

SANIERUNG UND UMNUTZUNG

Von der Messe- zur Ausstellungshalle | Verkehrszentrum des Deutschen Museums

Ende einer langen Reise: Als das Verkehrszentrum im Mai 2003 zum 100-jährigen Jubiläum des Deutschen Museums die von Wilhelm Bertsch 1908 errichtete Halle 3 auf der Münchner Theresienhöhe eröffnete, lagen über sieben Jahre Planungs- und Bauphase hinter den Beteiligten. Knapp dreieinhalb Jahre später ist auch der zweite Bauabschnitt fertiggestellt: Am 21. Oktober konnte das Verkehrszentrum die historischen Hallen 5 (heute Halle 2) und 7 (heute 1) des ehemaligen Messegeländes in Betrieb nehmen. Zusammen bilden sie den kulturellen Fixpunkt des zwischen Theresienwiese und Schwanthalerhöhe neu entstandenen Stadtquartiers.

Wie bereits bei der denkmalgerechten Sanierung der Halle 3 ging es für das Architekturbüro RMP Reichert Pranschke Maluche, München/Berlin, darum, die Hallen so weit als möglich in ihren ursprünglichen Bauzustand zurückzuführen, ihre Standsicherheit wiederherzustellen und sie, wo notwendig, zu ergänzen. Fünf Jahrzehnte Messebetrieb hatten eine Vielzahl von Ein- und Anbauten hinterlassen, die Hallen waren in ihrer früheren Form nicht mehr erlebbar. Zudem fiel mit der Aufgabe der Theresienhöhe als Messestandort der Bestandsschutz weg, mit der Nutzungsänderung waren sämtliche seit 1908 hinzuge-

kommenen Anforderungen an Brand-, Tauwasser- und Wärmeschutz, die Stand- und Verkehrssicherheit zu erfüllen.

Im Rahmen der Fassadensanierung wurden, um die filigrane Komposition aus vorgestelltem Sichtbetontragwerk mit gläsernen Füllungen wieder sichtbar zu machen, die teilweise zu reinen Oberlichtbändern reduzierten Glasflächen auf ihren ursprünglichen Glasanteil zurückgeführt. Nach den Erfahrungen mit Halle 3 verzichtete man allerdings darauf, die historischen T-Sprossenroste aufzuarbeiten, und ersetzte sie stattdessen durch eine Pfosten-Riegel-Konstruktion mit thermisch getrennten Profilen. Und weil das Tragwerk aufgrund der fortgeschrittenen Karbonatisierung des Betons seine Festigkeit verloren hatte, wurden die schadhafte Stellen freigelegt und in einem aufwendigen Schal- und Verfüllverfahren wieder hergestellt.

Um die konstruktive Leichtigkeit und optische Transparenz der Hallen zu erhalten, bezog die Tragwerksanierung die Dachkonstruktion mit ein: Alle geschlossenen Dachflächen wurden zur Verbesserung der Steifigkeit als Scheiben ausgebildet, und die anfallende Windlast wird nun über die – bei Halle 1 komplett erneuerten – Betonscheiben der Giebelfassaden abgetragen. Dadurch konnten zusätzliche Auskrenzungen in Hallenquerrichtung vermieden werden. Die Stahlkonstruktion wurde vor Ort feldweise demontiert, sandgestrahlt, neu korrosionsbeschichtet, teils verstärkt und anschließend wieder aufgestellt.

Der Haupteingang im Ostgiebel der Halle blieb aus Kostengründen bislang unausgeführt. Fotos: Deutsches Museum München



Damit die teuer sanierte Substanz – das Gesamtbudget erhöhte sich von anfangs 19,5 Mio. DM auf 50 Mio. Euro – auch zur Geltung kommt, hält sich die vom Atelier Markgraph, Frankfurt am Main, als Mobiliar gestaltete Ausstellungsarchitektur betont zurück: Sämtliche Einbauten, Galerien, Rampen, Stege, Treppen und Regale, sind freistehend ausgeführt und reversibel. Kleiner Wermutstropfen: Der in den 60er Jahren um ein Verwaltungsgeschoss erweiterte Ostanbau sollte, damit die ursprüngliche Dachgeometrie wieder erlebbar wird, zurückgebaut und um einen gläsernen Windfang ergänzt werden. Nachdem die zunächst angenommene Standsicherheit nicht gegeben war, muss das Verkehrszentrum bis auf weiteres ohne eigentlichen Haupteingang auskommen: Die erforderlichen 2,5 Mio. Euro sind im Budget nicht berücksichtigt.

