

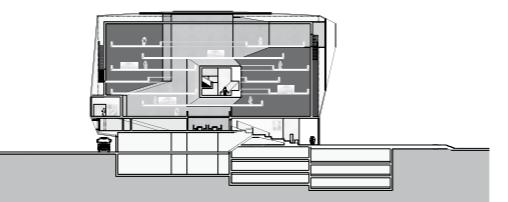
**Stuttgart
Porsche-Museum**

Begrenzt offener Realisierungswettbewerb (Bauwelt online am 13.08.2004)
1. Preis (25.000 €) Delugan Meissl Associated Architects – Martin Jost, Philip Beckmann, Gerhard Gölls, Wien; Tragwerkspl.: Werkraum Wien; Haustechnik: Freudensprung, Wien
2. Preis (19.000 €) Volker Staab Architekten – Alfred Nieuwenhuizen, Berlin; Mitarb.: Kramer, Löbbert, Ettemeyer, Eckstein, Wäldle, Verhülsdonk, Haufe
3. Preis (12.000 €) Allmann Sattler Wappner, München; Mitarb.: Payer, Both, Kordovich, Ottinger, Frank, Jockisch, Meusburger, Ritter, Yang; Tragwerkspl.: Sobek, Stuttgart; Landschaftspl.: Realgrün, München; Energie: Transplan, Stuttgart; Verkehrspl.: Lang-Burkhardt, München; Lichtpl.: Schmidt, München; Visualisierung: Arte-factory, Paris; Modell: Grüne, Wolfratshausen
4. Preis (7000 €) Lamott-Wittfoht, Stuttgart; Mitarb.: Kindsvater, Weigel, Sartori, Naverschnigg; Tragwerkspl.: OSD, Frankfurt; Landschaftspl.: Stötzer, Waldkirch; Lichtpl.: Die Lichtplaner, Limburg/Staffel; Haustechnik, Schreiber, Ulm; Energie, Transsolar, Stuttgart

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

von zweihunderttausend Besuchern jährlich aufgesucht werden soll und mit besten 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 wurden 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, Schnecken und Carrerabahn bieten räumlich als rote Fäden und ikonographisch taugliche Figuren bislang alles, was despektierlich auch als aufgemotzte Parkhauserschließung bezeichnet werden kann; und immer wieder kommt die Ikone Guggenheim-Museum in den Sinn. Ben van Berkel variierte für das Daimler-Benz-Museum in Stuttgart die Kurverei bereits mit einer aufwendigen Doppelhelix und propellerartigen Flächen (Heft 15/02) – damit scheint das Rampenthema zumindest vorläufig erledigt. Um die Schwierigkeiten noch einmal klar zu benennen: eine verhunzte, weil städtisch vernachlässigte Umgebung, ein recht enges Grundstück, im Rennen um Aufmerksamkeit leider nicht die Pole-Po-

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



sition, obendrein eine abartig kurze Planungs- und Bauzeit – bereits 2007 soll das Museum fertig sein. Immerhin weiß man bei Porsche, was man will: keine Erlebniswelt, sondern ein klassisches Museum; kein Autoverkaufshaus, sondern ein Haus, in dem die „Idee Porsche“, die Produktgeschichte und „Themeninseln“ jedem Besucher klar machen sollen, worauf es Porsche ankommt: Qualität, Luxus, Stil – alles vor dem Hintergrund einer hoch bewerteten Technik- und Designtradition. Während Daimler-Benz in harter Konkurrenz zu BMW und Audi an der Marke bosselt, muss Porsche überlegen, 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 wertstabil Klassiker. Autos, Autos, Autos. Aber welche Architektur? So sympathisch das Wettbewerbsverfahren ist, so enttäuschend fällt die Vielfalt der eingereichten Entwürfe aus. Die Architekten schlugen im wesentlichen zwei Typen vor: mächtige Solitäre oder flache Bauten, die das gesamte Grundstück ausnutzen. In den Solitären wurden das Rampen- und Spiralthema geübt (Allmann Sattler Wappner oder verbloßt bei BKK-3) und Auto-taugliche Schatzhaus-Varianten auf sehr unterschiedlichem Niveau ersonnen (Volker Staab, Bottega + Ehrhardt, Dirse Feest Zurl). In den flacheren, den Grundstücks-grenzen angepassten Konzepten wurden Schnelligkeit, Dynamik und Design thematisiert (Lamott + Wittfoht), Metaphern für Rennstrecken gesucht (Wandel Höfer Lorch + Hirsch, Morger & Degelo), Ram-

pen durchs Haus gezogen (Friedrich Poersche Zwink) und komplexe Raum-situationen gefunden (Delugan Meissl). Die meisten Arbeiten kapitulierten vor der schaurigen städtebaulichen Situation. Doch in zwei Entwürfen ist das Architektenmögliche versucht: im Solitär von Volker Staab, der deutlich erfahrene im Museumsbau ist, und im skulp-turalen Kraftakt von Delugan Meissl. Volker Staab inszeniert in einem einprä-gsamem Baukörper die Porsche-Karosserien wie Kunstwerke; mit einer komplexen Er-schließungsfigur im Innern seines leicht verzogenen Kubus gelingen ihm reizvolle Blickbezüge, im besten Sinne museal umgemünzte Bühnenwirkungen. De-lugan Meissl präsentieren ein zackiges Spiral-Arena-Konzept in weiß lackierter Designerhülle – aufgeständert in der merkwürdigen Hoffnung auf Aufenthaltsqualität im Außenbereich. Gerade die Ausführungsqualität wird für den Entwurf der Wiener von entscheidender Bedeutung sein: Was, wenn eine schneeweiß glänzende Kautschukfassade zum beulenanhäflichen Blechmantel wird? Wenn aus einer „weitläufigen Arena“ in der Eile des Bauens ein banaler Parcours wird? Womöglich muss sich Porsche weniger vor Tempo 130 fürchten als Daimler-Benz – Hast beim Bauen wird sich weder hier noch da auszahlen.

Ursula Baus