

Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp (Hrsg.)

## **Einfach nur schön? Automobilität und Museum**

Stuttgarter Tage zur Automobil- und  
Unternehmensgeschichte 2016





Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp (Hrsg.)

**Einfach nur schön?  
Automobilität und Museum**

Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte 2016

## **Technikdiskurse**

Karlsruher Studien zur Technikgeschichte

**13**

### **Herausgeber:**

*Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp*

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

Institut für Technikzukünfte | Teilinstitut für Geschichte

# **Einfach nur schön?** **Automobilität und Museum**

Stuttgarter Tage zur Automobil- und  
Unternehmensgeschichte 2016

Herausgegeben von  
Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp

**Titelbild:** Mercedes-Benz Museum, Stuttgart  
**Lektorat und Satz:** Jan Wenke, Leipzig

### Impressum



Karlsruher Institut für Technologie (KIT)  
KIT Scientific Publishing  
Straße am Forum 2  
D-76131 Karlsruhe

KIT Scientific Publishing is a registered trademark  
of Karlsruhe Institute of Technology.  
Reprint using the book cover is not allowed.

[www.ksp.kit.edu](http://www.ksp.kit.edu)



*This document – excluding the cover, pictures and graphs – is licensed  
under a Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International License  
(CC BY-SA 4.0): <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.en>*



*The cover page is licensed under a Creative Commons  
Attribution-No Derivatives 4.0 International License (CC BY-ND 4.0):  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/deed.en>*

Print on Demand 2017 – Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier

ISSN 1860-3610

ISBN 978-3-7315-0723-9

DOI 10.5445/KSP/1000073799





# Inhalt

Technikdiskurse – Karlsruher Studien zur Technikgeschichte .....	1
Rolf-Jürgen Gleitsmann	
Einfach nur schön? Automobilität und Museum. Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte 2016. Einführung zum Tagungsband .....	3
Rolf-Jürgen Gleitsmann	
Braucht unsere Gesellschaft noch Museen? Die Antworten der Technik- und Industriemuseen in einer digitalisierten und globalisierten Welt .....	25
Rita Müller	
Einschätzungen zur Entwicklung der europäischen Technikmuseen und ihrer Ausstellungen .....	39
Gregor Isenbort	
Entdecken, Spielen und Lernen im Mercedes-Benz Museum – Automobilgeschichte für Kinder und Familien .....	51
Monja Büdke, Mélanie Pala	
„Vorfahrt“ – das Verkehrsmuseum Dresden und seine neue Dauerausstellung zur Geschichte des Straßenverkehrs .....	61
Joachim Breuninger	
Mobilität – die neue Dauerausstellung im Technischen Museum Wien .....	75
Anne-Katrin Ebert	
Riverside Museum: Scotland’s Museum of Transport and Travel .....	97
Muriel King	
Die Präsentation von Automobilen im Museum und was das Louwman Museum einzigartig macht .....	107
Ronald Kooyman	

---

Die begehbare Marke. Das BMW Museum und seine Jubiläumsausstellung „100 Meisterstücke“ .....	119
Andreas Braun	
Restauration und Musealität. Restauration in einem <i>Musée de France</i> .....	137
Richard Keller	
Ein Schatz wird gehoben. Die Rekonstruktion und Restaurierung des Mercedes Benz 540 K Stromlinienwagens .....	155
Klaus Reichert	
Aufgeladen – Elektromobilität zwischen Wunsch und Wirklichkeit .....	165
Bettina Gundler	
Zerstörte Träume? Historische Unfallfotos im Museum .....	177
Dirk Schmerschneider	
Reflexionsebene Kunst. Auseinandersetzung mit Ästhetisierung als Unternehmenskultur .....	193
Renate Wiehager	
Abschlussdiskussion der „Stuttgarter Tage 2016“ am 11. Oktober 2016 .....	211
Autorinnen und Autoren .....	225

# Technikdiskurse – Karlsruher Studien zur Technikgeschichte

*Rolf-Jürgen Gleitsmann*

Technik und technischer Wandel zählen zu jenen Faktoren, die unser (all-)tägliches Leben entscheidend prägen.

Dieser Sachverhalt dürfte in unserem technischen Zeitalter kaum einer besonderen Begründung bedürfen. Es liegt auf der Hand, dass die Menschheit von Technik und technischem Fortschritt abhängig geworden ist, und dies nicht erst in unserer Zeit.

Seit jeher war es der die Technik entwickelnde und zielgerichtet einsetzende Mensch, der vermittels „seiner“ Technik Lebensräume gestaltete, veränderte, revolutionierte oder auch zerstörte. Unglaublicher Wohlstand auf der einen, aber auch bitterste Armut und die Gefährdung des globalen Ökosystems auf der anderen Seite waren dabei mögliche Konsequenzen des technischen Wandels. Die Einsicht, dass dieser als gesellschaftliches Phänomen zu interpretieren sei und technische Zukunftsentwürfe im Kern gerade auch gesellschaftliche Zukunftsentwürfe darstellten, vermochte sich hingegen erst langsam Bahn zu brechen.

Die gesellschaftliche Diskussion um die Technik, oder anders ausgedrückt, Technikdiskurse, begleiten den technischen Wandel jedweder Epoche. Seit jeher scheint es vom Grundsätzlichen her zwei gegensätzliche Lager bezüglich der Beurteilung des technischen Wandels gegeben zu haben: zum einen die Optimisten, die mit technischem Wandel Fortschritt an sich verbinden, und zum anderen die Pessimisten, die – aus welchen Gründen auch immer – diesem Wandel eher skeptisch gegenüberstehen. Beide Positionen erscheinen geradezu als Naturgesetzmäßigkeiten. Dennoch sind sie letztlich doch nichts anderes als Hoffnungen und Erwartungen auf der einen oder aber auch Befürchtungen und Ängste auf der anderen Seite von jenen, die von diesen Wandlungsprozessen betroffen sind bzw. sie voranbringen.

Technischer Wandel stellt sich damit als gesellschaftlicher Wandel dar und steht mithin direkt im Konfliktfeld gesellschaftlicher Kontroversen. Wohin die Reise geht, ist jedoch in erster Linie eine gesellschaftliche Entscheidung und keineswegs ein technischer Sachzwang.

Der Blick zurück, also eine Analyse vergangener technischer Inventions-, Innovations- und Diffusionsprozesse, stellt damit immer auch eine Analyse der jeweiligen gesellschaftlichen „Befindlichkeiten“, Machtstrukturen, Umsetzungspotentiale und Handlungsspielräume dar.

Vor diesem Hintergrund haben es sich die „Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte“ zum Ziel gesetzt, technischen Wandel im Kontext seines historischen Umfeldes zu analysieren und darzustellen. Keineswegs nur die Invention als solche ist im Sinne ei-

ner funktionalistischen oder Heroengeschichtsschreibung dabei Gegenstand der Betrachtung. Vielmehr geht es darum, jene Kontexte herauszuarbeiten, aus denen heraus Technik entsteht und in denen Technik wirkt.

Der nunmehr vorgelegte 13. Band der Publikationsreihe „Technikdiskurse“ stellt die Ergebnisse der traditionsreichen „Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte“ dar, die als internationale wissenschaftliche Tagung 2016 der Thematik „Einfach nur schön? Automobilität und Museum“ gewidmet war. Hierbei ging es um die facettenreiche Auseinandersetzung mit der Institution Museum und seiner Funktion als gesellschaftlicher Erinnerungsort für „gewesene“ Technik.

Die abgedruckten Beiträge wurden auf der Basis der Vorträge, die die Referenten auf den „Stuttgarter Tagen“ gehalten hatten, sowie der eingereichten Manuskripte erstellt. Eine intensive inhaltliche Diskussion der Beiträge sowie zur Textformulierung der Druckfassung wurde im Rahmen meines Kandidatenseminars vom Sommersemester 2017 am Karlsruher Institut für Technologie geführt. Ein maßgeblicher Anteil kam hierbei den Studierenden zu!

Für ihre engagierte und kompetente Mitarbeit danke ich insbesondere den Kommilitonen: Daniela Clauss B.A., Huriye Özge Kaya, Joshua Bayless, Oliver Braun, Martin Bruder, Florian Herlan, Thomas R.C. Mayer sowie Philippe Luc Priester.

# Einfach nur schön? Automobilität und Museum

Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte 2016.

Einführung zum Tagungsband

*Rolf-Jürgen Gleitsmann*

Die Veranstaltungsreihe der „Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte“ kann inzwischen auf eine langjährige Tradition zurückblicken. Sie hat sich dabei im Laufe der Zeit als ein Forum anregenden interdisziplinären Gedankenaustauschs etabliert. Die vielfältigen und breit angelegten Themen dieser wissenschaftlichen Tagung boten und bieten auf Einladung der Daimler AG im Ambiente des Stuttgarter Mercedes-Benz Museums alle zwei Jahre jenen Rahmen, der Vertreter aus Wirtschaft, Wissenschaft, Technik, Politik und Öffentlichkeit zusammenbringt und zu breit gefächerten Vorträgen und intensiven, offenen Diskussionen einlädt. In Kooperation zwischen den Mercedes-Benz Classic Archiven der Daimler AG, vertreten durch Herrn Jürgen E. Wittmann, Herrn Uwe Heintzer und Herrn Gerhard Heidbrink, sowie dem Lehrstuhl für Technikgeschichte des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT), Herrn Professor Rolf-Jürgen Gleitsmann, wurde im Oktober 2016 das diesjährige Symposium zur Thematik „Einfach nur schön? Automobilität und Museum“ konzipiert und ausgerichtet.

