

Porsche Museum

Stuttgart-Zuffenhausen

Text | Delugan Meissl Associated Architects, Elke Delugan_Meissl, Roman Delugan

Bilder | © Hertha Hurnaus

Für Porsche, eine Weltmarke, wird mit dem neuen Porsche Museum ein Ort geschaffen, der der selbstbewussten Haltung und dem hohen Anspruch des Unternehmens architektonisch Ausdruck verleiht. „Das neue Porsche Museum verkörpert durchwegs unsere Auffassung von Architektur, die sich stets im Spannungsfeld zwischen Gebautem und seinen Benutzern bewegt.“ | Roman Delugan

Projektbeschreibung

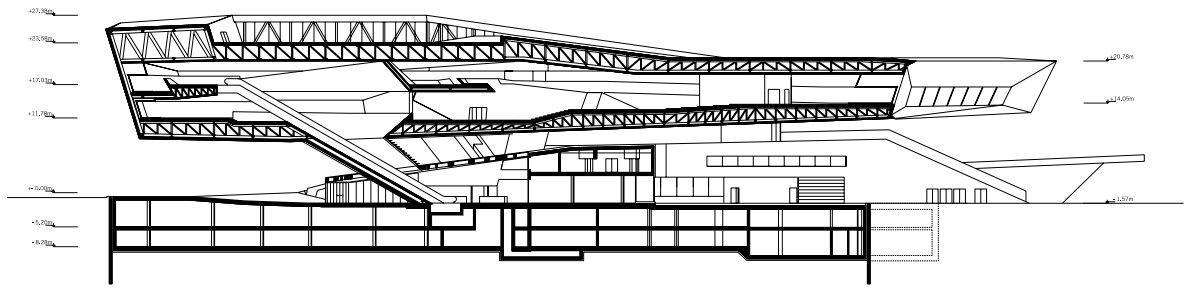
Das Porsche Museum ist als dynamisch geformter, monolithischer Körper konzipiert, der über der gefalteten Topografie des Boden- und Erdgeschossniveaus zu schweben scheint. Die Dramaturgie der Reise in die Welt von Porsche nimmt unterhalb dieses losgelösten Elements ihren Anfang. Durch die reflektierende Untersicht geht der schwebende Körper in symbiotischer Beziehung auf seine Umgebung ein und potenziert die Dimension des weitläufigen Vorplatzes. Der akzentuierte Eingangsbereich an der Basis erschließt das Foyer, jenem Verteiler, der zugleich erste Einblicke in den Werkstattbereich und in das Archiv gestattet. Gezielt werden räumliche Qualitäten und Zuweisungen in Bezug auf die internen und externen Funktionen des Gebäudes geschaffen. Über einen breiten, zentral gelegenen Ausgang erfolgt der Eintritt in den schwebenden Museumsteil. Der Ort

Spiralenförmig durchziehen Ausstellungsebenen und das Wegesystem den Raum und erschließen dem Besucher eine Vielfalt an sinnlichen und visuellen Raumbezügen.

des Zugangs offenbart sich als tiefster Punkt einer Spirale, die als Anordnungsparameter für das gesamte Raumvolumen steht. Hier eröffnet sich der „Kosmos Porsche“. Spiralenförmig durchziehen Ausstellungsebenen und das Wegesystem den Raum und erschließen dem Besucher eine Vielfalt an sinnlichen und visuellen Raumbezügen. Da die Spiralförmigkeit selbst ihrem Wesen nach zunächst reines Wegesystem ist, wird sie in einer Weise gestreckt und transformiert, dass verschiedene Zonen herausgebildet werden – als Plätze und Straßen, Ausstellungsflächen und Wege unterschiedlichen Charakters. Zonen der Ruhe und der Geschwindigkeit im Wechselspiel mit Geschlossenheit und Offenheit erhöhen die Spannung dieser Raumerfahrung.

