



Nebendran statt drauf

Herzog & de Meuron werden bis Ende 2018 das Museum Küppersmühle in Duisburg erweitern. Ein erster Anlauf war spektakulär gescheitert

Text **Frank Maier-Solck**

Die Pläne waren hochfliegend, nun ist man in Duisburg – ganz wörtlich – auf dem Boden der Tatsachen angelangt. Es gibt Neues zu berichten vom Museum Küppersmühle, dessen inzwischen schon recht lange (Bau-)Geschichte nicht zuletzt den Kurvenverlauf kulturpolitischer Ambitionen widerspiegelt. Die Angelegenheit verspricht nun ein gutes Ende zu nehmen: Kürzlich wurde der Grundstein für einen Erweiterungsbau gelegt. Doch der Reihe nach.

1999 hatten Herzog & de Meuron den Duisburger Getreidespeicher, von dem aus das Ruhrgebiet lange mit Brot versorgt worden war, als Teil der Hafenumwandlung zum Museum einer hochkarätigen Privatsammlung umgebaut (Bauwelt 17.1999). Im Vorfeld des Kulturhauptstadtjahrs „Ruhr.2010“ dann wollte sich das Revier mit einer Reihe neuer Kulturbauten als internationale Kul-

Der Entwurf von 2008 sah die Erweiterung durch einen transluzenten Kubus auf dem Silo aus den 30er Jahren vor. Die Stahlkonstruktion wurde fehlerhaft ausgeführt, verrottete jahrelang neben dem Silo und wurde schließlich entsorgt.

turmetropole positionieren. Zu den erfolgreichen Leuchtturmprojekten in NRW aus jener Zeit gehörte der Neubau des Essener Folkwang-Museums von David Chipperfield. Auch das „Dortmunder U“ wurde zum Kulturzentrum umfunktioniert. Anderes zog sich in die Länge: So werden Sanierung und Umbau der denkmalgeschützten Bonner Beethovenhalle zu einer Multifunktionshalle erst 2018 abgeschlossen sein.

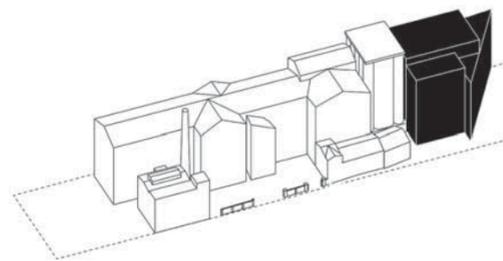
Spektakulär scheiterte man zunächst in Duisburg. Dort waren Herzog & de Meuron mit einer Erweiterung „ihres“ Museums Küppersmühle beauftragt worden (Bauwelt 48.2008). Sie entwarfen einen mit bedruckten Folien umhüllten Kubus, einen Leuchtkörper, der auf den 36 Metern hohen Silotürmen des Speichers balancieren sollte. Nach Fehlern bei den Schweißarbeiten an der Stahlkonstruktion, dem Konkurs des verantwortlichen Bauunternehmens und dem Beinahe-Konkurs der Bauherrin, rostete der Kubus meh-



rere Jahre, neben den Silos auf dem Boden stehend, vor sich hin (Bauwelt 29.2011). Bis schließlich das Sammlerehepaar Ströher als neue Eigentümer des Museums das Stahlgerippe entsorgen ließ und – wiederum mit Herzog & de Meuron – einen Neustart wagte.

Der neue Entwurf, der anlässlich der Grundsteinlegung präsentiert wurde, ist weniger spektakulär, weniger auf Fernwirkung bedacht. Volumen, Höhe und Material des Neubaus orientieren sich am Altbaubestand. Der aus drei Körpern zusammengesetzte Anbau schließt direkt an die Stahlsilos an. Ein größerer und ein kleinerer rechteckiger Baukörper sind für die Kunst vorgesehen; ein dritter für Technik und Art-Handling füllt den Grundstückszwickel zur Stadtautobahn. Die Fassaden werden, dem Duktus des industriellen Umfelds folgend, aus Backstein sein; die gebrochene Seite der Steine soll nach Außen gewendet werden, um eine lebendigere Wirkung

Beim neuen Entwurf, der kürzlich vorgestellt wurde, hatten die Architekten keinen aufsehenerregenden „Leuchtturm“ mehr im Sinn, als vielmehr den Weiterbau des alten Speichers
Renderings und Zeichnung: Herzog & de Meuron



zu erzeugen. Der Anbau verlängert die Hafentfront auf rund 150 Meter, was die ohnehin kraftvolle Wirkung der Industriebauten weiter stärkt.

Die Pointe der neuen Lösung: Die Stahlsilos aus den 1930er Jahren werden in den Komplex integriert und als Raum erfahrbar. Zwei Brücken durchqueren die Silos (die ihrerseits gedämmt und mit einer etwa 30 cm dicken Stahlbetonwandung verstärkt werden) und verbinden die Ausstellungsräume des Altbaus mit dem Neubau. Der Neubau erhält einen großen, durch Sheds belichteten Oberlichtsaal, darunter liegen weitere kleinere Räume. 4900 Quadratmeter Fläche gewinnt das Museum hinzu, davon rund 2500 Quadratmeter für Ausstellungen. Eher horizontal, nicht mehr vertikal wird der Museums-komplex nun erschlossen, was letztlich auch der Einheit der Sammlung zugutekommt. Die Kosten im „zweistelligen Millionenbereich“ übernimmt die private Stiftung MKM des Sammlerehepaars.

