

Zeitschrift:	Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber:	Bund Schweizer Architekten
Band:	93 (2006)
Heft:	10: Burkard, Meyer et cetera
Artikel:	Kultstätte des Automobils : Mercedes-Benz-Museum von UN-Studio in Stuttgart-Untertürkheim
Autor:	Hodgson, Petra
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1864

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

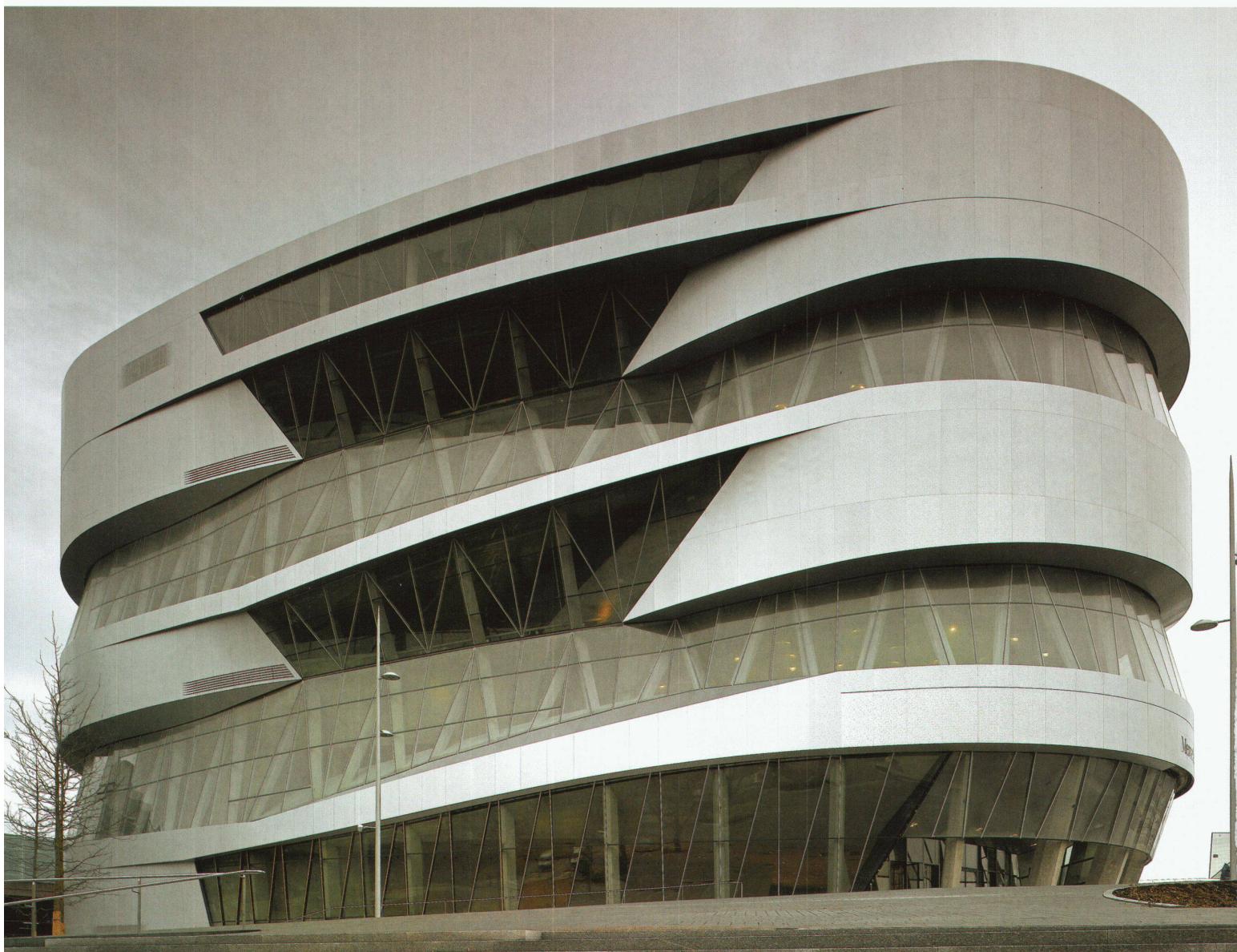
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Kultstätte des Automobils

Mercedes-Benz-Museum von UN-Studio in Stuttgart-Untertürkheim

Wie eh und je schwingen sich die Wein bewachsenen Hänge ins Neckartal bis nach Untertürkheim hinunter. Doch die Idylle trügt. Mit dem Bau der ersten württembergischen Eisenbahn von Cannstatt nach Untertürkheim kam die Industrialisierung mit Dampfgeschwindigkeit ins liebliche Neckartal. Heute durchfurchen es sechspurige Schnellstrassen, entlang derer sich das übliche zerfranste Bild peripherer «Zwischenstädte» ausbreitet. 1903 schon siedelte Gottlieb Daimler seine 1885 gegründete Daimler Motoren-Gesellschaft hier an. Er hatte zusammen mit Wilhelm Maybach seine Vision von der individuellen Mobilität durch einen portablen Universalantrieb für «Fahrzeuge zu Lande, Wasser und zu Luft» – im dreigliedrigen Mercedes-Stern symbolisiert – in die Realität umgesetzt und einen leichten, schnell laufenden Benzinmotor entwickelt. Damit war die Grundlage für unsere mobile Gesellschaft geschaffen. Auf diesem historischen Boden, auf dem das Automobil hervor gebracht worden ist und der inzwischen längst selbst zum Opfer der späteren Automobilverherrlichung in Architektur und Stadtplanung geworden ist, steht das neue Mercedes-Benz-Museum, geplant von Ben van Berkel mit seinem Amsterdamer UN-Studio.

