

AUS DER BSVI

Das Entstehen der Skulptur für den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr

Begonnen hat alles im August 2012. Ich bekam einen Anruf von Jürgen Abs. Er berichtete mir als Leiter des Arbeitskreises „Neuer BSVI-Preis 2013“ davon, dass vorgesehen sei, den künstlerisch gestalteten Straßenkanaldeckel als bisherigen 1. Preis durch eine Skulptur (keinen Pokal) zu ersetzen. Jürgen fragte, ob ich ggf. für einige Entwürfe zur Verfügung stehen würde.

Über den Anruf war ich erfreut. Nach einer kurzen Überlegungsphase fühlte ich als Ingenieur und ehemaliges Mitglied im Arbeitskreis einen gewissen Reiz, mich der künstlerischen Herausforderung zu stellen. Ich sagte zu, einige Entwürfe zu fertigen. Daraus wurden mehrere längere Abende, denn die Zielsetzung, entsprechend der Rahmenbedingungen eine repräsentative ausstellungswürdige Skulptur, die sowohl eine technische als auch künstlerische Komponente beinhalten sollte, zu entwerfen, war Neuland für mich. Trotzdem fesselte mich die Aufgabe regelrecht, und je mehr ich über das Wesentliche des Berufes der Verkehrsingenieure mit all seinen technischen Disziplinen nachdachte, um so schneller beschrieb mein Bleistift bzw. meine Feder immer wieder Linien, Kurven und Tangenten durch gedachte Landschaften und Städte aufs Papier. Ich dachte an Straßen, Brücken und Tunnel in Form von Adern, die verbinden und versorgen. Wie aber mache ich dem Betrachter das Elementare unserer Arbeit erkennbar? Aus meinen Vorstellungen entstand eine Straßenverteilung in Verbindung mit einem Überführungsbauwerk auf stabilem Grund.

Neben festen Kriterien wie nicht höher als 40 cm, nicht schwerer als 10 kg und Anderem war als variable Vorgabe die Wahl des Materials zu treffen. Herstell- und bezahlbar sollte es natürlich ebenfalls sein. Zunächst dachte ich an Beton in Verbindung mit Asphalt und Naturstein, besuchte einen Steinmetz, der aber wenig experimentierfreudig war und abwinkte. Da erinnerte ich mich an den mir bekannten

Frank Schönemann, einen Kunstschmied und Metallgestalter aus der Region mit einem guten Ruf. Nach meiner telefonischen Schilderung schien er interessiert, sichtete dann die Entwürfe und im Ergebnis beschlossen wir, zusammenzuarbeiten. Angeregt durch einen Impuls von Herrn Schönemann, wollten wir im Weiteren auf der Grundlage des favorisierten Entwurfs zur Entscheidungsfindung ein Modell auf eigenes Risiko fertigen. Nach weiteren Überlegungen und unterschiedlichen Betrachtungen hinsichtlich der Aussagekraft der Skulptur wurden die Materialien und Arbeitstechnologien für die Gestaltung des Skulpturmodells gewählt. Dieser Prozess war ausgesprochen spannend, aber die Begeisterung und gleichzeitige Ausgeglichenheit Herrn Schönemanns gaben mir schließlich auch Zuversicht.

Die Grundlage bildete eine schiefe Ebene aus Edelstahl/Blech. Die keilförmigen und rechteckigen Seiten des Körpers wurden mit Glasperlentechnik fein strukturiert. Die obere Fläche der schiefen Ebene wurde zu beiden Seiten als Kontrast auf Hochglanz poliert. Dieser Edelstahlkörper soll eine solide Statik und stabiles Fundament bei allen Straßen- und Brückenbauten symbolisieren. Auf der polierten linken oberen Ecke ist entsprechend der festen Vorgaben die Erkennbarkeit des BSVI-Logos erhaben und der Text: „Deutscher