Mit der Wahl dieses Tagungsgegenstandes sollte zum einen dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich das Museumswesen im Allgemeinen und die Technikmuseen im Besonderen seit Jahren eines stetig wachsenden Besucherzuspruchs erfreuen, sich mithin am Markt der konkurrierenden Freizeitangebote und des Internets bestens behaupten konnten.<sup>1</sup> Hierüber gilt es zu reflektieren. Zum anderen bietet dieser auf den ersten Blick überraschend anmutende Sachverhalt Anlass dazu, nicht nur über die gesellschaftliche Funktion von Museen im Allgemeinen nachzudenken, so wie es der Soziologe Volker Kirchberg eindrucksvoll in seiner einschlägigen Habilitationsschrift gezeigt hat.<sup>2</sup> Vielmehr geht es auch darum, sich im Rahmen der Tagung Klarheit darüber zu verschaffen, weshalb es Technik- bzw. Mobilitätsmuseen in modernen Gesellschaften überhaupt gibt bzw. geben muss und was diese, mit welcher Intension auch immer, ausstellen. Dass es nicht damit getan ist einfach nur ein paar Automobilitätsikonen oder sonstige Highlights der Technik im musealen Rahmen einem technikbegeisterten Publikum zu präsentieren, liegt auf der Hand. Die Grundsatzfragen, um die es geht, lassen sich leicht formulieren und lauten: Warum, mit welcher Zielsetzung, in wel-

---

<sup>1</sup> Vgl.: Peter Weibel, Das Museum im Zeitalter von Web 2.0, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, 49/2007, S. 3-6, hier insbesondere: S. 3 f.: Zwischen Markt und Medien.

<sup>2</sup> Vgl.: Volker Kirchberg, Gesellschaftliche Funktionen von Museen, Makro-, meso- und mikrosoziologische Perspektiven, Wiesbaden 2005.

chem Rahmen und für wen wird in Mobilitätsmuseen was und in welcher Form ausgestellt? Um sich mit diesen Fragekomplexen zielgerichtet auseinandersetzen zu können, muss ein Weg gewählt werden, der zunächst einmal Aufschluss darüber gibt, welche Rolle Technik in Gesellschaften und insbesondere in modernen Gesellschaften, spielt und was sie überhaupt in Museen zu suchen hat. Hierauf gilt es Antworten zu finden, die dann wiederum dazu beitragen, das technische Museumswesen in seinen Aufgaben und Funktionen zu verstehen. Und exakt hierzu kann die Technikgeschichtsschreibung einen bedeutsamen Beitrag leisten, denn zentraler Gegenstand technikhistorischen Erkenntnisinteresses ist das Verhältnis von Technik und Gesellschaft und die in einem dialektischen Sinne miteinander verwobene Entwicklung beider. Wenn sich in Technikmuseen die gesellschaftliche Technikentwicklung der Vergangenheit widerspiegeln soll, um die Historizität der Gegenwart verstehbar zu machen, dann muss zunächst einmal das, was unter der Begrifflichkeit „Technik“ zu fassen ist, geklärt werden. Denn nur das, was unter Technik zu subsumieren ist, kann der zentrale Gegenstandsbe- reich der technischen Museen sein und definiert so deren inhaltliches Aufgabenfeld. Je nach der Komplexität des verwendeten Technikbegriffs hat dies unmittelbare Konsequenzen auf das, was im Museum aus- und darzustellen ist. Eine internalistische Technikdefinition<sup>3</sup> führt zur Konzentration auf das technische Artefakt als solches. Eine externalistische Technikdefinition<sup>4</sup> hat Technik als gesellschaftliches Phänomen zu verstehen bzw. zu interpretieren und es museal dementsprechend kontextualisiert zu präsentieren. Die konsequente Ausblendung gesellschaftlicher und kultureller Kontexte von Technik und Technikentwicklung führt zu dem paradoxen Ergebnis, dass sich gerade die museale Inszenierung von Technik dem Erkenntnisgewinn einer bewussten Historisierung und Kontextualisierung entzieht und verweigert. Statt einer kulturellen Aufklärung erfolgt so eine Mythisierung des technischen Artefaktes.<sup>5</sup> Insbesondere die DDR-Technikhistoriographie der „Geschichte der Produktivkräfte“<sup>6</sup> schlussfolgerte dementsprechend folgerichtig, das Technik als gesellschaftlicher Prozess sich museal nicht durch eine einfache Aneinanderreihung technischer Artefakte fassen lässt. Stattdessen wäre im Museum die Entwicklung der gesellschaftlichen Produktionsweise<sup>7</sup> abzubilden, d. h., die Realität der Objekte muss eine direkte Beziehung zu ihrer ehemaligen Funktion aufweisen. Nähme man diese theorieinduzierte fundamentalistische Position, die von Autoren wie Eberhard Wächtler und Otfried Wagenbreth<sup>8</sup> in die Diskussion eingebracht worden sind, für bare Münze, so wäre das ideale/perfekte Technikmuseum ein solches, welches die histo-

<sup>3</sup> Vgl.: Rolf-Jürgen Gleitsmann, Rolf-Ulrich Kunze, Günther Oetzel, Technikgeschichte, Konstanz 2009, S. 125-152.

<sup>4</sup> Vgl.: ebenda, S. 153-170.

<sup>5</sup> Vgl.: ebenda, S. 92.

<sup>6</sup> Vgl.: Rolf Sonnemann, Das Konzept der Geschichte der Produktivkräfte in der DDR-Geschichtswissenschaft, in: Technische Universität Dresden (Hrsg.), Dresdener Beiträge zur Geschichte der Technikwissenschaften, Heft 24, Dresden 1996, S. 1-19.

<sup>7</sup> Zur gesellschaftlichen Produktionsweise vgl.: Georg Klaus, Manfred Buhr (Hrsg.), Philosophisches Wörterbuch, Bd. 2, 8. Auflage, Berlin 1972, S. 879.

<sup>8</sup> Vgl.: Eberhard Wächtler, Otfried Wagenbreth, Ziele und Methoden der Pflege technischer Denkmale in der Deutschen Demokratischen Republik, in: Geschichte der Produktivkräfte 9, Leipzig 1975.

rischen gesellschaftlichen Produktionsweisen in toto als Inseln der Vergangenheit, wie unter einer übergestülpten Käseglocke, für die Nachwelt tatsächlich und lebhaftig erhält. Mittels dieses irrealen, wenn auch intellektuell faszinierenden Gedankenkonstrukts könnten die strukturellen Defizite musealer Inszenierungen, die die gesellschaftlichen Lebens- und Arbeitsbedingungen prinzipiell nicht real wiederzugeben imstande sind, überwunden werden. Günter Kunert, einer der damals bekanntesten Lyriker und Schriftsteller der DDR, nahm sich Mitte der 1970er Jahre in seiner Science-Fiction-Kurzgeschichte „Museumsbesuch“<sup>9</sup> ironisch dieses Gedankenspiels an. Sein Protagonist betritt als Besucher ein Museum, in dessen von außen einsehbaren, geschlossenen Ausstellungsräumen beim Rundgang sämtliche alltägliche Lebenssituationen zu beobachten sind. Die dort agierenden Menschen, vom betrachtenden Besucher „Objekte“ genannt, spielen Karten, saunieren, feiern Feste, arbeiten, geben sich sexuellen Betätigungen hin, predigen, taufen, morden und arbeiten in allen möglichen Berufen etc. Schließlich werden die Objekte über einen Klappmechanismus aus ihrer Ausstellungseinheit „entsorgt“ und der vormalige Besucher findet sich selbst nicht am vermuteten Ausgang, sondern nun als Objekt in der ersten Ausstellungseinheit wieder. Die reale Welt wird zum Museum im Sinne einer vollständigen Abbildung der gesellschaftlichen Produktionsweise, wobei die Darstellung der Technikentwicklung als Produktivkraftgeschichte das technische Museumswesen vor eine kaum zu erfüllende Aufgabe gestellt haben dürfte.

Im konkreten Sinne verkörpern Technikmuseen auch die Materialisation technikhistorischer Theorie. Damit werden diese Museen zu physisch erleb- und begehbaren Orten der Technikgeschichte. Sie sind im Hinblick auf ihre inhaltliche Konzeption und Ausrichtung die materielle und ideologisch manifest gewordene Technikgeschichtstheorie ihrer Zeit, in der sich zudem unverkennbar auch der Zeitgeist der jeweiligen Epoche spiegelt. Augenfällig schlägt sich dieser Sachverhalt bereits in der zeitgenössischen Denomination der Technikmuseen nieder. Bezog sich diese in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts noch programmatisch auf die „Meisterwerke aus Naturwissenschaft und Technik“<sup>10</sup>, so änderte sich dies später, und zwar in den 1980er Jahren dahingehend, dass unter Adaption des neuen Technikbegriffs einer „modernen Technikhistoriographie“<sup>11</sup> die einschlägigen Museumsdenominationen nunmehr den gesellschaftliche Kontext von Technik aufgriffen und folgerichtig zum Beispiel unter der Bezeichnung „Technik und Arbeit“<sup>12</sup> firmierten. Auf der Basis des durch den Technikphilosophen Günter Ropohl in seiner „Systemtheorie der Technik“<sup>13</sup> formulierten komplexen Technikbegriffs mit seiner naturalen, humanen und sozialen Dimension<sup>14</sup> eröffnete sich zunächst

<sup>9</sup> Vgl.: Günter Kunert, Museumsbesuch, in: Franz Rottensteiner (Hrsg.), Die andere Zukunft. Phantastische Erzählungen aus der DDR, Frankfurt am Main 1982, S. 72-77.