Fixstern im architektonischen Niemandsland

Zwischen unförmigen Werkshallen, Bürohäusern, Gasometern, Öltanks und dem Gottlieb-Daimler-Stadion rauscht man über die hochgelegene Schnellstrasse fast in den Bau hinein, der – diese Verbindung bewusst herstellend – so nah wie möglich an die Verkehrsachse herangerückt ist. Indem er auf ein landschaftsartiges Plateau gestellt ist, befindet er sich auf dem Niveau der aufgeständerten Strasse und gewinnt zugleich die Kraft, sich im Mischmasch der Umgebung zu behaupten. Denn wenngleich seine silbrig glänzende Aluhaut, die Bandfenster und seine kompakte Form mit der Spra-

Text: Petra Hodgson, Bilder: Christian Richters Der Bau ist ein juwelartiges, im Sonnenlicht glitzerndes, grossartiges Ungeheuer. Direkt an die Autobahn herangerückt, dient es ausschliesslich der Verherrlichung der Marke Mercedes. Seine Struktur basiert auf einer gegenläufig verschrankten Doppelhelix, die einen kontinuierlichen Zirkulationsraum entstehen lässt, bei dem Böden und Wände verschmelzen und Stockwerke und Wege nicht mehr eindeutig definierbar sind.

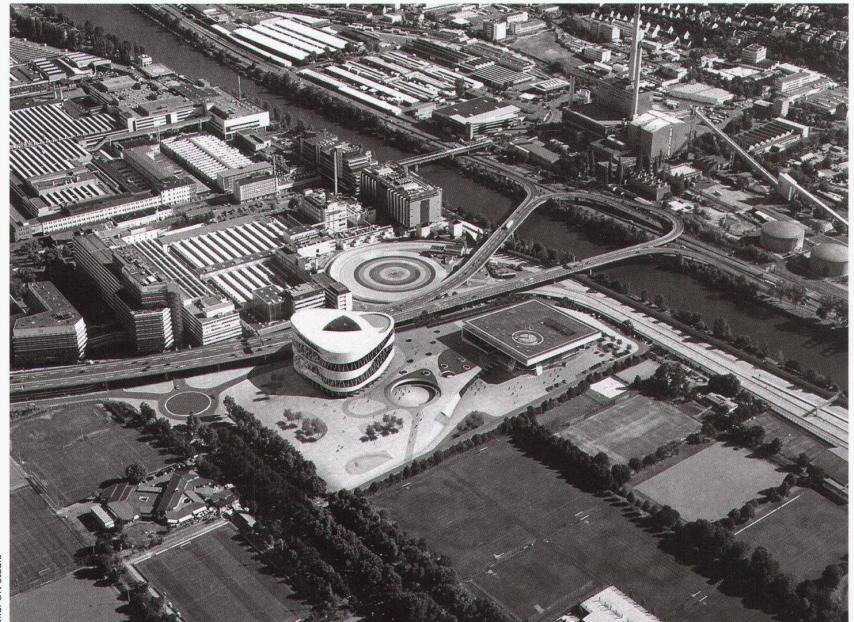
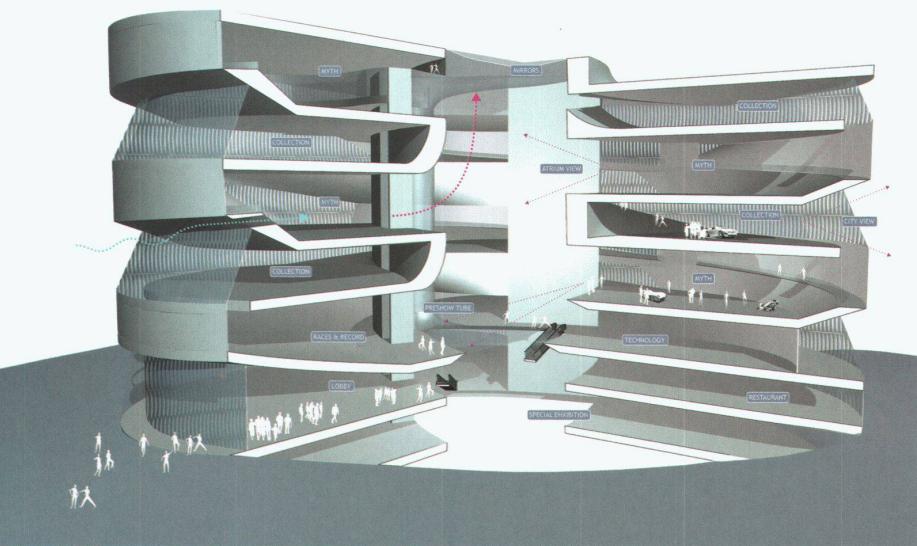
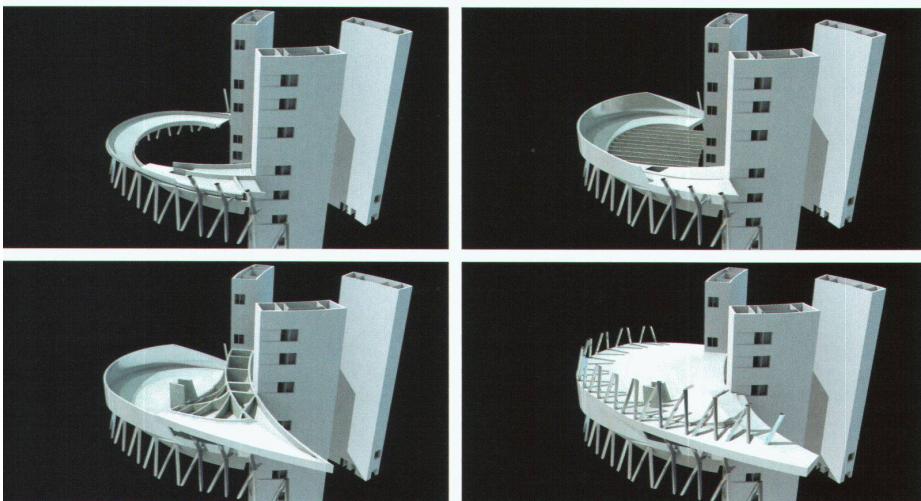