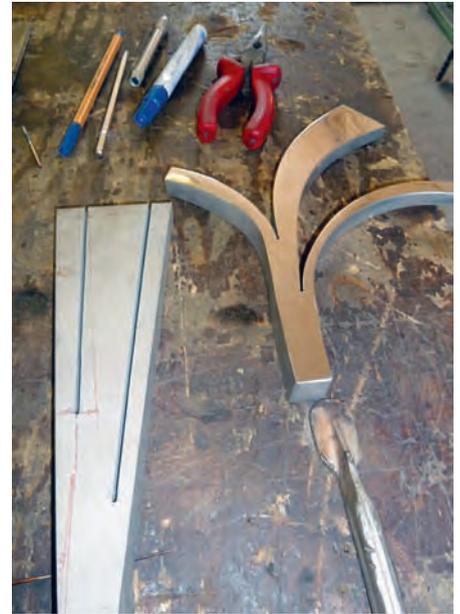


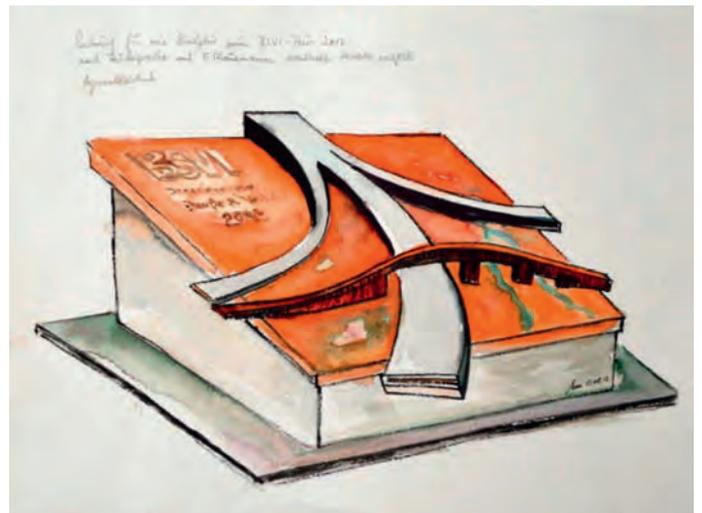
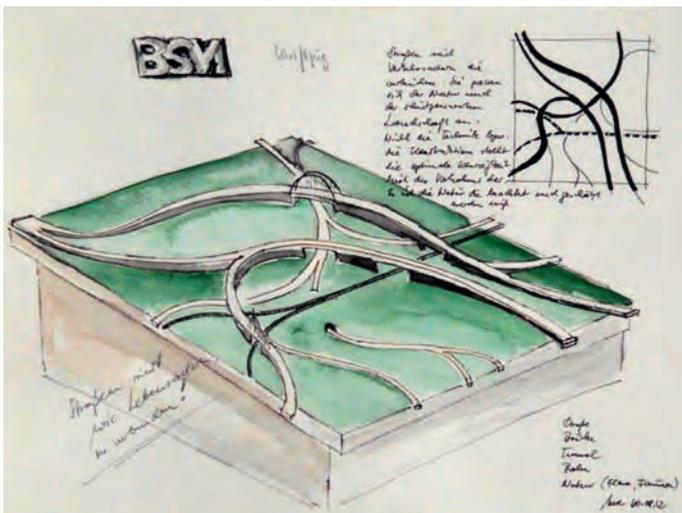
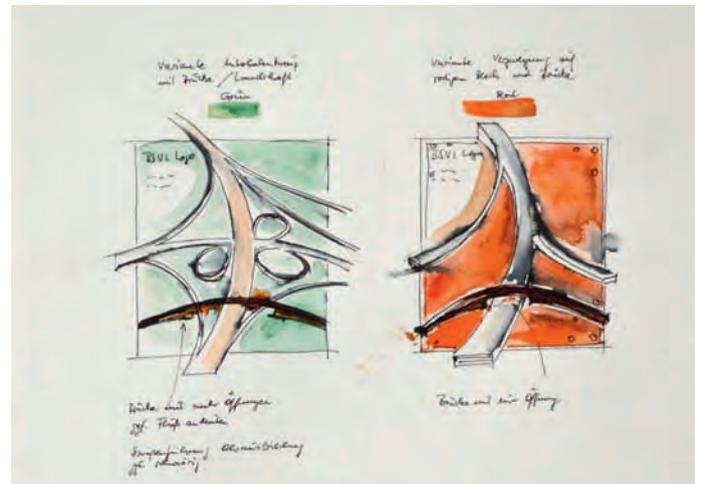
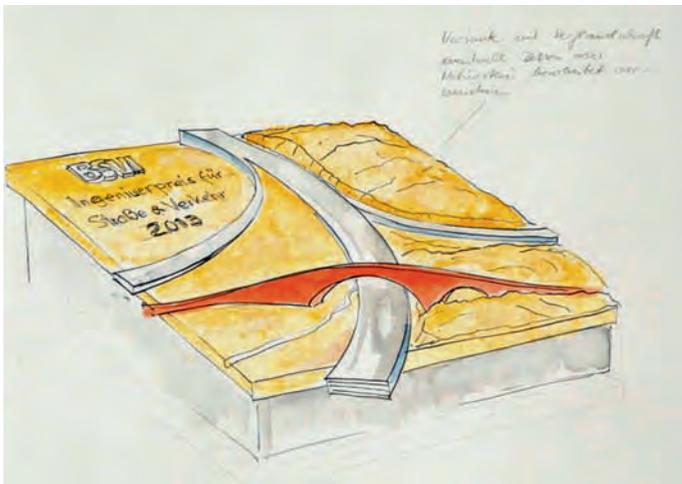