<sup>10</sup> Programmatisch hierfür ist die Denomination des 1903 gegründeten Deutschen Museums für die Geschichte der Naturwissenschaften und der Technik.

<sup>11</sup> Vgl. hierzu: Karin Hausen, Reinhard Rürup (Hrsg.), Moderne Technikgeschichte, Köln 1975.

<sup>12</sup> Beispielsweise: Landesmuseum für Technik und Arbeit Mannheim oder Museum für Arbeit Hamburg.

<sup>13</sup> Vgl.: Günter Ropohl, Eine Systemtheorie der Technik. Zur Grundlegung der Allgemeinen Technologie, München, Wien 1979.

<sup>14</sup> Vgl.: ebenda, S. 32.

für die Technikhistoriographie und damit auch für das technische Museumswesen ein analytisch treffendes und zudem handhabbares theoretisches Instrumentarium, um sich sowohl dem erklärbar zu nähern, was unter technischem Wandel zu verstehen war, als auch dies auf musealer Ebene konkret ausstell- und damit fassbar zu machen.

Es ist vor diesem Hintergrund wenig überraschend, dass die Phase der theoretischen Neuausrichtung der deutschen Technikhistoriographie in den 1970er und 1980er Jahren hin zu einer Kulturgeschichte der Technik aufs Engste mit einer ebensolchen im technischen Museumswesen verbunden war. Die hier herausragenden Neugründungen, also im Jahr 1983 das Museum für Verkehr und Technik (heute Deutsches Technikmuseum Berlin), 1982 das Museum der Arbeit in Hamburg und 1990 das Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim (heute Technoseum) spiegeln dies augenscheinlich wider. Auch auf der Ebene der Automobil- bzw. Mobilitätsmuseen vollzog sich parallel hierzu eine erste Gründungs- bzw. Modernisierungswelle, also die Gründung des BMW Museums 1973, die des Porschemuseums 1976, dann die Eröffnung des VW-Museums 1985 und schließlich die Neueröffnung des Mercedesmuseums im Jahr 1986.

Werfen wir nun einen Blick auf die gesellschaftliche Funktion von Museen bzw. Technikmuseen im Allgemeinen und Mobilitätsmuseen im Besondern. Als evident und zunächst einmal dem Weiteren vorzuschicken ist, dass wir in einer durch Technik und Wissenschaft geprägten Welt leben, in einem durch den Menschen selbstgeschaffenen und sich fortlaufend verändernden Technotop. „Wir leben jedenfalls“, so der Berliner Technikhistoriker Wolfgang König, „in einer historisch gewordenen Welt mit einer historisch gewordenen Technik. [...] Wollen wir also uns und unsere Umwelt verstehen, dann benötigen wir historisches Wissen.“<sup>15</sup> Es findet mithin ein unaufhörlicher Prozess gesellschaftlicher Technisierung statt, gekennzeichnet durch ein fortwährendes Ersetzen und Erweitern menschlicher Handlungs- und Arbeitsfunktionen mittels Technik und damit einhergehend eine Veränderung von Gesellschaft selbst – ein dialektischer Prozess mithin. Karl Marx formulierte dies treffend folgendermaßen: „Mit der Erwerbung neuer Produktivkräfte verändern die Menschen ihre Produktionsweise und mit der Produktionsweise, der Art, ihren Lebensunterhalt zu gewinnen, verändern sie alle ihre gesellschaftlichen Verhältnisse.“<sup>16</sup>

Technik fungiert dabei als zukunftsorientiertes Medium und ist Inbegriff und Basis eines ständigen Wandels, der nach wie vor im Wesentlichen als ökonomischer und gesellschaftlicher Fortschritt begriffen und am Wachstum des Bruttoinlands- bzw. Bruttosozialprodukts gemessen wird.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Wolfgang König, *Technikgeschichte. Eine Einführung in ihre Konzepte und Forschungsergebnisse*, Stuttgart 2009, S. 218.

<sup>16</sup> Karl Marx, *Das Elend der Philosophie*, Marks Engels Werke, Bd. 4, Leipzig 1986, S. 130.

<sup>17</sup> Vgl. hierzu: Armin Grunwald, Jürgen Kopfmüller, *Nachhaltigkeit. Eine Einführung*, 2. Auflage, Frankfurt am Main, New York 2012, S. 68-70.

Allerdings ist ebenso offenkundig, dass die Zeugnisse unserer materiellen Kultur fortschrittsbedingt einem fortwährenden, schnellen Wandel unterliegen. Altes wird durch Neues ersetzt, verschwindet zügig, wird noch schneller vergessen und so zu dem, was im gesellschaftlichen Bewusstsein als *lost technologies* zu bezeichnen ist.

Damit wird die Massenkongumgesellschaft – aber nicht nur diese – zu einer „Gesellschaft des Verschwindens“. Die Mehrzahl der materiellen Überreste unserer direkten Vergangenheit verliert so ihre Geschichte, wird nebulös und bleibt, wenn überhaupt, allenfalls als ein Schatten ihrer selbst zurück. „Damit wird“, wie es der Architekturtheoretiker Siegfried Giedion<sup>18</sup> bereits Ende der 1940er Jahre in der Einleitung zu seiner wegweisenden Publikation „Mechanisation takes command“ formulierte, „die Zeit, die Vergangenheit ebenso wie die Zukunft geleugnet. Was zählt, ist allein der gegenwärtige Augenblick.“<sup>19</sup> Und Giedion schlussfolgert: „Spätere Epochen werden diese Zerstörungsakte, diesen Mord an der Geschichte, nicht verstehen.“<sup>20</sup>

Diesem so seltsam ahistorisch gewordenen Verhältnis zu unserer durch Technik geprägten Welt versucht sich nun das Museumswesen, in unserem Falle die Technikmuseen, in seinem Bestreben sich eine ansonsten unbekannt werdende bzw. gewordene Welt anzueignen und verstehbar zu machen, entgegenzustemmen. Das Technikmuseum wird damit zu einem gesellschaftlichen Erinnerungsort, denn die Erinnerung bedarf, wie Hannah Arendt es formulierte, „der Handgreiflichkeit des Dinghaften. Ohne Verdinglichung, die aus der Erinnerung selbst entspringt, würde sie spurlos verschwinden. [...] Museen mit ihren Sammlungen und Auslagen basieren auf dieser Einsicht, dass Dinge zu Erinnerungsspeichern werden können und daraus eine unverwechselbare Aura und Kraft beziehen.“<sup>21</sup>

Funktion und Aufgabe, die ihnen hierbei zufallen, lassen sich unschwer benennen. Der gängigen Definition nach ist ein Museum – und damit auch ein Technikmuseum – „eine gemeinnützige, ständige, der Öffentlichkeit zugängliche Einrichtung im Dienst der Gesellschaft und ihrer Entwicklung, die zu Studien-, Bildungs- und Unterhaltungszwecken materielle Zeugnisse von Menschen und ihrer Umwelt beschafft, bewahrt, erforscht, bekannt macht und ausstellt.“<sup>22</sup>

So weit, so gut: Der genannte Studien-, Bildungs- und Unterhaltungsauftrag liegen ebenso auf der Hand wie die klassischen musealen Aufgaben des Beschaffens, Bewahrens, Erforschens, Bekanntmachens und Ausstellens. Weniger verständlich bleibt zunächst, was unter der Museumsfunktion als Einrichtung im Dienste der Gesellschaft und ihrer Entwicklung zu

<sup>18</sup> Zur Biographie Siegfried Giedions vgl.: Rolf-Jürgen Gleitsmann et al., a. a. O., S. 293-296.

<sup>19</sup> Siegfried Giedion, Die Herrschaft der Mechanisierung. Ein Beitrag zur anonymen Geschichte, dtsh., Frankfurt am Main 1982, S. 14.

<sup>20</sup> Ebenda.

<sup>21</sup> Hannah Arendt, Vita activa oder: vom tätigen Leben, München 1981, S. 87, hier zit. nach: Aleida Assmann, Konstruktion von Geschichte in Museen, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, 49/2007, S. 12.

<sup>22</sup> Zit.: Wikipedia, Artikel Museum, dort vgl. Anm. 4 [Zugriff: 20.07.2017].

verstehen ist. Dieser Sachverhalt bedarf einer näheren Klärung und Konkretisierung, denn die gesellschaftliche Funktion von (Technik-)Museen dürfte vielschichtig und in eine Fülle historisch durchaus nicht konstanter systemischer Rahmenbedingungen eingebunden sein. Auch die von Kristiane Janeke vorgetragene und auf Jörn Rüsen, Edgar Wolfrum sowie Norbert Frei zurückgehende Definition, „dass Museen und Ausstellungsprojekten eine wichtige Bedeutung bei der Aneignung von Vergangenheit, aber auch der Orientierung für Gegenwart und Zukunft und damit für die individuelle und kollektive Sinnstiftung zukommt“<sup>23</sup>, weist zwar einen richtigen Weg, bleibt aber dennoch viel zu abstrakt, um sich darunter etwas Konkretes vorstellen zu können.