Bild: UN-Studio



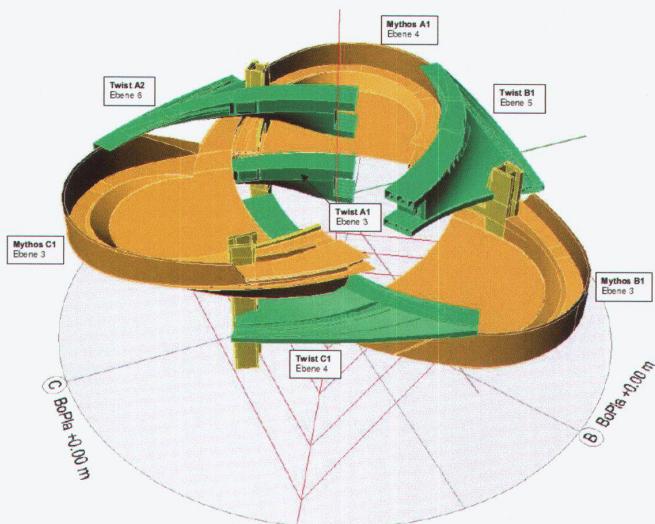
Oben: Schemaschnitt. Unten: Aufbau der Struktur, ausgehend von den drei Kernen. – Bilder: Werner Sobek Ingenieure



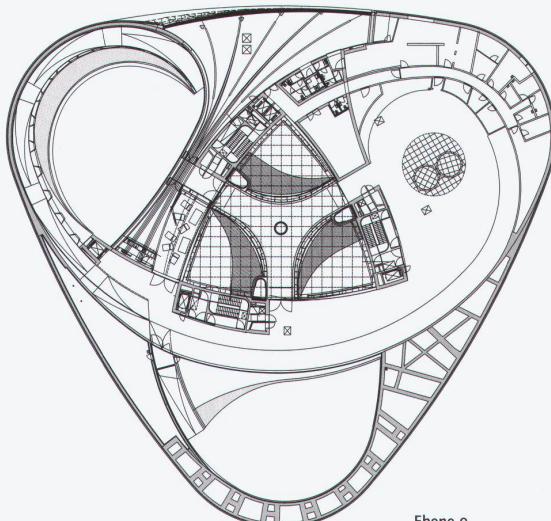
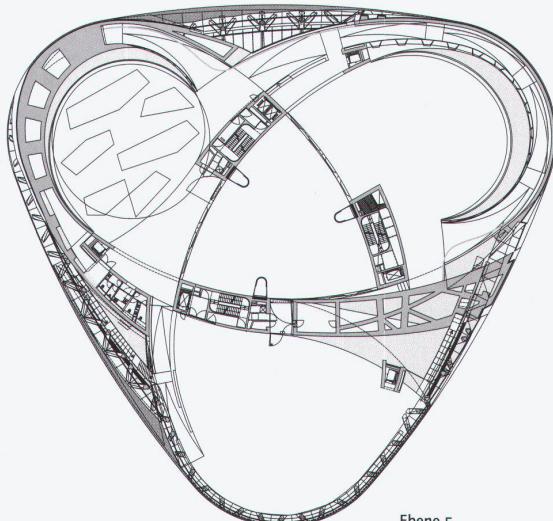
che und Größenordnung der Umgebung durchaus korrespondieren, so ist der Bau doch ganz anders – ein eigenartiger, juwelartiger, im Sonnenlicht glitzender Fixpunkt im architektonischen Niemandsland. Wie so viele zeitgenössische Museumsbauten ist auch das Mercedes-Benz-Museum eine kräftige, auf sich selbst bezogene, von der Umgebung abgerückte, biomorphe Skulptur, aalglatt gerundet, geknautscht und auch zackig, messerscharf. Bei Nacht ein zähnefletschendes, aber eher freundliches, ja auch grossartiges Ungeheuer. Als städtebaulicher Katalysator wie Gehry's Museum in Bilbao oder Herzog & de Meurons Tate Modern in London fungiert es freilich nicht. Vielmehr unterstützt es periphere Zergliederung und egozentrische Ichbezogenheit. 2002 aus einem internationalen Wettbewerb hervorgegangen, ist sein Bezugspunkt die weite, globalisierte Welt entlang der Kommunikationswege. Das entspricht dem Wesen eines weltweit agierenden Konzerns, den es für über 500 000 Besucher jährlich verherrlichen soll. Wie die umfangreiche Publikation von Ben van Berkel und seiner Partnerin Caroline Bos mit dem Titel «move» (1999) heisst das Schlüsselwort dieses symbolträchtigen Bauwerks, das zur Ruhe gekommene Automobile konservatorisch beheimatet, gleichzeitig aber deren eigentliche Mobilität in Form und Gestalt zum Ausdruck bringen möchte, «dynamische Bewegung». Sie gilt gleichermaßen für die Fassade wie für das Innenleben der Hülle.