Den Umzug von der Isarinsel auf die Theresienhöhe nutzte das Verkehrszentrum zu einer grundlegenden Neukonzeption: Die Ausstellung stellt die Exponate unter den Themen „Stadtverkehr“, „Reisen“ und „Mobilität & Technik“ weltweit erstmals in einem systematischen und kulturgeschichtlichen Zusammenhang. Jochen Paul

Deutsches Museum Verkehrszentrum | Theresienhöhe 14 a, 80339 München | www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum | tägl. 9–17, Do 9–20 Uhr

AUSSTELLUNG

Sense of Architecture | Architektur Laboratorium Steiermark meets Emigholz

Diese Ausstellung sollte man sich anschauen, ohne sich vorher über ihren intellektuellen Hintergrund zu informieren. Die Überinterpretation jeder Einzelheit seitens der Kuratoren könnte einen davon abhalten, sich im Berliner DAZ noch ein eigenes Bild machen zu wollen, und das wäre schade. Den Besucher erwarten großflächige filmische „Bildessays“, doppelseitig auf hängende Glasplatten projiziert, die Bilder bemüht locker aus der Mitte der Gläser gerückt, daneben gestylte Ton-Duschen aus Plexiglas. Das Ganze wird gerahmt von ebenfalls abgehängten weißen Plänen, die sich an der Wand entlangschlängeln.

Die Schau ist das zentrale Projekt des Architektur Laboratoriums Steiermark und zeigt rund 60 Projekte in und aus dem österreichischen Bundesland, sortiert in sechs Themenblöcke und zwei „Akte“. Der erste Akt beschäftigt sich mit Kulturen des Wohnens, öffentlichen Strukturen und Architekturen für die Wissenschaft. Der Fokus der Ausstellung liegt allerdings weniger auf den Projekten als auf der Art ihrer Betrachtung und Präsentation. In den Projektionen ist sofort die Handschrift von Heinz Emigholz zu erkennen, der einst Bruce Goff filmisch in die Wüste schickte (Heft 37/04). Nun hat Emigholz im Auftrag des Architektur Laboratoriums achtzehn Monate mit

der filmischen Abarbeitung der steiermärkischen Bauten verbracht, nach eigenen Angaben ohne Methode oder Idee. Der Filmemacher bittet kokettierend bei den Architekten um Nachsicht, die seine Interpretation ihrer Werke ertragen müssen. Er mag damit nicht so falsch liegen, wie er denkt. Ist doch sein Prinzip, dem architektonischen Raum durch Eliminierung der Bewegung fast jegliche Dreidimensionalität zu nehmen, durchaus nicht jedermanns Sache. Es ist womöglich auch stimmungsabhängig, ob man die meditative Qualität der Arbeit rühmt oder es als Beleidigung des eigenen Raumempfindens befreit, sich eine gefühlte Ewigkeit mit wehenden Gräsern und gekräuseltem Wasser begnügen zu müssen, bis einmal eine Katze durchs Bild schleicht und so die Wertigkeit von Vorn und Hinten wieder herstellt.

Spannung gewinnt die Ausstellung durch die Art der Hängung der Projektionsflächen, durch die jeweils drei Filme zeitgleich zu betrachten und in Beziehung zu setzen sind. Wer mehr zu einzelnen Projekten wissen möchte, kann die Bilder nach Art eines virtuellen Memoryspiels mit den Informationen und Zeichnungen auf den angenehm minimalistisch gehaltenen Plänen abgleichen. Zwei Filmprojektionen, die eine im Innenhof des DAZ, die andere auf einer Brandwand zur Straße, tragen die Ausstellung in den Außenraum. Hier, in Bezug zur realen Stadt, entfalten die teils profanen Detailansichten eine Faszination, der man sich schwer entziehen kann.

Brigitte Schultz



Senan Abdelqaders Entwurf sieht vor, mit dem Kunstmuseum, das als Brücke den Wadi Ara überspannt, den alten Teil von Umm Al Fahem und das neue Stadtzentrum miteinander zu verbinden. Perspektiven: Architekt