Man muss nicht überall spektakulär bauen, sagt Pierre de Meuron. Die Architekten haben auf dem Feld der Bestandserweiterung ja einiges erprobt – von der Tate Modern über das Madrid der CaixaForum bis zur Elbphilharmonie. Meist betonen sie subtil den Kontrast, vermeiden allzu harte Gegensätze zum historischen Ursprung. Dass dies bei kompletten Neubauten wie am Berliner Kulturforum nicht ohne weiteres genauso funktioniert, liegt auf der Hand. Dort, beim umstrittenen Entwurf der Schweizer für das „Museum der Moderne“, muss man sich den Archetypus sozusagen hinzudenken.



Dem Rad gehört die Zukunft!

Eine Ausstellung im Gewerbemuseum Winterthur beleuchtet die Geschichte, die Gegenwart und das Potenzial des Fahrrads

Am 12. Juni wird das Fahrrad 200 Jahre alt. Was im frühen 19. Jahrhundert nach katastrophalen Missernten mit Karl Freiherr von Drais' Laufrad einst als billiger Reitpferdersatz begann, hat es in den letzten zehn bis 15 Jahren zum Statussymbol und Lifestyleprodukt gebracht.

Die Ausstellung „Bike, Design, City“ im Gewerbemuseum Winterthur ist allerdings keine „fahradhistorische“ Schau, auch wenn man zunächst diesen Eindruck gewinnen könnte: Liebhaber von *vintage bikes* kommen gleich im ersten Raum mit der kunstvoll inszenierten Sammlung von André Schwyn auf ihre Kosten. Folgt man dem roten Teppich aus Original-Radwegbelag – die weltweit erste rutschfeste Variante produziert ein Unternehmen aus Winterthur – wird klar, worum es den Ausstellungsmachern geht: um Materialien und technische Weiterentwicklungen, die zum Boom des Fahrrads beigetragen haben, und um typologische Varianten, die für seine Relevanz als innerstädtisches Verkehrsmittel von Bedeutung sind. Kurzum: sein Zukunftspotenzial.

Karbonfasern, aber auch Holz und Bambus eignen sich als Materialien für den Bau leichter und verwindungssteifer Rahmen, Nabenschaltung und Zahnriemenantrieb sind deutlich wartungsärmer als Kettenschaltung und Kette, und Planetengetriebe passen mittlerweile ins Tretlager. Den größten Schub aber erhielt das Fahrrad durch seine Elektrifizierung: Heutige E-Bikes sind keine 30-Kilogramm-Ungetüme mehr, sondern wiegen nur noch die Hälfte – und sind zum Teil erst auf den dritten Blick überhaupt als solche erkennbar. Mit dem *Copenhagen Wheel*, dem *Velospeeder* oder dem *ONwheel* gibt es mittler-

weile intelligente Nachrüstmöglichkeiten, gesteuert wird der Motor nicht mehr über Kabel, sondern per Smartphone-App und Bluetooth.
Zwei weitere wichtige Entwicklungen sind *Falt- und Lastenräder*: Da in Innenstädten vorwiegend kleine Volumen über kurze Distanzen transportiert werden, könnte dort jeder zweite private oder gewerbliche Warentransport per (E-)Cargo-bike oder per Anhänger stattfinden – in Kopenhagen besitzt bereits jede vierte Familie ein Lastenrad. Und für Berufspendler ist das Faltrad Teil ihres integrierten Mobilitätskonzepts.

Ä propos Kopenhagen: Das Beispiel der dänischen Hauptstadt zeigt auch, dass es für erfolgreiche Veränderungen eine strategische Planung und eine konsequente Umsetzung braucht. Die Verkehrsplaner setzen seit Jahrzehnten auf den Langsamverkehr: Radwege sind nach Möglichkeit drei bis vier Meter breit, spektakuläre Brücken überqueren die vielen Wasserflächen, es gibt Fahrradschnellwege und eine grüne Welle bei Tempo 20; außerdem haben Fahrräder Vorfahrt vor allen anderen Verkehrsteilnehmern inklusive Fußgängern und dem ÖPNV.

Jährlich investiert die Stadt 15 bis 20 Mio. Euro in den Bau von Radwegen. Das ist viel Geld, aber gut angelegt: 2016 fuhr die Hälfte der 600.000 Einwohner mit dem Fahrrad zur Arbeit oder in die Schule, 27 Prozent kamen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, 23 Prozent mit dem Auto. Und an jedem geradelten Kilometer verdient Dänemark volkswirtschaftlich betrachtet unter Berücksichtigung der Gesundheitskosten 23 Cents. Dagegen kostet jeder mit dem Auto zurückgelegte Kilometer 16 Cents. **Jochen Paul**

Bike | Design | City

Gewerbemuseum Winterthur, Kirchplatz 14, 8400 Winterthur
gewerbemuseum.ch

Bis 30. Juli