Gegenläufig verschrankte Doppelhelix

Tatsächlich basiert die Struktur des Baus auf einer genialen Idee, mit der sich das Bauwerk ideengeschichtlich in die Vorstellung des Museums als Zirkulationsroute einreihen lässt, die zuerst von Le Corbusier mit seinem «musée à croissance illimitée» formuliert und 1929 für das Mundaneum in Genf entwickelt worden ist und den Raum nicht mehr als Fixum, sondern nur in Rela-

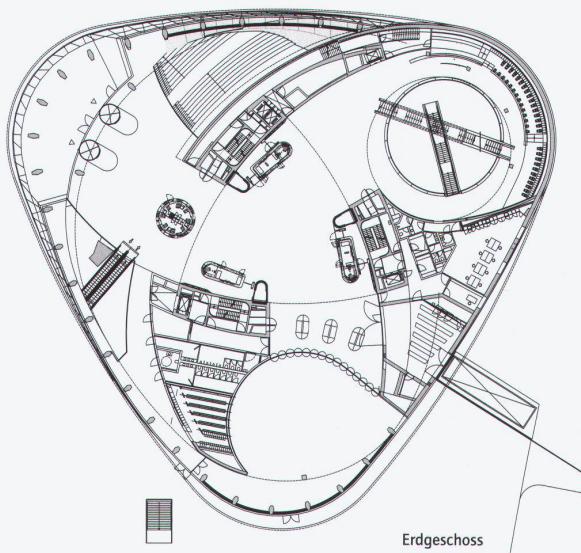


Der «Twist» beginnt als Kastenträger, der an die Schmalseite eines Kernes andockt. Hier müssen 1100 t Lasten aufgenommen werden. Er endet nach einer Längungsphase von ca. 32 m als ein 20 Grad schräg liegender Querschnitt, wobei er auf dem Weg dahin verdreht und gekrümmmt worden ist und eine andere Höhe einnimmt. Sein komplexes Innenleben wird von Schotten und Trägerrosten bestimmt.

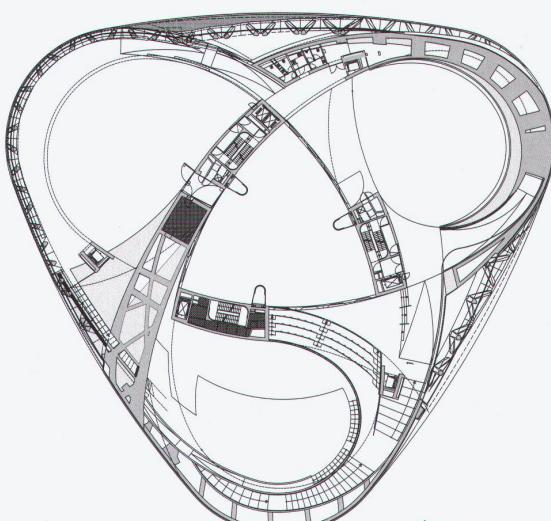


Ebene 5

Ebene 9



Erdgeschoss



Ebene 4



tion zu einem in Bewegung befindlichen Punkt versteht. Über einem kleeblattförmigen Grundriss, der den Mercedesstern konnotiert, ist die 16 500 m² grosse Ausstellungsfläche auf einer sich gegenläufig verschränkenden DNS-Doppelhelix angeordnet, verankert an drei Erschliessungskernen und zu einem einzigartigen, sich windenden, verwebenden, gleitendem Raumerlebnis verdichtet. Virtuos von HG Merz als Ausstellungsarchitekt inszeniert, exponiert der eine Strang der Doppelhelix die Geschichte des Automobils und des Unternehmens chronologisch von seinen Anfängen bis heute anhand von einzelnen, ikonenhaft inszenierten, kostbaren Ausstellungsstücken in sieben so genannten «Mythos»-Räumen – beziehungsweise jeweils auf einer Kleeblattebene. Diese betritt man über hinabführende Rampen, entlang derer Zeugnisse der Zeit dargestellt werden. Der andere, versetzte Strang zeigt auf fünf Ebenen nach Themen geordnete Fahrzeuggruppen der Kollektion. Diese Kollektionsräume, in denen jeweils eine Vielzahl von Fahrzeugen gezeigt werden, haben den Charakter eines Depots. Sie sind taghell, weil hinter den Bandfenstern angeordnet. Die Mythosräume hingegen – versteckt hinter der Aluverkleidung und von der zum Tragwerk gehörenden Rampe eingefasst – befinden sich fast mystisch im Dunkel, allein mit Ausblicken in den Kern des Baukörpers. Über an der Aussenhaut liegende Treppen kann der Besucher jederzeit zwischen dem einen wie dem anderen Erlebnisstrang oszillieren und vom Hellen ins Dunkle tauchen. Die selbst zum Exponat gewordene Schnellstrasse vor den Türen des Museums kommt bei dieser Grundrissdisposition deutlich häufiger ins Bild als bei einem konventionellen orthogonalen Bau und verortet den Besucher immer wieder auf den weltumspannenden Kommunikationswegen. Zugleich gibt es überall Durchblicke, Ausblicke und Einblicke auch innerhalb des Gebäudes selbst. Dazu dient das 47 Meter hohe, rauе Atrium, das den hohlen Kern des Gebäudes darstellt und als einziger Raum die gesamte Höhe des Bauwerks einnimmt. Zugleich ist es Lichtspender, der Ort für den Exponatentransport und vor allem Eingangshalle. Von hier aus gelangen die Besucher über space-age-Aufzüge, die an den mächtigen, schachttartigen Betonwänden hängen, zur komplexen, zweigleisigen «promenade architecturale», die von oben beginnt und

nach rund 1,5 Kilometern Wanderung im Untergeschoss auf der Ebene des AutorennSports endet. Von Motorengeheul begleitet vereinen sich so die beiden Rundgänge auf einer gekrümmten Rundstrecke, die mit 34 Rennautos bestückt ist.