PROJEKT

Museum für zeitgenössische Kunst | Planung in Umm Al Fahem

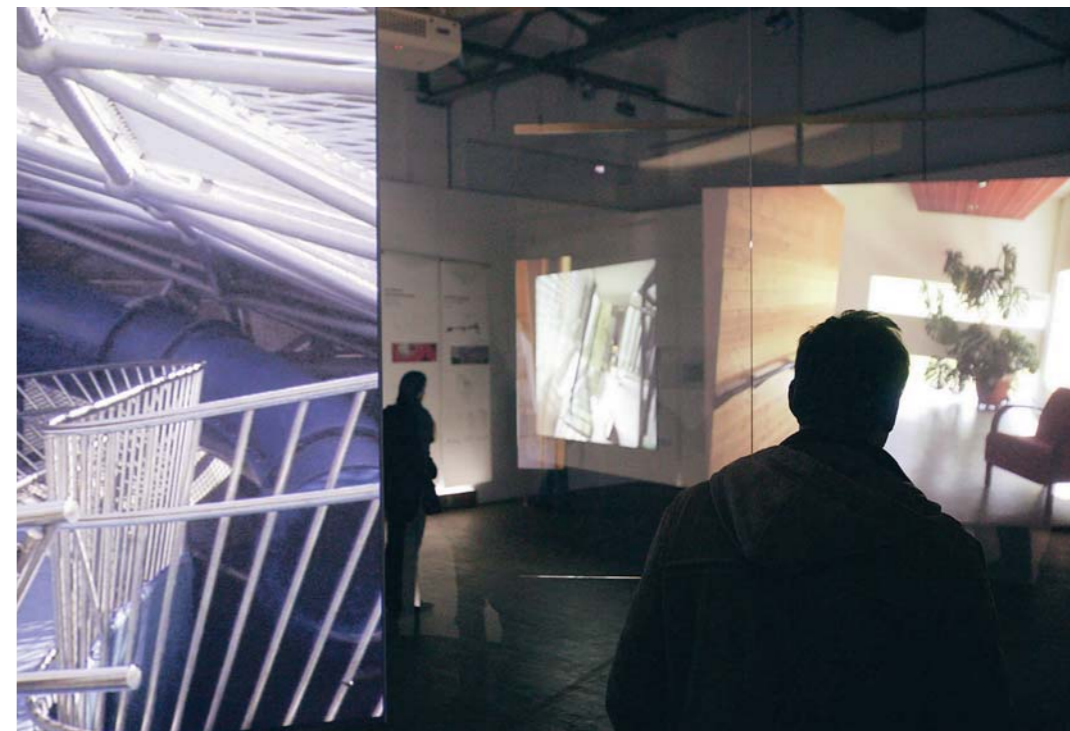
Die Erwartungen, die in Umm Al Fahem in das geplante neue Museum gesetzt werden, sind übergroß: Das Museum für zeitgenössische Kunst soll nicht nur für die rund 40.000 Einwohner der arabischen Stadt im Norden Israels eine Plattform für arabische Gegenwartskunst sein, sondern am besten gleich für die gesamte arabische Welt. Vier Jahre lang hat der Galerist und Initiator des Museums, Sahid Abu Shakra, mit der Stadt um ein Konzept gerungen, bis die Entscheidung schließlich zugunsten des einheimischen Architekten Senan Abdelqader ausfiel; die Verhandlungen mit Zaha Hadid, die einige in der Stadtregierung gern als Architektin gewonnen hätten, scheiterten. Abdelqader hat in den 80er Jahren in Karlsruhe Architektur studiert und in den Neunzigern in Jerusalem bei Moshe Safdie gearbeitet.

Die Situation Umm Al Fahems ist ebenso paradox wie typisch für arabische Städte in Israel: Größe und Dichte entsprechen einer größeren Kleinstadt, das soziale Gefüge und das kulturelle Leben wie auch der Zustand der gesamten Infrastruktur einem Dorf. In Umm Al Fahem sucht man den Ausweg aus dieser Situation in der Entwicklung eines neuen Stadtzentrums. Innerhalb weniger Jahre entstanden im neuen Stadtteil Qtan Eldabe ein Sportstadion, ein Schwimm-

bad und ein Jugendzentrum mit Bildungseinrichtungen. Ein Einkaufszentrum ist in Bau. Alles Funktionen, die im alten Stadtzentrum von Umm Al Fahem keinen Platz fanden. Ohne ein städtebauliches Konzept bleiben diese neuen Einrichtungen aber nur additive Solitäre mit suburbanem Charakter. Mit dem Museum, das von der Stadt, von Sahid Abu Shakra und aus Spenden finanziert werden soll, will man nun die vorhandenen Solitäre um eine öffentliche Institution von nationalem Rang ergänzen und zu einem städtebaulichen Ensemble verbinden.

Abdelqader hat das Gebäude, das vier große Ausstellungshallen, Bilder- und Skulpturenlager, Auditorium, Studios und Werkstätten, Bibliothek, Archiv, Cafeteria und Läden sowie ein Bildungszentrum samt Gästeapartments beherbergen wird, als Brücke über einen Ausläufer des Wadi Ara entworfen. So bindet das Museum den neuen Stadtteil Qtan Eldabe an das alte Stadtzentrum Umm Al Fahems an, und das Wadi bleibt gleichzeitig als Landschaftspark für die Stadt erhalten. Das Dach des Museums, ein öffentlicher Skulpturengarten, soll als „städtischer Balkon“ fungieren, ähnlich den Brühlschen Terrassen in Dresden oder dem Jungfernstieg in Hamburg – mit einem atemberaubende Blick über das Wadi Ara und das östliche Karmelgebirge. Großzügige Treppen, Aufzüge und Rampen laden die Passanten in das Innere des Baukörpers ein, in dem sie über Zwischenebenen und Galerien die Ausstellungsräume erreichen.

Carsten Steinmann



Die erforderlichen Betrachtungsabstände legen der Hängung der Projektionsflächen enge Beschränkungen auf. Die verbliebenen Möglichkeiten wurden optimal ausgenutzt. Foto: Till Budde/DAZ

Deutsches Architektur Zentrum | Köpenicker Straße 48/49, 10179 Berlin | www.daz.de | bis 28. Januar, Di–Fr 10–17, Sa, So 14–18 Uhr | Der 2. Akt eröffnet am 10. Januar, 19 Uhr, mit dem Architekturdialo „Kunst & Architektur“.