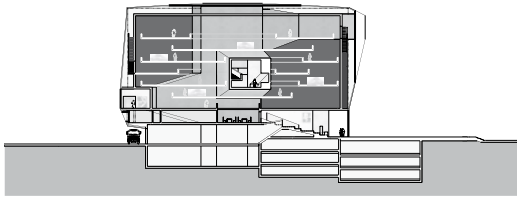




Zur Ausführung empfohlen:  
die neben dem Porscheplatz  
schwebende, „weitläufige  
Arena“ von Delugan Meissl.  
Volker Staabs kompakter Wür-  
fel mit der skulpturalen Er-  
schließungsfigur im Innern  
erhielt den zweiten Preis.  
Abbildungen: Architekten



Stuttgart  
**Porsche-Museum**

Begrenzt offener Realisierungswettbe-  
werb (Bauwelt online am 13.08.2004)

- Preis (25.000 €) Delugan Meissl As-  
sociated Architects – Martin Josst, Phi-  
lip Beckmann, Gerhard Gölles, Wien;  
Tragwerkspl.: Werkraum Wien; Haus-  
technik: Freudensprung, Wien
- Preis (19.000 €) Volker Staab Archi-  
tekten – Alfred Nieuwenhuizen, Ber-  
lin; Mitarb.: Kramer, Löbbert, Ettemeyer,  
Eckstein, Wäldle, Verhülsdonk, Haufe
- Preis (12.000 €) Allmann Sattler  
Wappner, München; Mitarb.: Payer, Both,  
Kordovich, Ottinger, Frank, Jockisch,  
Meusburger, Ritter, Yang; Tragwerkspl.:  
Sobek, Stuttgart; Landschaftspl.: Real-  
grün, München; Energie: Transplan,  
Stuttgart; Verkehrspl.: Lang-Burkhardt,  
München; Lichtpl.: Schmidt, München;  
Visualisierung: Arte-factory, Paris; Mo-  
dell: Grüne, Wolfratshausen
- Preis (7000 €) Lamott-Wittfoht, Stutt-  
gart; Mitarb.: Kindsvater, Weigel, Sar-  
tori, Naverschnigg; Tragwerkspl.: OSD,  
Frankfurt; Landschaftspl.: Stötzer, Wald-  
kirch; Lichtpl.: Die Lichtplaner, Limburg/  
Staffl; Haustechnik, Schreiber, Ulm;  
Energie, Transsolar, Stuttgart

Ein lauschiges Plätzchen für beschau-  
liche Momente ist der Porscheplatz in  
Stuttgart-Zuffenhausen wirklich nicht.  
Tag für Tag wälzt sich hier zwischen Au-  
tobahn und Innenstadt eine Blechlavi-  
ne durch ein zerbröseltes Industriegebiet  
am Porsche-Werk vorbei, die Struktur  
des Stadtteils ist, wie man so artig sagt:  
heterogen. Hier ein Museum bauen, das

von zweihunderttausend Besuchern jäh-  
lich aufgesucht werden soll und mit bes-  
ten Erinnerungen im Gedächtnis bleiben  
möge? Erschwert wird die Sache noch,  
weil „um die Ecke“, in Untertürkheim, das  
Automuseum für Daimler-Benz bereits  
im Bau ist. Es wird als räumliche und  
konstruktive architektonische Sensation  
gehandelt. Nein, eine leichte Aufgabe  
war es nicht, für die legendären Porsche-  
Bauer ein Museum zu entwerfen. Als  
privates Unternehmen hätte die Firma  
sich einen „Star“ suchen und diesem  
einen Direktauftrag bescheren können,  
man entschied sich jedoch für einen  
Wettbewerb: Unter 170 Bewerbern wur-  
den zehn Architekturbüros ausgewählt –  
und schließlich die Wiener Delugan  
Meissl von der Jury unter Vorsitz von  
Fritz Auer zu Siegern gekürt.  
Die Geschichte des Museumsbaus reicht  
weit zurück, der Typus Automuseum aber  
ist relativ jung. Rampen, Spiralen, Schne-  
cken und Carrerabahn bieten räumlich  
als rote Fäden und ikonographisch taug-  
liche Figuren bislang alles, was despek-  
tierlich auch als aufgemotzte Parkhaus-  
erschließung bezeichnet werden kann;  
und immer wieder kommt die Ikone Gug-  
enheim-Museum in den Sinn. Ben van  
Berkel variierte für das Daimler-Benz-  
Museum in Stuttgart die Kurve bereits  
mit einer aufwendigen Doppelhelix und  
propellerartigen Flächen (Heft 15/02) –  
damit scheint das Rampenthema zumin-  
dest vorläufig erledigt.  
Um die Schwierigkeiten noch einmal klar  
zu benennen: eine verhunzte, weil stadt-  
räumlich vernachlässigte Umgebung, ein  
recht enges Grundstück, im Rennen um  
Aufmerksamkeit leider nicht die Pole-Po-