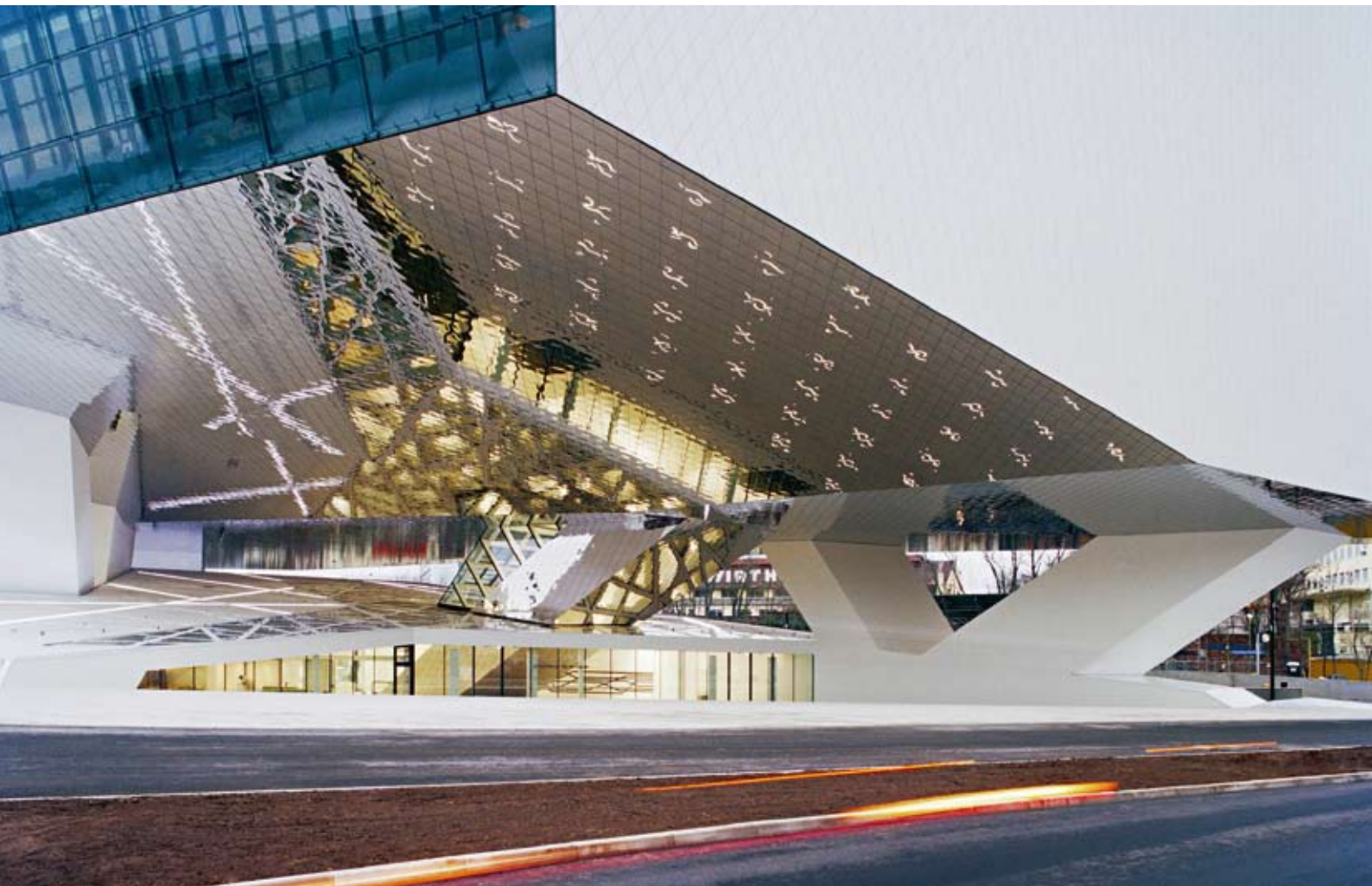


Schnitt



Zugangsbereich beim Porschemuseum





Reflektierende Unteransicht, die den Eingangsbereich prägt

Entwurfsprinzip

Die zentrale Entwurfsidee bestand darin, die vielseitige und lebendige Marke in eine architektonische Sprache zu übersetzen, die dem Besucher die Marke Porsche räumlich und sinnlich vermittelt. Dynamik und Geschwindigkeit, Statik und Stillstand werden sowohl an der Konfiguration des Gebäudes als auch an der räumlichen Vermittlung erfahrbar. Mit dem Museum wurde ein offener, klar definierter Ort geschaffen, der sämtliche markenspezifischen Qualitäten wie Tempo und Leidenschaft in sich trägt.

Standort

Die Umgebung des Bauplatzes war eher Anregung als Hindernis. Zuffenhausen ist begrifflich stark mit dem Unternehmen Porsche verwachsen, es verfügte aller-

dings bislang über keine Identifikation im städtebaulichen Kontext. Der Museumsbau verleiht dem Quartier nun jene bildhafte Signifikanz, die bislang fehlte. Als derartiger Multiplikator begleitet der Museumsbau das Quartier in eine neue Ära und liefert einen wesentlichen Beitrag im Sinne einer gesellschaftlichen und städtebaulichen Nachhaltigkeit. Der weithin sichtbare, prägnante Museumsbau im Herzen des Werksgeländes wird als Initialzündung für mannigfache Synergien gewertet: Eine lückenlose Anbindung an das Nahverkehrsnetz bietet bereits jetzt ideale Voraussetzungen für eine ab nun jährlich erwartete Besucherzahl von 200.000 Menschen.