Am einfachsten, wenn auch dieser Definition nur bruchstückhaft gerecht werdend, wäre es wohl, den Dienst an der Gesellschaft und das Verstehen ihrer Entwicklung, den das Technikmuseum leisten solle, im Sinne des Technologen Johann Beckmann<sup>24</sup> aus dem 18. Jahrhundert zu interpretieren, und zwar dahingehend, der Geschichte einen Erfahrungsschatz abzurufen und diesen für die weitere Entwicklung der Menschheit zu sichern, um daraus auch Anregungen für die Bewältigung von Problemen der Gegenwart zu erlangen.<sup>25</sup>

Geschichte als Lehrmeisterin? Museen als Wissenstempel für die Zukunft? Das klingt anachronistisch, denn erstens: die moderne Technik der vorangegangenen nicht a priori maßlos überlegen? Und zweitens Geschichte wiederholt sich nicht! Auf die Technik bezogen bedeutet dies, dass in der Regel nicht damit zu rechnen ist, durch technikumseal vermittelbare Kenntnisse den technischen Fortschritt zu befördern und aktuelle Technik zu verbessern.<sup>26</sup>

Aber könnte nicht zumindest eine mittelbare gesellschaftliche Funktion von Technikmuseen darin bestehen, dazu beizutragen, dass das Wissen und das Verständnis über jene Faktoren vermittelt wird, die zu den konkreten historischen Technikentwicklungen geführt haben, und zwar unter den jeweiligen dynamischen Rahmenbedingungen soziokultureller, ökonomischer, ökologischer und auch politischer Art?<sup>27</sup> Damit würde dann auch die historische Offenheit von Technikzukünften erkennbar, die weder teleologisch noch im Sinne eines Technikdeterminismus interpretierbar sind, „kritische[s] Bewusstse[i]n gegenüber leichtfertigen Heilsversprechungen und Untergangsprophezeiungen“ inklusive.<sup>28</sup>

<sup>23</sup> Kristiane Janeke, *Zeitgeschichte in Museen – Museen in der Zeitgeschichte*, in: Docupedia, S. 6, [https://docupedia.de/zg/Zeitgeschichte\\_in\\_Museen](https://docupedia.de/zg/Zeitgeschichte_in_Museen) [Zugriff: 04.09.2016].

<sup>24</sup> Vgl.: Johann Beckmann, *Beyträge zur Geschichte der Erfindungen*, 5 Bde., Leipzig 1780-1805.

<sup>25</sup> Vgl.: Rolf-Jürgen Gleitsmann et al., a. a. O., S. 119 und S. 124.

<sup>26</sup> Vgl.: Wolfgang König, a. a. O., S. 220 f.

<sup>27</sup> Als gutes Beispiel für die Offenheit von Technikzukünften kann auf die alternativen Kraftmaschinenkonzepte verwiesen werden, die bei Automobilen zu Beginn des 20. Jahrhunderts konkurrierend zum Einsatz kamen. So wurden in den USA um 1900 noch 40 Prozent der Kraftfahrzeuge mit Dampf betrieben, 38 Prozent elektrisch und nur 22 Prozent besaßen einen Verbrennungsmotor, der sich später dann durchsetzen sollte. Vgl.: <http://www.elektroauto-news.net/wiki/elektroauto-geschichte> [Zugriff: 02.08.2017]. Vgl. zudem: Gijss Mom, *Atlantic Automobilmism. Emergence and Persistence of the Car 1895-1940*, New York 2015.

<sup>28</sup> Ebenda, S. 221.

Um die Spannweite der gesellschaftlichen Funktionen von (Technik-)Museen verständlich werden zu lassen, wäre zunächst ein kurzer Blick auf deren historische Entwicklung zu werfen, um dann diejenigen beiden Extrempositionen einander gegenüberzustellen, die aktuell deren Funktion ausmachen, nämlich zum einen als bewunderte *Nekropolen vergangenen Technikfortschritts*, zum anderen als Spiegelbild der Werte einer sich *McDonaldisierenden* Massenkonsumgesellschaft.

Ein kurzer historischer Rückblick auf die vielfältigen gesellschaftlichen Funktionen, die dem technischen Museumswesen zukamen, zeigt folgendes Bild:

1. Zunächst einmal dienten die barocken Kuriositäten- und Wunderkammern des 17./18. Jahrhunderts vornehmlich der Präsentation absolutistischer Pracht, Macht und Herrlichkeit. Als typisches Beispiel hierfür kann das zwischen 1723 und 1729 vom sächsischen Kurfürsten August dem Starken in Dresden errichtete, mit zahlreichen Pretiosen ausgestatte und öffentlich zugängliche „Grüne Gewölbe“ angeführt werden.
2. Demgegenüber bestand die gesellschaftliche Funktion des 1794 in Paris gegründeten ersten nationalen Technikmuseums der Welt, des heutigen Musée National des Techniques als Teil des Conservatoire National des Arts et Métiers<sup>29</sup> darin, das moderne, zukunftsorientierte Gedankengut der Aufklärung und des Fortschritts zu verbreiten. Der Technikhistoriker Lothar Suhling hält hierzu fest:

Als Institution der Revolution fand das Pariser Museum im Jahre 1802 sein Domizil in einer säkularisierten Abtei. Im Chor der Chapelle Saint-Martin-des-Champs wurden an der Stelle des Altars das Dampffahrzeug Cugnots und andere Maschinen und Geräte des 18. Jahrhunderts zelebriert – welch ein Omen für die Technikgläubigkeit des aufgeklärten Zeitalters!<sup>30</sup>

3. Eine auf den ersten Blick ähnliche Zielsetzung verfolgte das 1903 gegründete Deutsche Museum in München, welches sich der Präsentation von Meisterwerken der Naturwissenschaft und der Technik verschrieben hatte. Das eigentliche Ziel dieses deutschen Nationalmuseums der Technik bestand in der Schaffung gesellschaftlicher Akzeptanz für die Notwendigkeit der naturwissenschaftlich-technischen Zivilisation und deren gesellschaftlicher Träger. Im Falle des Deutschen Museums waren dies seit Beginn des 20. Jahrhunderts die Standesorganisationen der Techniker, also der Verein Deutscher Ingenieure, die Industrie und der Staat, wobei das Initiativzentrum bei der technischen Intelligenz lag. Als Methode zur Erreichung des Ziels setzte die Gründungskonzeption des Deutschen Museums auf eine konsequente Emotionalisierung von Technik und Wissenschaft. Die Inszenierung der technischen Ausstellungsgegenstände wirkte als eine Faszinationsgeschichte des technischen Fortschritts. Die Meisterwerke der Technik und Naturwissen-

<sup>29</sup> Vgl.: Lothar Suhling, Werden und Wandel von Technikmuseen aus konzeptioneller Sicht. Die neue Museums-generation am Beispiel des Landesmuseums für Technik und Arbeit in Mannheim, in: Lothar Hiersemann, Klaus Steinbock (Hrsg.), Beiträge zur Geschichte von technischer Bildung, Folge 8, Leipzig 1994, S. 3-21, hier: S. 7.

<sup>30</sup> Zit.: Ebenda.

schaften gruppierten sich in der Rhetorik des Gründungsdirektors Oskar von Miller zu einer *Walhalla der Technik*.<sup>31</sup> Ein öffentlicher Diskurs über die Folgewirkungen von Technik und Industriegesellschaft war nicht intendiert. Die Ausrichtung des Museums lief auf Volksbelehrung hinaus. Diese Aufgabe formulierte Conrad Matschoss, der Direktor des Vereins Deutscher Ingenieure, folgendermaßen: „Das Museum ist eine Stätte des Wissens, der Anregung und Belehrung, eine Stätte, aus der die Jugend Begeisterung zu großen Taten schöpfen kann.“<sup>32</sup> Das Deutsche Museum sollte die bestehenden gesellschaftlichen Machtstrukturen des Kaiserreichs legitimieren und modernisieren, sie aber nicht hinterfragen. Maria Osietzky fasst diese Machtperspektive wie folgt zusammen: „Gleichzeitig sollten die Besucher nicht nur Achtung vor den Leistungen der Technik, sondern auch vor ihren Trägern, der Industrie und dem Staat gewinnen.“<sup>33</sup>

4. Vollzieht man nun einen zeitlichen Sprung von etwa 80 Jahren, so findet man sich bei den sich seit den 1970/80er Jahren neu ausrichtenden „modernen“ Technikmuseen und ihrer gesellschaftlichen Funktion wieder. Dies dürfte auf zwei zentrale und damit auch die grundlegenden musealen Umstrukturierungen auslösende Faktoren zurückzuführen sein: Zum einen auf die Technikhistoriographie selbst, die sich nun im Sinne der durch die Sozialhistoriker Karin Hausen und Reinhard Rürup terminologisch geprägten „modernen Technikgeschichte“<sup>34</sup> programmatisch neu formiert und sich damit von der vormaligen internalistischen Technikgeschichtsinterpretation ablöst.<sup>35</sup> Zum anderen auf einen gesellschaftspolitischen Wahrnehmungswandel in der Bundesrepublik der 1970er und 1980er Jahre, der darin bestand, dass die Bedeutungszumessung von technischem Wandel als Fortschritt und damit als Garant gesellschaftlichen/wirtschaftlichen Wohlstandes<sup>36</sup> zunehmend infrage gestellt wurde. Auslöser für diesen beginnenden Umdenkungsprozess war nicht nur ein wachsendes Umweltbewusstsein, sondern insbesondere auch der Schock der Ölkrise in den frühen 1970er Jahren verbunden mit dem Bericht des Club of Rome zu den Grenzen des Wachstums.<sup>37</sup>

Aufgrund dieser veränderten Rahmenbedingungen war das technische Museumswesen vor neue Herausforderungen gestellt. Eine gesellschaftliche Kontextualisierung von Technik und technischer Entwicklung wurde unumgänglich und musste in den Ausstellungen notwendigerweise ihren Niederschlag finden. Eine einfache Aneinanderreihung technischer Artefakte,

<sup>31</sup> Nach: Rolf-Jürgen Gleitsmann et al., a. a. O., S. 94 f.