Hohe Ingenieurbaukunst

Ben van Berkels Begeisterung für die Ingenieurbaukunst der 60er Jahre mit grossen Spannweiten und der Integration des Tragwerks, wie wir es in Werken von Candela, Utzon oder Pinero finden, spiegelt sich in der Struktur des Stuttgarter Bauwerks. Tragwerksplanerisch besteht das Museum aus Rampen, so genannten «Twists», Kernen, Stützen und Decken. Vom Architekten als räumliche Faltung gedacht, ist das Museum tragwerksplanerisch vom Stuttgarter Ingenieurbüro Werner Sobek wie einseitig gelagerte, vierstrigige Autobahnbrücken mit zwei Standstreifen konzipiert, die an den Stahlbetonkernen verankert sind. Für die komplex gekrümmten Decken wurde das Twistsystem in Form eines dynamisch gekrümmten Hohlkastenträgers entwickelt, damit die verdrehten Übergänge darstellbar werden. Die Abtragung der ungeheuren Lasten der riesigen Spannweiten von bis zu 33 Metern für die stützenfreien Ausstellungsflächen verläuft nicht nur über die Kerne, sondern auch über die Decken, die Seitenwände der Mythosrampen und über die schräggestellten, verdrehten Stützen der Außenwände. Diese Schrägstellung und Verdrehung der Tetrapoden ist ein rein ästhetisches Moment, wie Vieles an dem Bau, und dient allein dem Ausdruck. Wie es einst Vitruv einforderte, vereinen sich Form, Funktion und Konstruktion zu einem Ganzen. Die «unansehnlichen Dinge», die Andrea Palladio rigoros in die Erde verbannte, sind hier zu einem integralen Bestandteil des Bauwerks geworden. Im ganzen Museum gibt es fast keine abgehängten Decken. So befinden sich die gesamte Haustechnik und alle Versorgungsleitungen in den tragenden Querschnitten.

Wie Frank Lloyd Wrights Atrium im Guggenheim Museum ist auch das Mercedes-Benz-Atrium ein beeindruckender Raum, ja vielleicht sogar in seiner kalten Rauheit noch imposanter. Aber es ist kein öffentlicher Innenraum, kein urbaner Kommunikationsraum, der das Sehen und Gesehen-Werden zelebriert und zum

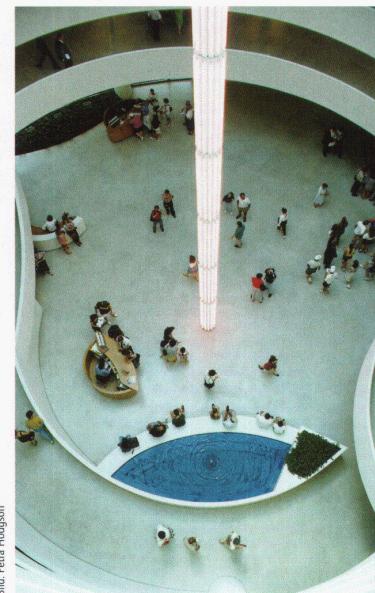
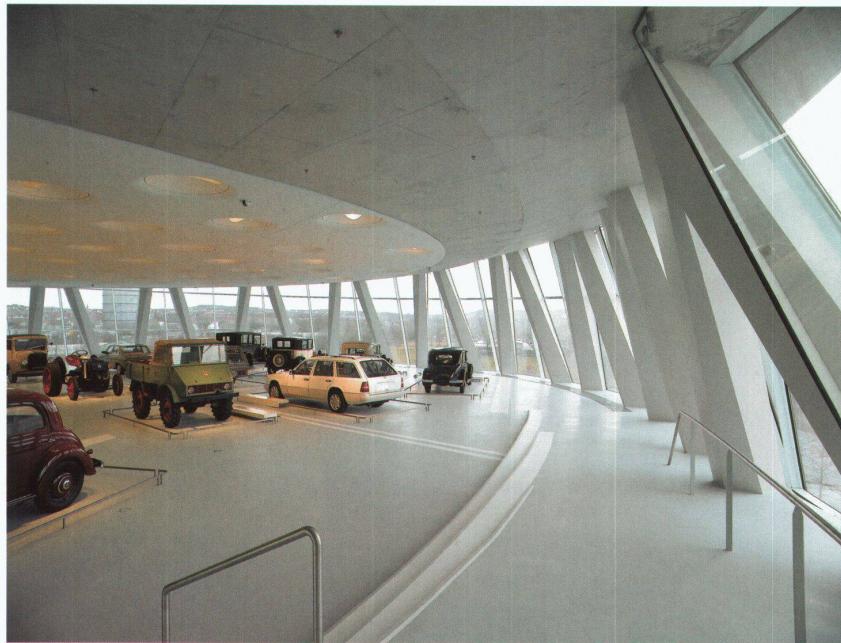


