

Zwischen Stadion und Mercedes-Werk: der enigmatische Monolith des neuen Museums am Rande der Schnellstraße

Foto: Brigida Gonzalez

Das Ich und das Auto

Stillstand und Raserei: Das spektakuläre Mercedes-Benz-Museum des Büros UN Studio in Stuttgart

Man nennt sie *spaghetti junctions*: die wie Nudeln verschlungenen Autobahnkreuze, die einem bei der Fahrt durch Los Angeles oder Tokio den Atem stocken lassen: *I've seen the future*. ... Das neue Mercedes-Benz-Museum in Stuttgart, das am 19. Mai eröffnet wird, ist die *spaghetti junction* als Museum: ein mit gewöhnlicher räumlicher Vorstellungskraft kaum mehr zu begreifendes Knäuel aus Gängen, Brücken, Rampen und Höhlen, die, in sich verwunden und umeinander gewickelt ein „Gebäude“ formen. Frustrierend an dem beglückenden Taumel durch das Gebäude ist allein, dass man ihn zu Fuß absolvieren muss, und nicht in einem der 160 ausgestellten Traum-Fahrzeuge.

Nähert man sich dem Ding aus den Niederungen des Wirtschaftswunderverkehrs von Untertürkheim, mit Gottlieb-Daimler-Stadion, Mercedes-Werk und Kfz-Zulieferern bis an den Horizont, herrscht erst einmal Ratlosigkeit. Am enigmatischen Äußeren des amorphen Alu-Glas-Monolithen, der sich in konvulsivischen Bewegungen nach innen zu falten scheint, zerschellt jede Metapher: Teilchenbeschleuniger, Indoor-Achterbahn, Verdauungsapparat für Elektronikschrott? Nur eines steht fest: die beängstigende Kraft, die in diesem Gebäude zu stecken scheint, und die es beben lässt wie einen Motor vor dem Gasgeben.

Film im Kopf

UN Studio, die Amsterdamer Architekten des Museums, wurden berühmt mit der Rotterdamer Erasmusbrücke, doch ihr Meisterstück ist das „Moebius-Haus“, jenes Eremitentempel im Wald, in dem die Wege zwischen den Räumen wie beim Möbiusband zur in sich gedrehten aber unendlichen Schleife gewunden sind. Für das Automuseum haben sich die Architekten Ben van Berke, Caroline Bos und Tobias Wallisser wieder eine Figur des Unendlichen als gestalterischen Ausgangspunkt gesucht: die Kleeblattschleife. Der Grundriss, der dabei entwickelt wurde, ähnelt dem Querschnitt durch einen Wankelmotor: Um ein Zentrum, ein Dreieck mit konvexen Schenkeln lagern sich drei sichelförmige Sektoren. Doch statt die so strukturierten Geschosse zu stapeln, lassen die Architekten sie sich – ähnlich wie im Guggenheim Museum in New York – sukzessive in die Höhe schrauben, so dass immer zwei der Sektoren als Geschossböden genutzt werden, der dritte als „Luftraum“ über der jeweils darunter liegenden Windung.

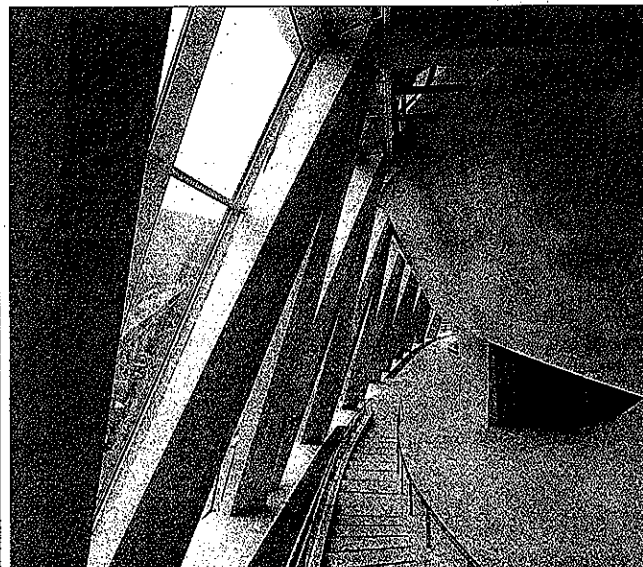
Doch die Sache wird noch komplizier-

ter: Denn anders als im Guggenheim durchläuft man die Galerien hier nicht wie eine große Wendeltreppe, sondern auf zwei Pfaden, die sich als Doppelhelix durch das Gebäude ziehen und sich dabei in jedem Stockwerk (so man davon überhaupt noch sprechen kann) berühren. So gelingt den Architekten ein Paradox: Sie erlauben den Besuchern eine kontinuierliche Bewegung durch alle Dimensionen des Gebäudes, zwingen ihnen aber keinen linearen Parcours auf. An jedem Treffpunkt der Spiralen ist das Kreuzen zur anderen Route möglich.