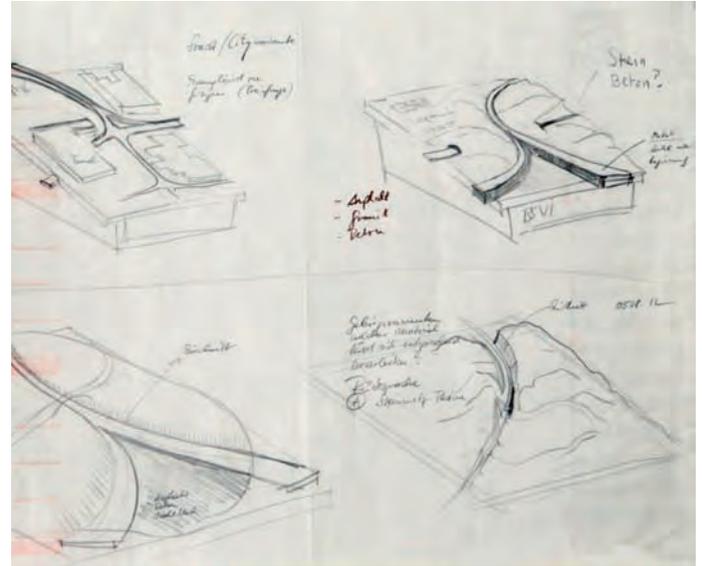
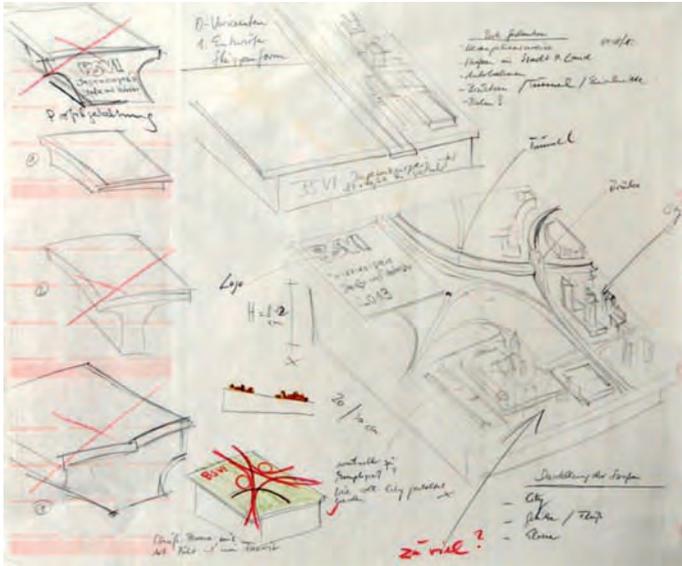
Bild 2: Straßenführungen in Edelstahl als Rohling und fertiges Produkt (Foto: Uwe Hoyer)