Bild: Peter Hodgson

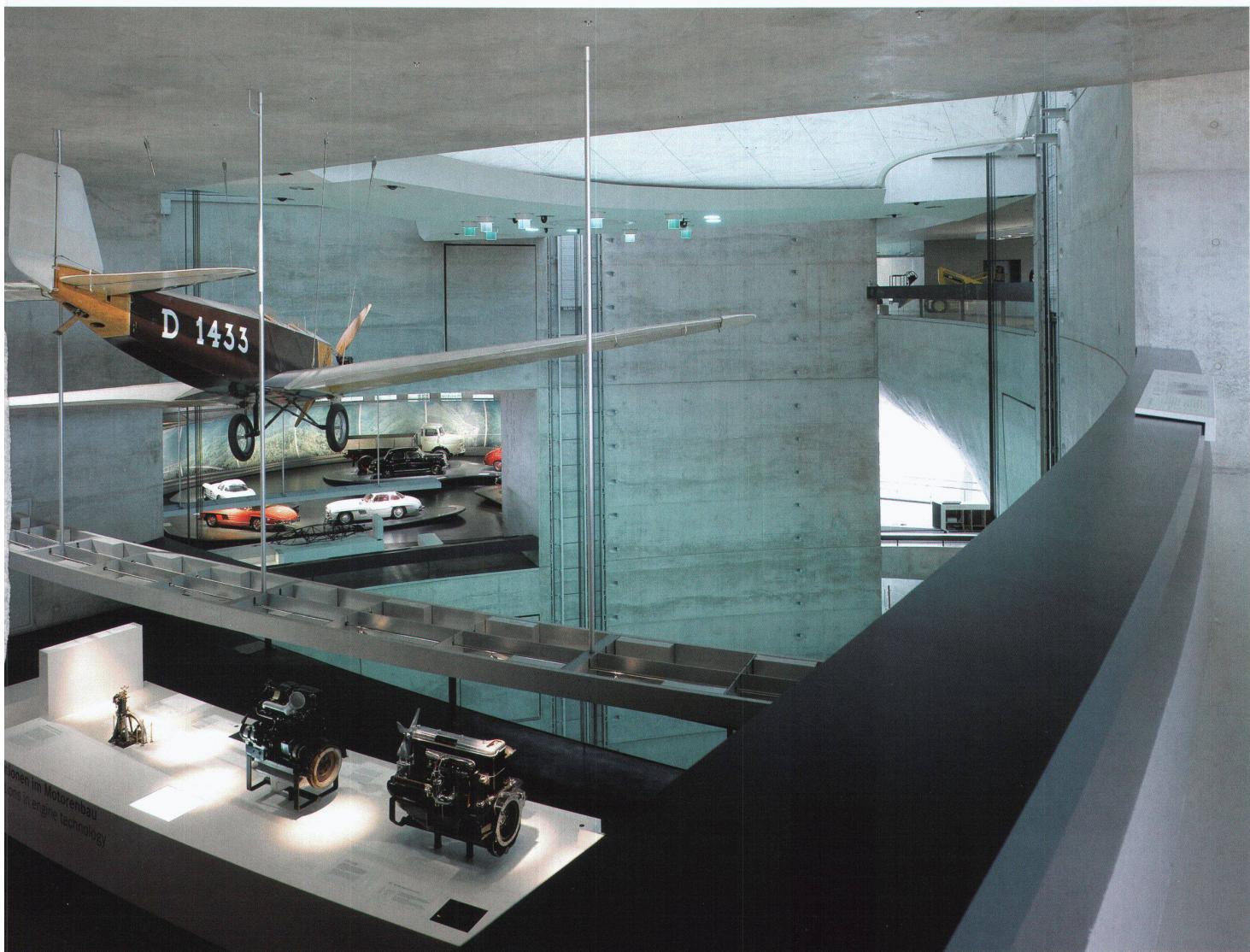
Frank Lloyd Wright: Solomon Guggenheim
Museum New York 1959
Linke Seite: Atrium Mercedes-Benz-Museum



Blick in einen der lateral gelegenen Kollektionsräume

Verweilen einlädt. Vielmehr ist es letztendlich ein funktionales, organisatorisches Verteilerzentrum. Und das war vom Bauherrn und vom Architekten durchaus so gewollt. Während Hilla Rebay sich als Kunst- und Museumsberaterin von Solomon Guggenheim mit dem Motiv der Spirale anfreundete, weil es für sie Symbol und sichtbares Zeichen der inneren, spirituellen Welt nicht-objektiver Kunst war, die auf ihr Geheiss im Guggenheim Museum ausgestellt werden sollte, zielt das Mercedes-Benz-Museum schliesslich auf Werbung und Konsum. So ist das Stuttgarter Atrium ein entleerter, unwirtlicher Durchgangsort, während die Rundgänge mit den Exponaten allein der Verherrlichung der Marke Mercedes-Benz dienen und das eigentliche Ziel der «promenade architecturale» vordergründig das für jedermann frei zugängliche Tiefgeschoss ist – mit einer Ausstellung der neusten Fahrzeugmodelle, mit Shops, Restaurants und einem direkten Zugang zum benachbarten Verkaufsgebäude. Man fragt sich, warum all dies unter der Erde stattfinden muss. Ist es vielleicht, weil man sich nicht getraut hat, dem eigentlichen Ziel des Museums ein sichtbares, architektonisches Gesicht zu geben?

Der Computer als Werkzeug und Kommunikationsmittel
Dem Zeitgeist der 20er Jahre und seiner Faszination für die Maschine, das Automobil und die Geschwindigkeit entsprach eine dynamische Raumkonzeption. In Form der Spirale, die Le Corbusier wie Wright (und heute das UN-Studio) aus der Natur bezog, erscheint sie gerichtet, linear, klar strukturiert. Auch wenn mit dem Kubismus der Raum und die Form zerlegt, später mit dem synthetischen Kubismus künstlich wieder zusammengesetzt wurde, so war der Hintergrund doch das Bewusstsein einer ungebrochenen, wissenschaftlich erklärbaren, verifizierbaren Welt verbunden mit dem Glauben an technische Machbarkeit. Noch im Frankfurter Kommerzbankturm von Norman Foster, mit dem eine komplexe Dreidimensionalität erstmals Einzug in den Hochhausbau hielt und Durchblicke quer durch die Mitte des Baus gewährte, lebt sie weiter. Doch heute ist dieses Bewusstsein gebrochen. Die postmoderne Erfahrung der Unübersichtlichkeit und Uneindeutigkeit einer komplexer gewordenen Welt spiegelt sich auch im Mercedes-Benz-Museum und



Blick durchs Atrium, das von den dunkel gehaltenen Mythosräumen umgeben ist

im letztlich Architektur immanenten Denken des UN-Studios. Die Wege der Rampen der Doppelhelix sind zwar wie im Guggenheim-Museum endlich und nicht erweiterbar, sie sind aber nicht eindeutig, sie sind hybrid, durchlässig, vielschichtig. Es sind Diagramme (hier die Kleblattschlinge), übergeordnete Entwurfsmodelle (hier das «mathematische Modell», das die Möbiusschleife und die Doppelhelix einschließt) sowie organisatorische Prinzipien, welche die architektonische Formfindung bestimmen, womit UN-Studio der Beliebigkeit der formalen Möglichkeiten zu entrinnen sucht. «Architekten sind keine Baumeister», sagt Ben van Berkel, «ihre Aufgabe ist es, so innovativ wie die Künstler die architektonischen Entwurfstechniken neu zu denken. Das ist nur im Zusammenhang mit den ‚Zutaten‘ möglich, aus der Architektur heute besteht.» Damit bezieht er sich vor allem auf infrastrukturelle, versorgungstechnische und organisatori-

