

## Programm als Experiment

Kommentar des Preisgerichtsvorsitzenden



Auf die Gestaltung der offenen Büroebenen mit den Besprechungsboxen hatte Zaha Hadid keinen Einfluss. Inzwischen wurde die Produktion hochgefahren. Die Karosserien gleiten im Zentralgebäude über den Köpfen der Mitarbeiter von einer Produktionshalle zur anderen. Das Konzept

des schnellen, unkomplizierten Kontakts zwischen den Mitarbeiter der verschiedenen Bereiche des Werks scheint nach den ersten Wochen gut zu funktionieren.

Fotos: BMW AG, Martin Klindtworth, München

Peter Claussen, der Leiter des BMW-Werks in Leipzig, ist ein kultivierter Bauherr; selten habe ich einen Menschen erlebt, der in einer solchen Position so breit gefächerte Interessen und einen so offenen Horizont an den Tag legt. Er ließ in den Jury-Sitzungen keinen Zweifel daran, dass das Experiment, das das Programm dieses Gebäudes wagt, eine Entsprechung in der gebauten Form bekommen müsste. So fiel die Arbeit im Preisgericht relativ leicht, und die Auswahl der Arbeiten stand in der ersten Stufe des Wettbewerbs schnell fest.

In der zweiten Stufe wurde es dann schon deutlich schwieriger, denn hier galt es neben der räumlichen Signalwirkung auch die funktionale Tauglichkeit der Vorschläge zu prüfen. Für mich zeichnete sich hier mit großer Klarheit das Wesen deutscher Baukultur ab. Als hier tätiger Architekt ist man es gewöhnt, Wettbewerbsprogramme detailliert umzusetzen, doch diese Priorität ist bei den Beiträgen aus dem Ausland nicht unbedingt immer auch verstanden worden. Die Anforderungen an die sich vielfach überlagernden Erschließungskreisläufe in Kombination mit der Unterbringung sehr heterogener Programmteile waren zugegebenermaßen hoch, jedoch überraschte bei manchen Teilnehmern der zweiten Runde die vergleichsweise strukturelle Naivität bei gleichzeitigem hohem räumlichem Ehrgeiz. Umgekehrt gelang es den einheimischen Teilnehmern vielleicht weniger, sich von einer einmal erarbeiteten funktionalen Struktur zu lösen und stärkere räumliche Phantasie zu entfalten.

Es ist das außerordentliche Verdienst der Arbeit aus Zaha Hadids Büro, dass es hier gelang, die zwei Welten überzeugend miteinander zu verbinden. Der Entwurf konnte sich unter anderem gegen den Zweitplatzierten (Modellfoto Seite 35) durchsetzen, weil die Verbindung der großen Produktionshallen nicht nur besser gelöst wurde, sondern weil exakt aus der besonderen Anforderung der fließenden Verbindungen der drei Fabrikationsteile und der Verknüpfung beinahe aller Wege an einem Punkt ein Raumkonzept entwickelt wurde, das den zentralen Gedanken des Gebäudes, der große „melting pot“ des Werks zu sein, umsetzt. Gegenüber dem dritten Platz (Seite 35) bestach dieses Konzept, weil die Anforderung an Flexibilität hier eben nicht auch gleich zu einem neutralen Raumkonzept geführt hat.

Inzwischen ist das Gebäude in Betrieb genommen, und man kann sehen, was aus den ersten Ideen geworden ist. Zunächst einmal ist die Realisierung selbst ein kleines Meisterstück; Peter Claussen erzählte mir, dass bei BMW ein Prototyp drei Jahre Entwicklungszeit benötigte und dann noch einmal drei Jahre vergehen, bis ein neuer Typ Serienreife hat. Nun, der Prototyp „Zentralgebäude“ ist in weniger als drei Jahren konzipiert, entwickelt und umgesetzt worden.

Mit einem kritischen Blick könnte man sagen, dass dies auch zu sehen ist. Das Ganze hat eine „rough edge“, die eher an Fertigteil-Industriebau als an Hauptverwaltung erinnert, es gibt zahlreiche ästhetische Zusammenstöße, die in Zaha Hadids anderweitigen Raumkompositionen wahrscheinlich niemals zugelassen worden wären. So ist beispielsweise das Fließband in seiner halb-designnten, eher klotzigen formalen Qualität ebenso ein Fremdkörper in dem fließenden Raumgefüge wie das gesamte Mobiliar. Man hat den Eindruck, als sei es nur in Eile abgestellt worden und müsste bald durch die „richtigen Möbel“ ersetzt werden. Die Umsetzung der Details (wenn es denn welche gab) lässt zum Teil sehr zu wünschen übrig, und an vielen Stellen hat man einfach das Gefühl, es habe an Zeit oder Kraft gefehlt. Man munkelt, dass Hadid die Baustelle (oder gar eine Planungssitzung) nie persönlich betreten habe, wobei ihr Partner Patrik Schumacher und sein Projektleiter sich sicher redlich mit den Gegebenheiten vor Ort herumgeschlagen haben, die – vor allem auch wegen der Insolvenz des Generalplaners – zeitweise alles andere als ideal waren.

Ich störe mich allerdings nicht an der Rauheit dieses Gebäudes. Im Gegenteil. Mir scheint, als ob hier der russische Konstruktivismus des frühen 20. Jahrhunderts, der für Hadids Geometrien und Strukturen ja schon immer ein Ausgangspunkt war, eine Art kapitalistischer Reinkarnation erlebt. Dieser von tatsächlicher Bewegung und kraftvoller räumlicher Dynamik durchzogene Raum überzeugt eben deshalb, weil hier Form und Funktion im wahren Sinne des Wortes kongruent sind. Wenn die halben Autoteile hinter blau bekittelten Ingenieuren vorbeischieben wie Schweinehälften im Schlachthaus, glaubt man sich zeitweise in ein Filmset versetzt. Und die Atmosphäre stimmt mit der Psyche der Situation perfekt

überein: Es geht ja nicht darum, white-collar-Privilegien vorzutauschen, sondern eine Art von Fabrik-Gemeinschaft zu zelebrieren – auch hier übrigens eine bemerkenswerte Paralleltät zwischen sozialistischer Agitprop und kapitalistischer Corporate Identity.

Seit Frank Lloyd Wrights Johnson Wax Factory in Racine von 1936–39 ist die Arbeitswelt nicht mehr so grandios inszeniert worden. Und diese Inszenierung ist nicht aufgesetzt, vielmehr verstärkt sie die inhaltliche Intention. Das Zentralgebäude ist Kathedrale der Arbeit und Maschinenraum, ist Marktplatz und Befehlszentrale zugleich, seine Architektur ist nicht nur Skulptur, sie ist in erster Linie Idee. Sie ist fast schon eine heroische Repräsentation des Netzwerkgedanken von Peter Claussen: ein nicht-hierarchisches Gefüge, dessen Effizienz an Kommunikation dem Werk einen Vorteil gegenüber seinen Konkurrenten verschaffen soll. Die Voraussetzungen sind gegeben – jetzt muss dieser Gedanke nur noch gelebt werden.