Ingenieurpreis Straße und Verkehr“ mit der jeweiligen Kategorie – Baukultur, Verkehr im Dialog, Innovation – in Lasertechnologie platziert. Der restliche Großteil der oberen Fläche ist mit einem chemisch patinierten Bronzeblech (Tombac) abgedeckt. Das Tombacblech wurde zuvor im Schmiedefeuer auf 550 °C erhitzt und an den umlaufenden Kanten abgeschmiedet (gestaucht). Dies soll einen Bezug zu historischen Technologien herstellen.

Die Maße des Grundkörpers sind: Fläche: 20 x 20 cm, Höhe: 80 x 30 mm, Gesamtgewicht der Skulptur: ca. 3 kg. Über diesem Grundkörper schwingen sich kühn



Bild 1: Patiniertes Bronzeblech (Tombac) als historischer Bezug (Foto: Uwe Hoyer)



Bilder 3-8: Entwürfe des Ingenieurs und Künstlers Uwe Hoyer

verteilende Straßenführungen aus Edelstahl, welche einen Bezug zu heutigen modernen Bauweisen aufnehmen sollen. Oberhalb poliert und seitlich sandgestrahlt ergibt sich ein umgehender Kontrast zum vorhergehenden Aufbau. Das geschwun-

gene Überführungsbauwerk aus künstlich gerostetem Cortenstahl soll einen besonderen Blick auf den Brückenbau geben und uns erinnern – alles ist vergänglich. Zur ersten Präsentation machte ich mich im November auf den Weg nach Köln. Im

Besprechungsraum platzierte ich das Modell der Skulptur mittig auf den Tisch und deckte es ab. Zur Entstehung und Herangehensweise zeigte ich die angefertigten Skizzen und Zeichnungen, reichte sie weiter und erklärte dabei den spannenden



Bild 9: Die Preisskulptur des Deutschen Ingenieurpreises Straße und Verkehr (Foto: Markus Wiedemann)

Weg zum favorisierten Vorschlag. Nun wollte ich die Fachkollegen nicht länger warten lassen. Ich bat Konrad Rotfuchs, das weiße Tuch vom mitgebrachten Modell zu entfernen. Das von Herrn Schönemann angefertigte „Urmodell“ fand über-

raschend äußerst positiven Anklang. Unsere Mühe schien sich gelohnt zu haben. Übereinstimmend wurden in der Sitzung geringfügige Veränderungen bzw. Ergänzungen festgelegt, deren Machbarkeit ich mit dem Kunstschmied zu prüfen und um-

zusetzen hatte. So wurde z.B. mehrheitlich festgelegt, das umlaufende Bronzeblech bis an den Rand des Grundkörpers zu führen und die Kupferrieten wegzulassen. Schließlich sollten die Fugen an den Seiten des Grundkörpers nicht mehr sichtbar sein. Es wurde der Auftrag erteilt, eine endgültige Skulptur für die Präsidialsitzung im April 2013 zu fertigen. Groß war meine Freude, als am 20. April das Gremium zur Präsentation der Skulptur einstimmig und mit Beifall das Ergebnis unserer Arbeit bestätigte. Als Straßenbauingenieur im Vorruhestand und als Mitglied der Ingenieurvereinigung einen solchen Beitrag leisten zu dürfen, war eine völlig neue Erfahrung.

Ich bedanke mich auch im Namen des Kunstschmieds Herrn Schönemann, dessen Kreativität und Begeisterung bei der Metallgestaltung auf mich übersprang. Wir haben den gemeinsamen Nenner ziel führend gefunden.

Den künftigen Preisträgern wünschen wir viel Freude an der Skulptur.

*Uwe Hoyer
BD im Vorruhestand
VSVI Sachsen-Anhalt*

Handbuch und Kommentar

Der bewährte Kommentar in 3. Auflage



Die Weiterentwicklung der Asphaltbauweisen durch neue Forschungen und praktische Erfahrungen sowie die Einführung neuer europäischer Normen zu Werkstoffen und Produkten führten zu einer inhaltlichen Überarbeitung und Erweiterung des zentralen Regelwerkes für den Asphaltstraßenbau. Dementsprechend wurde auch der bewährte Kommentar zu den ZTV/TL Asphalt-StB neu konzipiert und strukturiert.

Nicht zuletzt durch die Gliederung des Handbuches und Kommentars in Übereinstimmung mit dem Aufbau der **ZTV Asphalt-StB** und der **TL Asphalt-StB** findet der Anwender die **einschlägigen Regelungen und Kommentierungen** schnell und zuverlässig.

ZTV/TL Asphalt-StB

Dipl.-Ing. Rudi Bull-Wasser,
Dipl.-Ing. Hans Schmidt,
Prof. Dipl.-Ing. Hans-Hermann Weßelborg

3. Auflage 2011
616 Seiten, DIN B5, Hardcover
89,00 € inkl. MwSt. und Versand
ISBN 978-3-7812-1680-8



Weitere Infos unter www.kirschbaum.de