sche Aspekte der Architektur, die durch neue Möglichkeiten der Computertechnik unterstützt werden. Für sein Konzept einer inklusiven Architektur, d. h. einer nicht-hierarchischen, alle konkreten Aspekte der Architektur integrierenden Entwurfspraxis ist der Computer zwar wesentliches Werkzeug, aber kein eigentlich Form generierendes Element, wie das Architekten wie Bernhard Franken suggerieren. Die Bedeutung des Computers liegt vor allem darin, eine Unmenge unterschiedlicher Daten schnellstens zu verarbeiten und miteinander in Beziehung zu setzen. UN-Studio hat dazu ein neues System entwickelt, wie alle am Entstehungsprozess des Bauwerks Beteiligten (über 200 Firmen) über 3-D miteinander kommunizieren können. So konnte nicht nur problemlos die Geometrie des gesamten, komplizierten Systems des Mercedes-Benz-Museums innerhalb einer halben Stunde verändert werden, sondern das Bauwerk in seiner Komplexität



Bilder: Petra Hodgson

Petra Hagen Hodgson, 1957 geboren in Palo Alto, USA, aufgewachsen in Italien. Studium der Germanistik und Kunstgeschichte in Zürich. Lehrbeauftragte für Geschichte der Architektur an der University of Hong Kong (1987–1990) und an der Hochschule für Gestaltung in Zürich (1990–1994). Seit 1995 freie Architekturkritikerin, zahlreiche Veröffentlichungen, Korrespondentin von *werk, bauen + wohnen*, Architekturfotografin. Seit 2000 Beraterin der Akademie der Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen, Konzeption und Leitung von internationalen Symposien.

Bauherrschaft: Daimler Chrysler Immobilien (DCI) GmbH
Architekt: UN-Studio van Berkel & Bos, Amsterdam
Bauingenieur: Werner Sobek Ingenieure, Stuttgart
Ausstellungsarchitekt: H. G. Merz, Stuttgart
Wettbewerb/Ausführung: 2001–2002/2003–2006

mit allen Abhängigkeiten überhaupt erst erfasst werden. Das war auch insofern notwendig, als in der knappen Entstehungsphase von nur 2 Jahren Planung und Ausführung oft gleichzeitig statt fanden.

Unheimlicher Körper von verwirrender Identität

Wenngleich Ben van Berkel betont, dass ihn Formales und Stilistisches in der Architektur wenig interessiert, – und schon gar nicht der modische «Blob» oder die Box, da sie für die inklusive Organisation konzeptionell ein und dasselbe sind – generieren organisatorische Prinzipien und prozessorientierte Techniken im Sinne von Jeffrey Kipnis' «intensive coherence» noch keinen gestalterischen Leitgedanken. Diesen bezieht das UN-Studio aus der Idee des Manimal: eine im Computer generierte Chimäre aus einem Menschen, einem Schlangen- und einem Löwenkopf. Das Manimal, das die Wörter «man» und «animal» in sich vereint, lässt sich, wie auch das Stuttgarter Museum, nur im Computer herstellen. Entscheidend ist der Effekt der Nahtlosigkeit, der bei einer Collage nicht zustande kommt, weil die Wurzeln der Teile erkennbar bleiben. Diese totale, nicht nachvollziehbare Verschmelzung ist es, die eine Empfindung des Unheimlichen und Ungemütlichen bewirkt. Die Rekonfiguration lässt das Bild des Manimal vertraut und fremd zugleich erscheinen. So wirkt auch das «Antlitz» des Mercedes-Benz-Museums, das nicht wirklich etwas über das Gebäudeinnere Preis gibt. Denn wenngleich das Bauwerk in bester moderner Überzeugung von innen nach aussen entwickelt worden ist, lässt doch das Äussere nicht auf das Innere schliessen. Die Fensterbänder beispielsweise erzählen eine eigene Geschichte. Entsprechend irritierend verschmelzen im Gebäudeinnern die Böden und Wände miteinander, während die Stockwerke und Wege nicht mehr eindeutig definierbar sind. Wie Francis Bacons Figuren ist das Mercedes-Benz-Museum ein fremdartiger Körper, der dem Besucher abverlangt, sich mit seiner verwirrenden Identität auseinander zu setzen. Das Dunkle, Unheimliche entspricht dem Zeitgeist, der die Fragwürdigkeit eines rationalen Zugangs zur Welt thematisiert, ohne ihm etwas Konstruktives entgegenzusetzen. Man mag den enormen Kraftakt in Frage stellen. Gleichwohl entspringt das Stuttgarter Bauwerk nicht einer entfesselten Entwurfsphantasie. ■

résumé **Un lieu de culte de l'automobile** Le musée Mercedes Benz d'UN-Studio à Stuttgart-Untertürkheim. Le bâtiment a été placé le plus près possible de l'autoroute. Disposé sur un plateau paysager, il se trouve au même niveau que la route et acquiert ainsi la force de s'affirmer dans un paysage désordonné de halls de production, d'immeubles de bureaux, de citernes de pétrole et de gazomètres. Car même si son enveloppe d'aluminium argenté, les fenêtres en bandeau et sa forme compacte correspondent au langage et à l'échelle de l'environnement, le bâtiment n'en est pas moins tout différent: dans le no man's land architectural, il constitue un repère étrange, un joyau étincelant dans la lumière du soleil.