Baukörper

Das Porsche Museum ist als dynamisch geformter, monolithischer Baukörper

konzipiert, scheinbar losgelöst über der gefalteten Topografie des Eingangsniveaus. Seine spiegelnde Unteransicht nimmt die darunter liegenden Architekturlandschaft auf und potenziert atmosphärisch den Zwischenraum von Basis und Ausstellungsbereich. Der nach drei Seiten hin ausgerichtete Vorplatz verweist als offenes Zeichen des Ankommens und der Annäherung auf die funktionale Orientierung des Baus. Ähnlich der akzentuierten Frontfassade am Porscheplatz findet jede Gebäudesseite des asymmetrischen Korpus ihre städtebauliche Entsprechung. Zufahrtsstraßen und Bahnstränge führen an beiden durchgängig geschlossenen Gebäudeflanken vorbei. Eine zurückversetzte Verglasungsebene gewährt fragmentale Einblicke in den hoch gelegenen Ausstellungsraum und bildet den rückwärtigen baulichen Abschluss.

Zugangsbereich

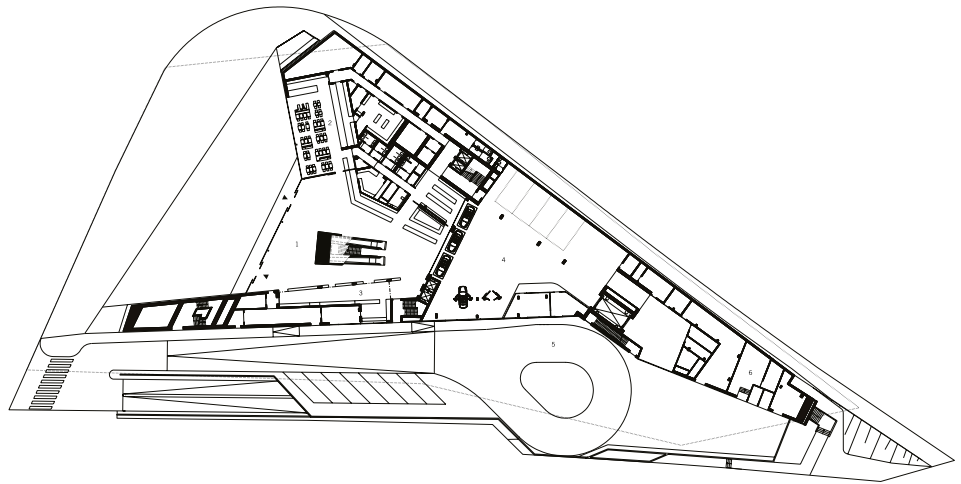
Die Reise in die Welt von Porsche nimmt unterhalb des losgelösten Elements ihren Anfang. Über eine sanft abfallende Rampe werden die Besucher in das Gebäudeinnere geleitet. Die Verjüngung des Vorplatzes und die abnehmende Raumhöhe in Richtung Eingang sind Teil jener Dramaturgie, die Nutzer des Museums durchgehend begleitet. Das Foyer weitet sich – flankiert von Restau-

rant und Museumsshop – in Richtung Empfang, Kaffeebar und Klassik-Werkstatt aus. Die „Erfahrung Porsche“ findet im Classic-Workshop, im einsehbaren

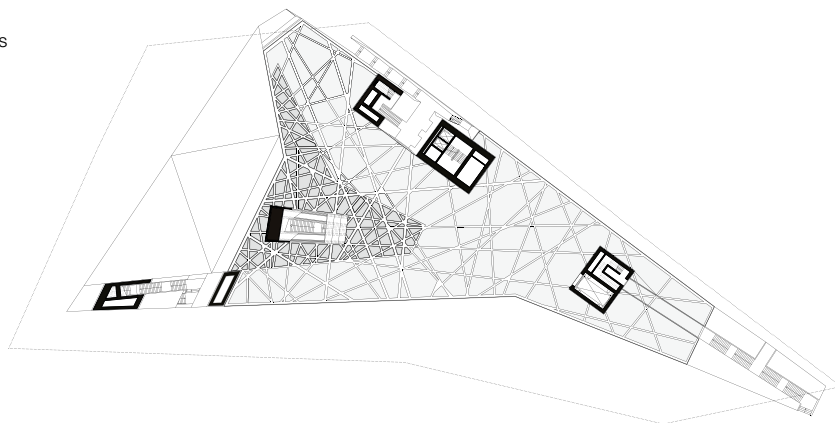
Die „Erfahrung Porsche“ findet im Classic-Workshop, im einsehbaren Archivbereich, der galerieartig das zweigeschossige Raumvolumen der Basis umgibt, ihre Entsprechung.