<sup>32</sup> Conrad Matschoss (Hrsg.), *Das Deutsche Museum. Geschichte, Aufgaben, Ziele*, Berlin, München 1925. Zudem: Georg Kerschensteiner, *Die Bildungsaufgabe des Deutschen Museums*, in: ebenda, S. 39-50.

<sup>33</sup> Maria Osietzky, *Die Gründung des Deutschen Museums. Motive und Kontroversen*, in: *Kultur und Technik* 1-2, München 1984, S. 1-8, hier: S. 7.

<sup>34</sup> Vgl.: Karin Hausen, Reinhard Rürup (Hrsg.), *Moderne Technikgeschichte*, Köln 1975.

<sup>35</sup> Vgl.: Ulrich Troitzsch, Gabriele Wohlauf (Hrsg.), *Technik-Geschichte. Historische Beiträge und neuere Ansätze*, Frankfurt am Main 1980.

<sup>36</sup> Vgl.: John Kenneth Galbraith, *Gesellschaft im Überfluß*, München, Zürich 1963.

<sup>37</sup> Vgl.: Dennis Meadows et al., *Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit*, Reinbek bei Hamburg 1973.

so selten oder schön sie auch immer sein mochten, und zwar als Verkörperung und Sinnbild des technischen Fortschritts, zerbrach an der gesellschaftlich ambivalenten Wahrnehmung von technischem Wandel und genügte deshalb nicht mehr. Von den Technikmuseen wurde stattdessen nunmehr ein Beitrag zum gesellschaftlichen Diskurs um und über technischen Wandel gefordert, und zwar eingebunden in historische Kontexte. Der durch die Gesellschaft fortan von Technikmuseen eingeforderte Beitrag zum Diskurs über technischen Fortschritt und seine Folgen beinhaltete allerdings durchaus unterschiedliche Intentionen.

Auf der einen Seite ging es wohl vornehmlich darum, über eine Beschäftigung mit der technisch-industriellen Vergangenheit das Potential für eine kritische Hinterfragung der Gegenwart und ihrer Machtstrukturen zu bieten. Das technikhistorische Museum sollte damit zum Ort der kritischen Auseinandersetzung über die Ursprünge und Strukturen des industriellen Zeitalters werden, also zum sozialen Lernort.<sup>38</sup> Mit dieser Zielsetzung vollzog sich ein Perspektivwechsel im Erkenntnisinteresse. Statt der Faszinationsgeschichte eines technischen Fortschritts sollte gerade diese gesellschaftliche Konstruktion des Fortschrittsbegriffs infrage gestellt werden. [...] Nicht mehr die Technik, d. h. die technischen Artefakte, die Maschinen und Produkte, sondern der Mensch als Produzent und Konsument rückte in den Mittelpunkt der musealen Präsentation. Es ging nunmehr um eine Rekonstruktion von Lebenswelten<sup>39</sup>. Dieser Perspektivenwechsel mittels historischer Reflexion sollte mithin letztendlich zu einer neuen Sinngebung gesellschaftlichen Seins beitragen und sich einer blinden Fortschrittsgläubigkeit in den Weg stellen.

Dieser Zielsetzung stand auf der anderen Seite eine diametral andersgeartete gegenüber, und zwar das Schaffen von Akzeptanz für technischen Wandel, der nach wie vor als Fortschritt begriffen wurde.

Das Bestreben, das technische Museumswesen im gesellschaftlichen Diskurs um Technikzukünfte politisch zu instrumentalisieren, liegt nahe und lässt sich an einem Beispiel aus der Gründungsphase des Mannheimer Landesmuseums für Technik und Arbeit unzweideutig belegen. Die baden-württembergische Landesregierung reagierte mit ihrer Neugestaltung der Museumslandschaft auf eine von ihr als bedrohlich empfundene Entwicklung, nämlich auf die zunehmend technikkritische Haltung der Bevölkerung. Ministerpräsident Lothar Spät definierte die Aufgabe „seines“ Museums programmatisch dahingehend, dass gezeigt werden solle, „wo und wie die Technik und Industrie die Lebensverhältnisse unserer Bevölkerung verbessert, Anpassungsprozesse in Gang gesetzt hat und warum dies so geschah.“<sup>40</sup> In einer Publikation des die Institution mitplanenden Museumsvereins heißt es zur gesellschaftlichen Funktion des zukünftigen Technikmuseums *expressis verbis*: „Der Bevölkerung, ins-

---

<sup>38</sup> Vgl.: Rolf-Jürgen Gleitsmann et al., a. a. O., S. 97.

<sup>39</sup> Zit.: ebenda.

<sup>40</sup> Museumsverein für Technik und Arbeit e. V. (Hrsg.), Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Beiträge zur Planung, Mannheim 1984, S. 5.

besondere der jungen Generation, soll wieder begreiflich gemacht werden, daß die Technik dem Menschen Lebenschancen geschaffen hat und noch schafft, die es ohne sie nicht gäbe.“<sup>41</sup>

Das technische Museum wird damit zu einem Indoktrinationsmedium für die Stabilisierung eines in der Diskussion stehenden gesellschaftlichen Selbstverständnisses von Technik, also letztlich zur Arena der Akteure des gesellschaftlichen Diskurses um Zukünfte.

Zusammenfassend kann anhand der aufgezeigten historischen Beispiele zur gesellschaftlichen Funktion von Technikmuseen mithin festgehalten werden, dass sie als „Kinder ihrer Zeit“ jeweils spezifische, an sie herangetragene gesellschaftliche Erwartungen befriedigen. Zudem spiegeln sich in ihnen die Intentionen verschiedenster gesellschaftlicher Akteure wider. Von daher sind sie keineswegs nur unterhaltende, belehrende, sammelnde, konservierende und ausstellende Bühnen für historische Artefakte in ansprechenden Inszenierungen und im museumsarchitektonischen Spezialambiente, sondern sie sind im Kern bedeutsame Institutionen des gesellschaftlichen Technikdiskurses.

„Man kann“, wie der Pädagoge Georg Kerschensteiner bereits im Jahr 1925 hervorhob, „die Museen einteilen in Gelehrsamkeitsspeicher, Raritätenkästen, Schaubuden und Bildungsinstitute.“<sup>42</sup> Man kann sie, mit etwas Ironie, darüber hinaus allerdings durchaus auch anders charakterisieren:

Da wären, um im nachfolgenden zwei Extremausprägungen einander gegenüberzustellen, zum einen die Technikmuseen als Nekropolen vergangener Technik zu kennzeichnen, deren prachtvoll hergerichtete und aufgebaute Leichname einer staunenden und gläubig verehrenden Nachwelt präsentiert werden; zudem bestattet in architektonisch einmaligen, gigantischen Grabstätten, gebaut von den Stararchitekten ihrer Zeit; mystisch verklärte Pilgerstätten mithin, vollgestopft mit Reliquien und sakralen Objekten zur Verehrung und Anbetung vergangener Technik auf dem Wege zu heutiger Vollkommenheit; Pretiosen einer technischen Evolution, gehütet und gedeutet von den Hohepriestern der Museumskultur; und dies in der gesellschaftlichen Funktion als Symbole des Fortschritts, der Größe und der Macht; „Kultur-Leichenkammern“ also, durchzogen von einem Atem der Verwesung und nicht vom „Odem des Lebens“, wie es der Publizist Heinrich Pudor in einem Aufsatz bereits 1910 provokativ formulierte;<sup>43</sup> Stätten mithin, die für den Betrachter an sich nichts mit den aktuellen gesellschaftlichen Gegebenheiten und Geschehnissen zu tun haben.

Auf der anderen Seite, dem Gegenpol, geht es um das „McDonaldisierte Technikmuseum“ und seine gesellschaftlichen Funktionen. Die Begrifflichkeit geht auf den amerikanischen Soziologen Georg Ritzer<sup>44</sup> zurück und stellt, wie sein deutscher Fachkollege Volker Kirch-

<sup>41</sup> Zit.: ebenda, S. 4.

<sup>42</sup> Georg Kerschensteiner, a. a. O., S. 39.

<sup>43</sup> Heinrich Pudor, Museumsschulen, in: Museumskunde 6, 1910, S. 248-253, hier: S. 250, zit. nach: Anke te Heesen, Theorien des Museums, 3. Auflage, Hamburg 2015, S. 95.