La structure du bâtiment repose sur une idée géniale. Au niveau de l'histoire des idées, elle la situe dans l'orbite d'une conception assimilant le musée à une voie de circulation et comprenant l'espace non plus comme une chose fixe, mais exclusivement en rapport à un point en mouvement. Sur un plan en forme de trèfle qui évoque l'étoile de Mercedes, la surface d'exposition s'organise en une double hélice qui s'entrecroise en sens contraire et qui est ancrée à trois noyaux de circulation. Le dispositif produit une expérience spatiale unique, dans laquelle tout s'enlace, se tisse et se glisse. Du point de vue de la structure portante, due au bureau d'ingénieur Werner Sobek, le musée est conçu comme des ponts d'autoroute à 4 pistes qui sont ancrés sur un seul côté à des noyaux en béton armé. La structure portante est composée de rampes, appelées «twists», de noyaux, de piliers et de couvertures d'une portée pouvant aller jusqu'à 33 mètres. ■

summary **Place of worship of the automobile**

Mercedes-Benz-Museum by UN-Studio in Stuttgart-Untertürkheim. This building was positioned as close as possible to the motorway. By placing it on a plateau in the landscape it is at the same height as the elevated road and also acquires the strength necessary to assert itself in a mish-mash of manufacturing buildings, office blocks, oil tanks and gasometers. For, although its silvery aluminium skin and compact form may harmonise with the idiom and scale of the surroundings, this building is in fact very different, a unique jewel-like fixed point glinting in the sun in an architectural no-mans land.

The structure of the building is based on a brilliant idea, which means that, in conceptual terms, the building belongs to those museums that are seen as a circulation route in which space is no longer regarded as fixed but is understood only in relation to a moving point. On a clover leaf plan that echoes the Mercedes star the exhibition space is arranged along an interlocking double helix, attached to three circulation cores, and condenses into a highly individual winding, weaving and gliding spatial experience. In terms of structural design the engineering practice of Werner Sobek designed the museum like unilaterally supported four-lane motorway bridges anchored to reinforced concrete cores. The structure consists of ramps, so-called "twists", cores, columns, and slabs with spans of up to 33 metres. ■

Mercedes-Benz-Museum Stuttgart

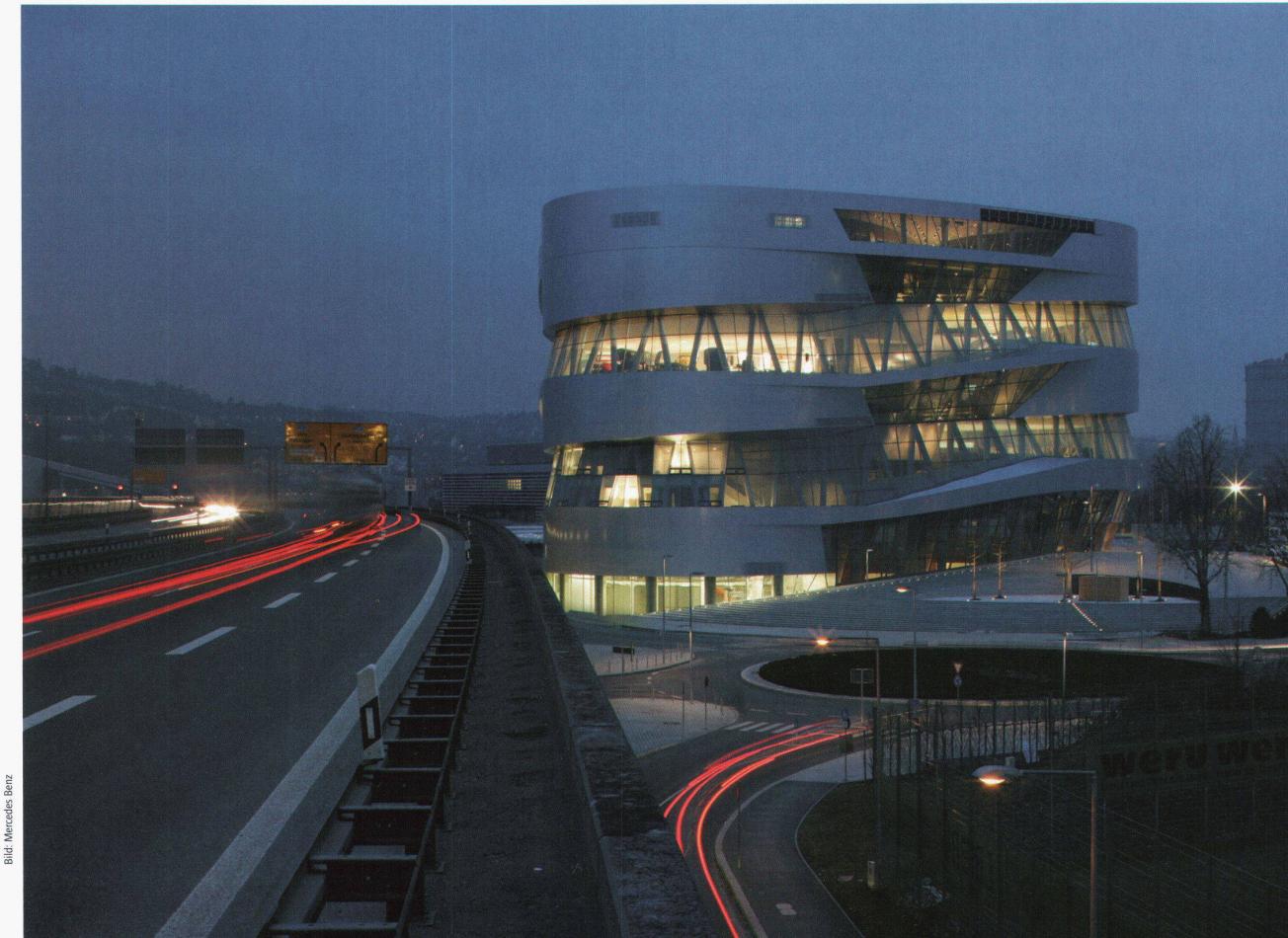


Bild: Mercedes-Benz