Archivbereich, der galerieartig das zweigeschossige Raumvolumen der Basis umgibt, ihre Entsprechung. Der einzige Eintritt in den eigentlichen Ausstellungsbereich erfolgt über einen prägnanten, zentral gelegenen Treppenstrang. Die Geometrie des Aufstiegs ist Teil der architektonischen Inszenierung: Erneut verengt sich die Wegeführung, ehe diese sich bei Eintritt in den Ausstellungsbereich in einen Raumkörper von beeindruckender Dimension transformiert.

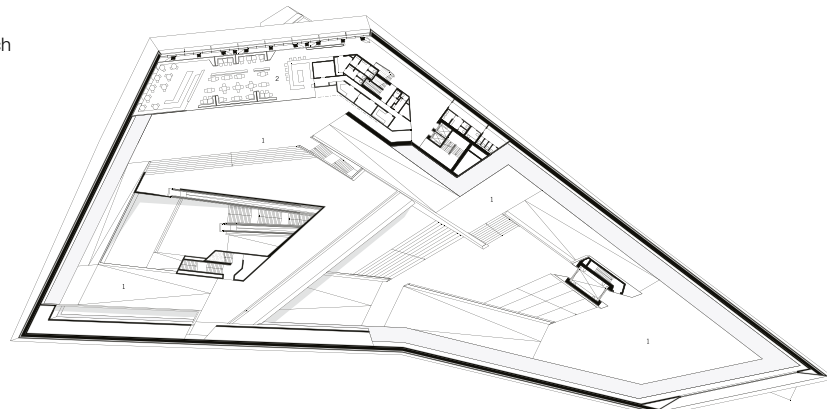
Grundriss
Erdgeschoss



Grundriss
Zwischengeschoss



Grundriss
Ausstellungsbereich



Ausstellungsbereich

Der Ort des Zugangs offenbart sich als tiefster Punkt einer Spirale, die als Anordnungsparameter für das gesamte Raumvolumen steht. Hier eröffnet sich der „Kosmos Porsche“. Dem Besucher erschließt sich die Porschearena als sinnlich emotionale Kontaktaufnahme zur Automobilwelt, die sich in einem einzigen Kraftfeld entfaltet – ein Raum, der Erleben und die Kommunikation durch Nähe und Intensität vermittelt.

Mäandrierend vernetzt durchziehen Ebenen und Wegesysteme das Ausstellungsvolumen und erschließen so dem Besucher eine Vielfalt sinnlicher und visueller Raumbezüge. Da die Spiralform selbst ihrem Wesen nach zunächst ein reines Wegesystem abbildet, wurden durch ihre Transformation Zonen differenzierter Funktionen geschaffen: Piazze und Straßen, Ausstellungsflächen und

Wege unterschiedlichen Charakters. Es steht dem Besucher frei, sich die Ausstellung auf individuelle Weise anzueignen. Zonen der Ruhe, der Beschleunigung im Wechselspiel von Enge und Weite steigern die spürbare Spannkraft dieser Raumerfahrung.

Konstruktion

Ein dreidimensionales Stahlfachwerk bildet die tragende Struktur des schwebenden Baukörpers. Mit einer Länge von ca. 160 Metern und einer durchschnittlichen Breite von 70 Metern erreicht der schwebende Oberbau ein Gesamtgewicht von 35.000 Tonnen. Die gesamte Last stützt sich auf drei Pylonen. 60 Meter beträgt die durchschnittliche Spannweite zwischen den tragenden Kernen, an deren Eckpunkten jeweils etwa 34.000 MN Last einwirken.

Ortbeton formt den Sockelbau des Museums. Die Raumfachwerkkonstruktion des Museums ist auf den 3 Kernen mit insgesamt 5 vertikalen wie schrägen „Stützenästen“ gelagert. Die Einleitung der hohen horizontalen wie vertikalen Auflagerkräfte in die Kerne aus Stahl- und Spannbeton ist über lastverteilende Stahleinbauteile und hochfeste Beton-

Die Einleitung der hohen horizontalen wie vertikalen Auflagerkräfte in die Kerne aus Stahl- und Spannbeton ist über lastverteilende Stahleinbauteile und hochfeste Betongüten in den tragenden Kernen möglich.

güten in den tragenden Kernen möglich. Das Basement wird von punktgestützten Stahlbetonflachdecken mit wandartigen Trägern getragen. Die Kerne sind aus

Der rechte Treppenlauf führt zum tiefsten Punkt der Spirale, die ansteigend durch die ganze Ausstellung führt. Die neutrale Farbgebung unterstreicht die Vielfalt der Exponate.



