAN DER ROHE,  
LONDON 1998

VOGTHERR, Christoph: Kunstgenuß versus Kunstwissenschaft. Berliner  
Museumskonzeptionen bis 1830, in: JOACHIMIDES/KUHRAU/VAHRSON/BERNAU 1995, 38-50

WAETZOLDT, Stephan/GUTBROD, Rolf/DREIER, Franz-Adrian: Planungen für die Museen  
am Tiergarten, in: JAHRBUCH PREUßISCHER KULTURBESITZ 9 (1971) 35-61

WAGNER, Elisabeth: Kunstszenerien in Unternehmen, Berlin 1999

WELSCH, Wolfgang: „Postmoderne“. Genealogie und Bedeutung eines umstrittenen  
Begriffs, in: KEMPER 1988, 9-36

WISLOCKI, Peter: Time Machine, in: THE ARCHITECTURAL REVIEW 1200 (1997) 32-36

WORTMANN, Arthur: Bonnefantenmuseum in Maastricht, in: BAUMEISTER 91 (1994) 34-37

ZACHARIAS, Wolfgang (Hrsg.): Zeitphänomen Musealisierung. Das Verschwinden der  
Gegenwart und die Konstruktion der Erinnerung, Essen 1990

ZIPP, Joachim: Schlachthof...Jugendzentrum. Umnutzung einer Großviehslachthalle, in:  
DEUTSCHE BAUZEITUNG 115 (1981) 34-35