sition, obendrein eine abartig kurze Pla-  
nungs- und Bauzeit – bereits 2007 soll  
das Museum fertig sein. Immerhin weiß  
man bei Porsche, was man will: keine  
Erlebniswelt, sondern ein klassisches Mu-  
seum; kein Autoverkaufshaus, sondern  
ein Haus, in dem die „Idee Porsche“, die  
Produktgeschichte und „Themeninseln“  
jedem Besucher klar machen sollen, wo-  
rauf es Porsche ankommt: Qualität, Lu-  
xus, Stil – alles vor dem Hintergrund ei-  
ner hoch bewerteten Technik- und De-  
signtradition. Während Daimler-Benz in  
harter Konkurrenz zu BMW und Audi an  
der Marke bosselt, muss Porsche über-  
legen, wie sich ein Mythos mit Zeitgeist  
und Rentabilität verträgt. Konkurrenz  
gibt es natürlich auch, doch über alle  
Modellmoden hinweg erweist sich zum  
Beispiel der Porsche 911 als ein wert-  
stabiler Klassiker. Autos, Autos, Autos.  
Aber welche Architektur?  
So sympathisch das Wettbewerbsverfah-  
ren ist, so enttäuschend fällt die Viel-  
falt der eingereichten Entwürfe aus. Die  
Architekten schlugen im wesentlichen  
zwei Typen vor: mächtige Solitäre oder  
flache Bauten, die das gesamte Grund-  
stück ausnutzen. In den Solitären wur-  
den das Rampen- und Spiralthema ge-  
übt (Allmann Sattler Wappner oder ver-  
blobbt bei BKK-3) und Auto-taugliche  
Schatzhaus-Varianten auf sehr unter-  
schiedlichem Niveau ersonnen (Volker  
Staab, Bottega + Ehrhardt, Dinse Feest  
Zurl). In den flacheren, den Grundstücks-  
grenzen angepassten Konzepten wurden  
Schnelligkeit, Dynamik und Design the-  
matisiert (Lamott + Wittfoht), Metaphern  
für Rennstrecken gesucht (Wandel Höfer  
Lorch + Hirsch, Morger & Degelo), Ram-

pen durchs Haus gezogen (Friedrich  
Poerschke Zwink) und komplexe Raum-  
situationen gefunden (Delugan Meissl).  
Die meisten Arbeiten kapitulierten vor  
der schaurigen städtebaulichen Situ-  
ation. Doch in zwei Entwürfen ist das  
Architektenmögliche versucht: im Soli-  
tär von Volker Staab, der deutlich erfah-  
ren im Museumsbau ist, und im skulp-  
turalen Kraftakt von Delugan Meissl. Vol-  
ker Staab inszeniert in einem einprä-  
gsamen Baukörper die Porsche-Karossen  
wie Kunstwerke; mit einer komplexen Er-  
schließungsfigur im Innern seines leicht  
verzogenen Kubus gelingt ihm reizvolle  
Blickbezüge, im besten Sinne muse-  
al umgemünzte Bühnenwirkungen. De-  
lugan Meissl präsentierten ein zackiges  
Spiral-Arena-Konzept in weiß lackierter  
Designerhülle – aufgeständert in der  
merkwürdigen Hoffnung auf Aufent-  
haltsqualität im Außenbereich. Gerade  
die Ausführungsqualität wird für den  
Entwurf der Wiener von entscheidender  
Bedeutung sein: Was, wenn eine schnee-  
weiß glänzende Kautschukfassade zum  
beulenanfälligen Blechmantel wird?  
Wenn aus einer „weitläufigen Arena“ in  
der Eile des Bauens ein banaler Par-  
cours wird? Womöglich muss sich Por-  
sche weniger vor Tempo 130 fürchten  
als Daimler-Benz – Hast beim Bauen  
wird sich weder hier noch da auszahlen.

*Ursula Baus*