Rundgang der Mythen heißt – leicht verquast – eine dieser Spiralen. Hier rollt, im dunklen Bauch des Gebäudes und vor der Folie der Weltereignisse, die Produktgeschichte von Mercedes-Benz ab. Der zweite Strang, der Rundgang der Sammlung, führt entlang der gleißend hellen Außenräume durch Themenräume: Da parken die Busse und Lastwagen, die Autos prominenter Fahrer von Adenäuers Dienstwagen über den SL 500 von Lady Di oder das Papamobil mit seinen herrlichen Goldfelgen. Schließlich Mercedes' Helden des Alltags, die unspektakulären Bestseller und Arbeitstiere. Doch das beeindruckendste Exponat ist

die B 14, auf der – unmittelbar unter den Panoramascheiben – der Verkehr entlangdonnert. Erst am Fuß des Baus, in der „Rennschüssel“, wo sich auf einer dramatischen Steilkurve die Silberpfeile, Formel-1-Boliden und Renntrucks ein simuliertes Rennen liefern sollen, vereinigen sich die beiden Wege wieder.

Das Ausstellungskonzept von HG Merz nimmt auf, was die nonlineare, exzentrische Architektur vorgibt. Es zeigt das Phänomen Auto wie durch ein Kaleidoskop, bricht es auf in seine tausend Unterasspekte, die der Besucher dann zu immer neuen Kombinationen zusammenschüttelt. Oder, wie es Tobias Wallisser von UN Studio ausdrückt: „Der Film läuft im Kopf des Besuchers ab.“ Schließlich ist das Auto, und besonders der Mercedes, mehr als lackiertes Blech auf vier Rädern. Es ist Szepter deutscher Macht, Motor der Nachkriegswirtschaft, Schöpfer und Zerstörer moderner Städte, Goldenes Kalb, Fetisch, Potenzverstärker, Schlüssel zur Freiheit, vor allem: Ausgangspunkt für Millionen Träume und Sehnsüchte. Wie in einer groß angelegten Therapiemaßnahme steigt man hier mit jeder neuen Windung tiefer ins automobile Unbewusste.



In einer der Außenkurven des Ausstellungsrundgangs

Foto: Christian Richters

Die Blicke durch das kühlerturmartige Atrium in andere Abteilungen, die Querverweise innerhalb der Galerien, die Assoziationen, die Fußnoten und Parenthesen in der Narration und die ständig variierten Perspektiven auf die Exponate halten alle diese Bälle gleichzeitig in der Luft, ohne je didaktisch zu werden.

Künstlicher Tornado

Ein Automuseum ist kein Kunstmuseum. Konsequenter hätte die Architektur diese Einsicht nicht umsetzen können. Und das betrifft nicht nur die Dimensionen. Die Details der Innenräume, von den Leuchten bis zum Mobiliar, fallen riesig und dominant aus, um vor Sieben-Meter-Limousinen nicht puppenstübenhaft zu wirken. So gewaltig sind die Räume, dass monströse Schneefräsen und Reisebusse mühelos Platz darin finden. Doch das betrifft auch die Bauweise selbst. Das Autobahnkreuz, so zeigt sich, ist hier mehr als eine architektonische Assoziation, der Sichtbeton mehr als eine museale Rekonstruktion des natürlichen Auto-Habitats zwischen Umgehungsstraße und Parkhaus.

Die Architekten verstehen ihr Gebäude eher als Infrastrukturmaßnahme denn als Haus. Und so haben sie es – mit irrwitzig großen freischwebenden Flächen, mit zig Meter langen Brücken, mit Geschossdecken, die ganze Fahrzeugflotten mühelos tragen können – auch gebaut. Die surrealistischen Formen, zu denen sie den Beton dann gedrechselt haben, sind in den Verkehrswegeplanungen bisher allerdings noch nicht vorgesehen. Boden wird Wand, wird Decke, wird Rampe, wird Brücke. Die Software, die diesen Aberwitz möglich machte, musste vor dem Bau erst geschrieben werden. Und der TÜV-überwachten Normierung von Kreisverkehren, Abstandsgrün und Straßmöbeln sprechen die Architekten Hohn mit einem Fensterband, von dessen tausend Scheiben keine zwei identische Maße haben. Im Brandfall wird ein künstlicher Tornado den Rauch absaugen. Statt Feuerschutztüren.

Auf dem Highway ist heute die Hölle los, und an der Côte d'Azur braten die Billigflug-Passagiere. Was ist übrig vom Sex und von Freiheitsversprechen des Autos? Wenig, scheinen die Ausstellungsmacher zu sagen. Märchen von der Open Road erzählen sie den Besuchern jedenfalls nicht. Und doch kommt man nach dem Abstieg durch das Museum auf dem Straßenniveau als Konvertierter an. Will nur fahren, fahren, fahren.

JÖRG HÄNTZSCHEL