<sup>44</sup> Vgl.: Georg Ritzer, Die McDonaldisierung der Gesellschaft, Konstanz 2006 (amerikanische Erstausgabe 1993).

berg hervorhebt, einen gesellschaftlichen makrosoziologischen Megatrend dar, der die „ubiquitäre Einführung der formalen Rationalität in der Moderne“<sup>45</sup> darstellt. D. h.: „Alle gesellschaftlichen Bereiche werden [...] vom Prinzip dieser formalen Rationalität beherrscht“.<sup>46</sup> Dabei sind Bürokratie, Taylorismus und Fordismus die „genuinen Vorläufer dieser McDonaldisierung.“<sup>47</sup> Die McDonaldisierung der Gesellschaft und ihrer Institutionen lässt sich dabei durch fünf Elemente charakterisieren, nämlich durch Effizienz, Berechenbarkeit, Vorhersagbarkeit, Kontrolle und eine zunehmend konsumorientierte Ausrichtung von Wirtschaft und Gesellschaft mit einer beherrschenden ökonomischen Konnotation von Gütern und Dienstleistungen.<sup>48</sup> Unter Rückgriff auf Theorienansätze von Pierre Bourdieu<sup>49</sup> geht es hier dann darum, die Warenfunktion des Museums in und für die Gesellschaft der Moderne bzw. Postmoderne aufzuzeigen. „Im Zeitalter der Postmoderne“, so Kirchberg, „sind Museen Bestandteil einer sich über den Konsum [...] gestaltenden und definierenden „Gesellschaft. [...] Dieser *neue* Konsum lebt allein von der über umfangreiche Werbung gebildeten, inhaltsunabhängigen Imageausstrahlung der angepriesenen Güter und Dienstleistungen.“<sup>50</sup> Es bildet sich eine Hyperrealität heraus, die der Befriedigung der Bedürfnisse des *homo eventicus* gerecht wird, ohne der Notwendigkeit einer authentischen Realität zu bedürfen. „McDonaldisierung [...] ist ein rationalisierter Massenkonsum von Symbolen, deren Vergegenständlichung (Nützlichkeit als Gebrauchswert) nicht mehr bestimmend für die Kaufentscheidung ist.“<sup>51</sup> So wird nicht mehr das tatsächliche Objekt konsumiert, „sondern nur noch sein vermarktetes Symbol“<sup>52</sup> Eine Symbolik, welche sich zudem aus der Gesamtheit zahlreicher Einzelfaktoren konstituiert. Nicht zu Unrecht weisen Bötzkes et al. in diesem Zusammenhang etwa auf die zunehmende Bedeutung von „Museumsarchitektur“ hin.<sup>53</sup> Statt des ausgestellten Exponats selbst wird die Hülle, also die Museumsarchitektur, „zum eigentlich attraktiven Ausstellungsgegenstand.“<sup>54</sup> Auch die Bedeutungssteigerung des Ausstellungsdesigns unterstreicht diese Diskursanalyse dahingehend, dass der „Schein“ wichtiger wird als das „Sein“.

Die gesellschaftliche Funktion all dessen, deutlicher möglicherweise noch an den Themenparks eines Disneylands als Prototyp einer McDonaldisierten Einrichtung<sup>55</sup> als am Mu-

<sup>45</sup> Volker Kirchberg, a. a. O., S. 52.

<sup>46</sup> Zit.: ebenda.

<sup>47</sup> Zit.: ebenda, S. 56.

<sup>48</sup> Vgl.: ebenda.

<sup>49</sup> Vgl.: Pierre Bourdieu, Die feinen Unterschiede Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft, Frankfurt am Main 1984. Vgl. auch: Hans Peter Hahn, Materielle Kultur, Berlin 2005.

<sup>50</sup> Volker Kirchberg, a. a. O., S. 77 f.

<sup>51</sup> Zit.: ebenda, S. 57.

<sup>52</sup> Zit.: ebenda.

<sup>53</sup> Vgl.: Manfred Bötzkes, Bernhard Graf, Jochen Worsch, Tradition und Faszination – Veränderungen und Trends von Museen in Deutschland, in: OrganisationsEntwicklung. Zeitschrift für Unternehmensentwicklung und Change Management, Spezialheft 2/1994, Schwerpunkt : Veränderungsstrategien im Non-Profit-Bereich, Zürich 1994, S. 106-115, hier: S. 108.

<sup>54</sup> Volker Kirchberg, a. a. O., S. 78.

<sup>55</sup> Vgl.: ebenda, S. 60 ff.

seum auszumachen, besteht in der Präsentation eines Fluchtweges in Pseudowelten. Neben die Pseudostrände, Pseudokorallenriffe oder Pseudopiratenschiffe dieser Disneyworld – die aktuelle Pokémonhysterie unter Smartphonebesitzer ist ein weiteres Beispiel für diese Entwicklung – tritt dann im Museum eine Pseudogeschichte bzw. in unserem Fall eine Pseudotechnik- bzw. Pseudoautomobilgeschichte. Die Spezifika, die ein McDonaldisiertes Museum aufweist, sind nach Kirchberg dabei folgende:

- ein betriebswirtschaftlich orientierter Effizienzansatz im Management,
- eine eher auf quantitativen Größen beruhende Museumsarbeit,
- eine stärkere Standardisierung des Angebots,
- eine ausgefeilte Methodik der Kontrolle vorhandener und potentieller Besucher, und
- eine furchtlose Verwendung nicht authentischer Exponate (Repliken) zur Erhöhung der Erlebnisqualität.<sup>56</sup>

Eine systematische Analyse der gesellschaftlichen Funktionen von Museen in der postmodernen Gesellschaft findet sich in der Habilitationsschrift des Soziologen Volker Kirchberg.<sup>57</sup> Ohne hier differenzierter auf diese Studie eingehen zu können, sollen zumindest die Zentralkategorien seiner Analyse Erwähnung finden.

Kirchberg verwendet bei seiner Betrachtung der gesellschaftlichen Funktionen von Museen analytisch die Kategorien Makro-, Meso- und Mikroperspektive.

Dabei umfasst die Makroebene die gesamtgesellschaftlichen Entwicklungslinien und Entwicklungstrends, wobei den Museen hier die Funktion des Lieferanten von Ordnungskonstruktionen in einem Orientierungsvakuum zugesprochen werden, verbunden mit der Bereitstellung von Bildungs- und Unterhaltungssymbolen.

Die Mesebene befasst sich mit der Funktion von Museen im geographischen Raum, hier in der Stadt, und differenziert dabei zwischen „Firstplace“ (Stadtgestaltung), „Secondplace“ (Stadtimage) und „Thirdplace“ (Funktion der kulturellen Umrahmung neuer kommerzieller urbaner Stadtzentren).<sup>58</sup>

Auf der Ebene der Mikroperspektive geht es ihm schließlich um die Museumsfunktion im Hinblick auf Lebensstile, individuelles Verhalten und der entsprechenden persönlichen Einstellungen.<sup>59</sup>

Auch wenn sich im bisher Gesagten bereits die Komplexität der Tagungsthematik „Einfach nur schön? Automobilität und Museum“ zeigt sowie die Vielschichtigkeit der Betrachtungsperspektiven musealer Präsentation gewesener Technik offenkundig wird, so geht es an sich um zunächst recht einfach zu formulierende Fragen, mit denen es sich zu befassen gilt. Also:

<sup>56</sup> Vgl.: ebenda, S. 85.

<sup>57</sup> Vgl.: ebenda.

<sup>58</sup> Vgl. dazu ausführlich: ebenda, S. 91 ff.

<sup>59</sup> Vgl.: ebenda, S. 188 ff.

- Wovon geht die Faszination eigentlich aus, die Besucher ins Technikmuseum bzw. Mobilitätsmuseum zieht?
- Welche Rolle spielt dabei das einzelne Exponat und seine Präsentation, welche eine Inszenierung oder auch das Museum als Gesamtensemble?
- Wie ist mit Exponaten, die als Originale historisches Kulturgut darstellen, umzugehen, oder sind diese problemlos durch Repliken bzw. gar virtuelle 3-D-Kopien ersetzbar?<sup>60</sup>
- Welche Bedeutung kommt der Museumsarchitektur zu?
- Welche gesellschaftliche Botschaft geht von Ausstellungen und ihren Exponaten aus?
- Wer schafft und finanziert die Museumsprojekte und mit welcher Intention?
- Warum ist der Erhalt historischer Technik möglicherweise wichtig oder gar geboten bzw. handelt es sich vielleicht doch nur um nichts anderes als um romantisierenden Unterhaltungszwecken dienende und zudem kostspielige Erinnerungen an die Vergangenheit unserer Gegenwart und Zukunft?
- Oder dient diese Art der Erinnerungskultur vor allem den höchst profanen Zwecken unterschiedlichster Akteure? Und, last, but not least:
- Wie sieht die Zukunft der Mobilitätsmuseen aus?

Im Tagungsband werden nachfolgend diese und weitere Fragestellungen aufgegriffen und zur Diskussion gestellt. Dabei wird beleuchtet, welche verschiedenartigen Wege Mobilitätsmuseen unterschiedlicher Trägerschaft, Schwerpunktsetzung und Ressourcenverfügbarkeit beschritten haben und beschreiten, um ihrer musealen Aufgabe gerecht werden zu können. Hierzu ist aufzuzeigen, wie Technikmuseen sich gegenwärtig neu ausrichten, sich modernisieren und ihre Zukunftsfähigkeit im stark umkämpften Markt der Freizeitangebote gestalten, zudem, wie ihre integrativen Konzepte musealer Präsentation konkret aussehen, wie sie mit ihren Exponaten umgehen und inwieweit hierbei virtuelle Elemente und elektronische Medien eine Rolle spielen. Mit anderen Worten: Wie stellen sich die Technik- und Mobilitätsmuseen den Herausforderungen ihrer Zeit, welche Wirkfaktoren sind hierbei maßgeblich und welche gesellschaftlichen Funktionen erfüllen sie?