Stahl- und Spannbeton mit selbstverdichtendem, hochfestem Beton und in einer kombinierte Pfahl-Platten-Gründung verankert.

Die statische und dimensionale Ausformulierung dieses hoch komplexen Trägersystems im Sinne der geometrischen Vorgaben und die Übertragung der Gebäudekräfte in die drei tragenden Kerne erforderten Ingenieursleistung von höchster Präzision und stellten entscheidende Momente während der Planungs- und Bauphase dar. Als weitere Herausforderung galt die permanente Abstimmung des technisch-ästhetischen Zusammenspiels von Tragwerk und Gebäudetechnik zu den gestalterischen Zielen und Vorgaben. Mithilfe eines computerunterstützten, parametrischen Modells, dessen primäre Vorgaben die Geometrie des Baukörpers bildeten, wurde jeder Planungsschritt der einzel-


nen Gewerke in das Gesamtsystem integriert, auf Umsetzbarkeit überprüft- und gegebenenfalls an die technisch-ästhetischen Erfordernisse angepasst.

Die Kerne sind aus Stahl- und Spannbeton mit selbstverdichtendem, hochfestem Beton und in einer kombinierte Pfahl-Platten-Gründung verankert.

Materialien

Die Fassade und Verkleidungen wurden unter Berücksichtigung der errechneten Verformungen der Primärkonstruktion im Innen- wie auch im Außenbereich konzipiert. Aufgrund dieser Anforderungen ergab sich auch die kleinteilige Fugenausbildung, die zwar Bewegungen aufnehmen kann, aber aus der Distanz dennoch als homogene Fläche erscheint.

Weiß beschichtete Metallelemente ummanteln den Korpus des Museumsbaus, dessen Untersicht mit hochpoliertem Edelstahl verkleidet ist. Das reflektierende Material überträgt die Spiegelung der Glasfront optisch wie atmosphärisch in die großzügige Öffnung des Eingangsbereichs und akzentuiert die Anziehungskraft der Erschließungszone.

Eine monochrome Farbgebung kennzeichnet die äußere Erscheinung des Bauwerks, die sich bis in den Ausstellungsbereich fortsetzt. Der Ausstellungsraum wurde mit weißen, fugenlos miteinander verschweißten Platten aus mineralischem Werkstoff versehen. Entscheidungskriterium für die einheitliche Farbgebung war u. a. die Tatsache, dass etwa 80 Automodelle im Museum präsentiert werden sollten. Ihre Vielfalt in Form und Farbe machte einen monochromen Raum notwendig. 

Das Museumsgebäude im städtebaulichen Kontext



Projektdaten:

Wettbewerb: 2004 | **Planungsbeginn:** Februar 2005 | **Baubeginn:** Oktober 2005 | **Fertigstellung:** Dezember 2008 | **Bauherr:** Dr.-Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft | **Entwurf:** Delugan Meissl Associated Architects | **Projektleiter:** Martin Josst | **Architekt (Bauleitung):** Gassmann + Grossmann Baumanagement GmbH | **Tragwerksplaner:** Leonhardt, André und Partner | **Technische Daten:** Massen Beton 21.000 m³ | Massen Aushub 66.000 m³ | Massen Bewehrungsstahl / Basement 4.000 t | Massen Stahl / Museumsbauteil 6.000 t | Flächen: Fläche gesamt 28.000 m² | Beton-, Fertigteilplatten 10.000 m² | Spannweiten: Stahlbau zwischen den Kernen 60 m | Oberfläche Museumsbauteil Außenfassade 5.000 m² | Untersicht Museumsbauteil 6.600 m² | Bohrpfähle 115 | Bohrpfahlänge gesamt 1.840 m | Perimeterdämmung 2.000 m² | Schalungen 34.470 m² | Gebäudeausmaße: Länge ca. 160 m, Breite ca. 70 m, Höhe ca. 28 m

Autoren:

Delugan Meissl Associated Architects
Elke Delugan_Meissl, Roman Delugan
Dietmar Feistel, Martin Josst und
Christopher Schweiger
Tel. +43 1 585 3690

 www.deluganmeissl.at