Die thematische Ausrichtung der nachfolgenden Publikation orientiert sich an der zugrundeliegenden Tagungskonzeption „Einfach nur schön? Automobilität und Museum“. Gegliedert wurden die Beiträge in vier Themenblöcke. Diese beginnen zunächst mit grundsätzlichen Überlegungen zum Museumswesen. Rita Müller geht in ihrem Beitrag der Frage nach, ob unsere heutige Gesellschaft in einer digitalen und globalisierten Welt die Institution Museum überhaupt noch braucht. Mag diese Fragestellung auf den ersten Blick auch provokativ

<sup>60</sup> Vgl. zur Gesamtthematik Museen und neue Medien: Innovationsagentur Medien- und Kreativwirtschaft (Hrsg.), OPEN UP! Museum. Wie sich Museen den neuen digitalen Herausforderungen stellen. Ein Leitfaden aus Baden-Württemberg, Stuttgart 2016. Oder auch: „Augmented Reality im Museum – Ist das noch Kunst?“, <https://vernetztbildmedien.wordpress.com/2016/06/26/augmented-reality-im-museum-ist-das-noch-kunst/> [Zugriff: 02.08.2017].

klingen, insbesondere wenn sich hochrangige Museumsvertreterinnen damit auseinandersetzen und sie beantworten sollen, so ist sie dennoch keineswegs rhetorischer Natur. Die Notwendigkeit einer ernsthaften Auseinandersetzung mit dieser Thematik stellt sich schon dadurch, dass sich das Umfeld, in dem Museen agieren, deutlich verändert. So stehen Museen, trotz ihrer nach wie vor großen Beliebtheit<sup>61</sup> in Konkurrenz sowohl zu anderen Freizeiteinrichtungen als auch Formen der historischen Wissensvermittlung, zum Beispiel durch *Histoire-tainment*-Sendungen der Fernsehanstalten. Darüber hinaus greift selbst die wissenschaftliche Forschung weltweit inzwischen auf die zum Teil sogar online zugänglichen 3-D-Scans von Exponaten zurück, um ohne hohen Aufwand, und ohne die wertvollen Originalexponate zu gefährden, an ihnen zu arbeiten. Nicht zuletzt spielt bei knappen Haushaltsmitteln eine bedeutsame Rolle, dass Museen sehr teure Institutionen sind, die in der Regel am Tropf der strukturell klammen öffentlichen Haushalte hängen, deren Zuschüsse „konstant etwa 90 % der Museumseinnahmen ausmachen.“<sup>62</sup>

Im zweiten Grundlagenbeitrag gibt Gregor Isenbort einen Überblick über die Entwicklung der Technikmuseen im europäischen Vergleich. Er zeigt dabei die aktuellen Trends auf, die er insbesondere darin ausmacht, dass sich die konzeptionell ursprünglich sehr unterschiedlich ausgerichteten traditionellen Technikmuseen einerseits und die Science Center andererseits seit etwa zehn Jahren stärker aufeinander zubewegen. Zielsetzungen beider Institutionen ist es, durch Adaption vormals typischer Elemente von Präsentation und Ausstellungsgestaltung des anderen an Attraktivität zu gewinnen. Während sich hierbei die Technikmuseen der Vermittlung naturwissenschaftlich-technischer Wissenszusammenhänge öffneten<sup>63</sup>, wandten sich die Science Center dem Sammeln und Ausstellen von historischen technischen Artefakten zu. Dass dies im Falle der Science Center gelegentlich eher effekthascherisch und spontan statt unter den Maßgaben einer systematischen Sammlungskonzeption erfolgte, wird von Isenbort kritisch hervorgehoben. Ohne zugrundeliegende Konzeption, so Isenbort, entsteht keine wissenschaftlichen Kriterien gerecht werdende Sammlung, sondern eine Ansammlung von Schrott. Diese Formulierung mag polemisch klingen, trifft aber den Kern der Problematik. Ein schlichtes Anhäufen vergangener Technik macht noch keineswegs ein Technikmuseum aus. Bereits Eberhard Zschimmer, der Karlsruher Philosoph und Glastechnologe, hatte 1936 die gleichgelagerte methodische Schwäche der sich konstituierenden Technikgeschichtsschreibung seiner Zeit mit den Worten gegeißelt:

<sup>61</sup> Die jährlichen Besucherzahlen von Museen in Deutschland liegen im dreistelligen Millionenbereich und die Liste allein von Automobilitätsmuseen in Deutschland verzeichnet mehr als 160 Einträge. Vgl. hierzu: Volker Kirchberg, a. a. O., S. 26 f. Einen Überblick über die europäischen Autosammlungen und Museen zur Automobilgeschichte gibt: Frieder Bluhm, Träume aus Chrom und Lack, in: Industriekultur, 21. Jg., Heft 70, Ausgabe 1/2015, S. 31-34.

<sup>62</sup> Volker Kirchberg; a. a. O., S. 30.

<sup>63</sup> Hartwig Lüdtke, der Direktor des Technoseums Mannheim, belegt dies geradezu exemplarisch mit der Feststellung: „Ein erster Schritt wurde 2004 unternommen, als die Elementa 1 [...] eingerichtet wurde. Hierfür wurden Anregungen aus der Welt der Science Center aufgegriffen“. Zit.: Hartwig Lüdtke, 25 Jahre Technoseum. Nichts ist spannender als Technik, Darmstadt 2015, S. 113.

Abwarten wollen mit dem Geschichteschreiben, bis einmal alles im einzelnen und besonders genau bekannt sei – es gibt auch solche Käuze in der Geschichte der Technik –, das würde bedeuten: man baut später ein Haus, weiß zwar noch nicht nach welchem Plan, türmt aber derweilen Unmassen von Baustoffen aller Art um sich auf.<sup>64</sup>

Als weitere Triebfeder des aktuellen musealen Wandels macht Isenbort Veränderungen im Bildungswesen aus, welches den MINT-Fächern, also dem naturwissenschaftlich-technischen Bereich, zunehmende Bedeutung zuschreibt.

Der zweite, als Schwerpunkt konzipierte Themenblock des Tagungsbandes widmet sich anhand ausgewählter Beispiele den gegenwärtigen Trendsettern der Mobilitätsmuseen. Es geht mithin darum darzustellen, wie sich moderne Mobilitäts- bzw. Automobilitätsmuseen im Sinne einer Avantgarde präsentieren und wohin sie sich entwickeln. Hierzu werden eine Reihe musealer Einrichtungen sowie aktuelle Sonderausstellungen der jüngsten Vergangenheit vorgestellt. Im Einzelnen handelt es sich dabei:

- um das Mercedes-Benz Museum, dessen Leiterin Monja Büdke gemeinsam mit Mélanie Pala einen rezipientenorientierten Ansatz musealer Wissensvermittlung an Kinder und Jugendliche aufzeigt.
- Joachim Breuninger, Direktor des Verkehrsmuseums Dresden, stellt die neu konzipierte und im Jahr 2015 eröffnete Dauerausstellung „Vorfahrt. Zur Geschichte des Straßenverkehrs“ vor. Eine der wesentlichen Rahmenbedingungen dieses Vorhabens war, dass die Ausstellungsneugestaltung sich in die durch das historische Gebäude des Museums, einem Renaissancebau aus dem 16. Jahrhundert, vorgegebenen architektonischen Gegebenheiten einpassen musste. Dieser Sachverhalt stellte die mit der Neugestaltung der Ausstellungseinheit Verkehr befassten Konservatoren zwangsläufig vor erhebliche Herausforderungen und zwang so zu kreativen Lösungsstrategien. Ziel war es, dem Publikum ein nach dramaturgischen Gesichtspunkten gestaltetes Angebot an klassisch-musealer Präsentation mit interaktiven Elementen zu bieten. Allerdings sollte dabei nicht mehr nur die Technik im engeren Sinne im Mittelpunkt stehen, „sondern auch der Mensch und die kulturhistorischen Aspekte und Auswirkungen der individuellen (motorisierten) Mobilität auf Rädern.“<sup>65</sup> Mit diesem Anspruch greift Joachim Breuninger die aktuelle Theoriediskussion der Technikgeschichte zur Weitung einer Verkehrs- zu einer Mobilitätsgeschichte auf.<sup>66</sup>

<sup>64</sup> Eberhard Zschimmer, Ideen zu einer Geschichte der Technik, in: Verein Deutscher Ingenieure (Hrsg.), Technikgeschichte. Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie, Bd. 25, Berlin 1936, S. 139-144, hier: S. 139.

<sup>65</sup> Joachim Breuninger, „Vorfahrt“ – die neue Dauerausstellung des Verkehrsmuseums Dresden, in: Daimler AG (Hrsg.), Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte 2016. Einfach nur schön? Automobilität und Museum, Stuttgart 2016, S. 17 programm.

<sup>66</sup> Vgl. hierzu u. a.: Kurt Möser, Transport-, Verkehrs- oder Mobilitätsgeschichte? Neue Paradigmen der Technik- und Industriekultur, in: Henry Keazor, Dominik Schmitt, Nils Daniel Peiler (Hrsg.), Genialer Schrott. Interdisziplinäre Studien zur Industriekultur, Saarbrücken 2014, S. 61-82.

- Vor eine dem Verkehrsmuseum Dresden sehr ähnlich Situation, und zwar im Hinblick sowohl auf die vorgegebenen architektonischen Rahmenbedingungen als auch die neue methodische Ausrichtung, sah sich Anne-Katrin Ebert, die Leiterin des Sammlungsbereichs Verkehr und Mobilität, am Technischen Museum Wien gestellt. In den ehrwürdigen Räumen dieser 1909 gegründeten Institution, deren Grundsteinlegung noch durch den österreichischen Kaiser Franz Joseph erfolgt war, wurde im November 2014 die neue Dauerausstellung „Mobilität“ eröffnet. Diese präsentierte erstmals in der Geschichte des Technischen Museums eine gemeinsame Ausstellung der vormals getrennt präsentierten Sammlungsgebiete Schienenverkehr, Straßenverkehr, Schifffahrt sowie Luft- und Raumfahrt. In ihrem Tagungsbandbeitrag stellt Anne-Katrin Ebert dar, wie sich der Sammlungsbereich Mobilität im Sinne des interdisziplinären Ansatzes der *mobility studies*<sup>67</sup>, also der Betrachtung von Prozessen und Strukturen einer zunehmend mobiler werdenden Gesellschaft, museal fassen lässt und welche infrastrukturellen Rahmenbedingungen architektonischer Art im Falle der neugestalteten Wiener Dauerausstellung hierauf Einfluss nahmen.
- Demgegenüber kann Muriel King, Direktorin des durch die Stararchitektin Zaha Hadit entworfenen und im Jahr 2011 eröffneten schottischen Riverside Museums for Transport and Travel, für ihre neu erbaute Institution in Anspruch nehmen, Trendsetter im technischen Museumswesen zu sein. Dies zeigt sich nicht nur darin, dass das Glasgower Riverside Museum seit seiner Eröffnung von jährlich mehr als einer Million Menschen besucht wird, sondern auch durch die Auszeichnung als „European Museum of the Year“ 2013. Mit diesem Museumspreis des Europarats zeichnet Parlamentarische Versammlung auf Vorschlag des europäischen Museumsforums jene innovativen Museen aus, die einen besonderen Beitrag zu einem besseren Verständnis der europäischen Kultur geleistet haben. Sowohl durch seine Architektur als auch den neuen methodischen Ansatz eines *story telling*, der Mobilitätsgeschichte mit der Geschichte von Menschen verschmilzt, gelingt es diesem Museum for Transport and Travel, sich als musealer Trendsetter auszuweisen. Zudem spiegelt sich in ihm deutlich der gesellschaftliche Megatrend einer McDonaldisierung wider.<sup>68</sup> Ganz im Sinne der Analyse von Volker Kirchberg zur gesellschaftlichen Funktion von Museen zeichnet sich das Riverside Museum auch dadurch aus, dass es diese Funktionen im Sinne eines „First-, Second- und Thirdspace“<sup>69</sup> vollumfänglich erfüllt. Es ist nicht nur architektonisches Highlight mit besonderer städtebaulicher und touristischer Funktion, die das Stadtbild gestaltet, sondern auch Katalysator einer urbanen Stadtatmosphäre, Imagegestalter kultivierten Stadtlebens, Medium einer Corporate Identity, Stimulus und Bühne regionaler Lebensstile, öffentlicher Ort sozialer/politischer Identität sowie Erlebnis- und Unterhaltungsort.<sup>70</sup>

<sup>67</sup> Vgl.: Tim Cresswell, *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, London, New York 2006.

<sup>68</sup> Vgl.: Access Statement for Riverside Museum, Glasgow 2015, [https://www.visitscotland.com/wsimgs/AccessStatementRiversideMuseum\\_159987874.pdf](https://www.visitscotland.com/wsimgs/AccessStatementRiversideMuseum_159987874.pdf) [Zugriff: 20.07.2017].

<sup>69</sup> Vgl.: Volker Kirchberg, a. a. O., S. 91 ff.

<sup>70</sup> Vgl.: ebenda, S. 22 und S. 38.

- Das Louwman Museum in Den Haag, hervorgegangen aus einer der weltweit ältesten privaten Oldtimersammlungen, ist nach wie vor im Besitz der niederländischen Unternehmerfamilie Louwman und wird auch ausschließlich von dieser finanziert. Seit dem Jahr 2010 ist dieses niederländische Automobilmuseum in seinem jetzigen, vom amerikanischen Architekten Michael Graves entworfenen Domizil untergebracht. Der Geschäftsführer dieser Einrichtung, Ronald Kooyman, gibt in seinem Beitrag zu diesem Tagungsband einen Einblick in das Ausstellungs- und Geschäftsmodell dieser Einrichtung. In seinem Tagungsbandbeitrag präsentiert er das Louwman Museum vorwiegend durch Abbildungsmaterial, welches durch stichwortartige Bildkommentare erläutert und vorgestellt wird. Das Louwman Museum fungiert in seinen Ausstellungen als Refugium historischer Mobilität. Fahrzeuge werden dabei im Kontext der Kultur ihrer jeweiligen Zeit präsentiert. Von der Spartenzuordnung her handelt es sich um ein typisches Cross-over-Museum, also um eine Einrichtung, die verschiedene Museumstypen verbindend miteinander vereint. An die Seite der Mobilitätstechnik, die sich im klassischen Technikmuseum findet, tritt in vielfältiger Form Kunst, also das Kunstmuseum, und auch Alltagsgegenstände werden integriert. Damit gelingt eine kulturgeschichtliche Kontextualisierung von Technik im Sinne der *mobility studies*. Ronald Kooyman zeigt darüber hinaus, das zum Geschäftsmodell des Louwman Museums zudem zählt, sich als besondere Tagungsstätte für Geschäftskongresse und -meetings anzubieten, dies auch in der Absicht, ein Klientel ins Haus zu ziehen, das ansonsten dem technischen Museumswesen eher fern steht, aber auf diesem Wege möglicherweise hierfür gewonnen werden kann.
- Im Unterschied zu den bisher behandelten Studien zur Neukonzeption von musealen Dauerausstellungen behandelt der Beitrag des Kurators des BMW Museums, Andreas Braun, die Konzeption der Wechsel- bzw. Sonderausstellung „100 Meisterstücke. BMW Group – 100 Jahre Innovationskraft und unternehmerischer Mut“.<sup>71</sup> Diese entstand im Rahmen des 100-jährigen Unternehmensjubiläums des Münchner Autokonzerns. Die gestalterischen Freiräume, die Sonderausstellungen im Gegensatz zu Dauerausstellungen eröffnen, werden im Falle der „100 Meisterstücke“ von Andreas Braun auf höchst kreative Weise genutzt. Der Rückgriff auf die Begrifflichkeit „Meisterstücke“ legt zwar zumindest auf den ersten Blick die Vermutung nahe, dass sowohl terminologisch als auch inhaltlich an einen traditionellen, internalistisch geprägten Technikbegriff angeknüpft wird, wie er museal dann programmatisch in der Denomination des 1903 gegründeten Deutschen Museums von Meisterwerken der Naturwissenschaften und der Technik in München seinen Niederschlag fand.<sup>72</sup> Dem ist allerdings keineswegs so. Vielmehr führt die Aufgabe, eine 100-jährige Unternehmensgeschichte auf der Höhe des gegenwärtigen Erkenntnisstandes sowohl technikhistorischer als auch musealer Theorie zu reflektieren und in eine konkrete Ausstellungskonzeption zu überführen, dazu, dass in der Sonderausstellung „Meisterstücke“ die naturale, humane und soziale Dimension von Technik beeindruckend dargestellt und als Unternehmensgeschichte miteinander verknüpft wird.

<sup>71</sup> Vgl. hierzu den Ausstellungskatalog: Andreas Braun (Hrsg.), BMW Group. 100 Meisterstücke, München 2016.

<sup>72</sup> Vgl.: Rolf-Jürgen Gleitsmann et al., a. a. O., S. 94-97.

Der dritte Themenblock des Tagungsbandes wendet sich mit Beiträgen von Richard Keller als Conservateur en Chef des Musée National de l'Automobile (Mulhouse/Frankreich) und Klaus Reichert, Leiter des Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach, dem Aspekt zu, wie Museen mit den Relikten historischer Mobilitätstechnik, also den Exponaten ihrer Sammlungen, umgehen sollen. Es geht mithin um Fragen des Restaurierens, des Konservierens, des Reparierens oder auch des Rekonstruierens von Fahrzeugen und ihrer technischen Komponenten. Dabei stellen sich bereits die unterschiedlichen Zielsetzungen, die dieses Unterfangen haben kann, als höchst heterogen dar, ganz zu schweigen von den komplexen technischen Umsetzungsmöglichkeiten, die dabei in Betracht gezogen werden können. Der angemessene Umgang mit historischem Kulturgut stellt die Museumskonservatoren, wie der Beitrag von Richard Keller zum Thema *Restauration und Musealität*: Restauration in einem „Musée de France“ zeigt, mithin vor große Herausforderungen. Zu entscheiden ist Vieles. Soll ein Fahrzeug zum Beispiel allumfassend so „aufgearbeitet“ werden, dass sämtliche historische Gebrauchsspuren verschwinden, sodass eine automobiler Ikone entsteht, die dem damaligen Neuzustand des Fahrzeugs entspricht, wenn nicht gar übertrifft; ein Ausstellungshighlight und ein Publikumsmagnet mithin, vor dem die Betrachter mit leuchtenden Augen stehen werden? Soll das historische Exponat mit modernen, heutigen Technikkomponenten „verbessert“ werden, um es im öffentlichen Verkehr oder bei den beim Publikum so beliebten Oldtimerrallys sicher und leistungsstark präsentieren zu können? Oder wäre es stattdessen angemessener, ein Exponat im vorgefundenen Ausgangs- bzw. Fundzustand, d. h. mit all seinen historischen Verschleiß- und Gebrauchsspuren, die Authentizität widerspiegeln, zu erhalten und auszustellen, allenfalls gereinigt vom Staub der vergangenen Jahrzehnte? Würde dieser Weg beschritten und gezeigt, wie der Zahn der Zeit am Ausstellungsexponat genagt hat, könnte dessen Anmutung für den unbedarften Betrachter wenig attraktiv sein und bei ihm den Gedanken aufkeimen lassen, was denn die Ausstellung dieses „Schrotts“ überhaupt solle. Die Abbildungen eines Porsche 901 aus dem Baujahr 1964 im Fundzustand von 2014 (vgl. Abb. 1 und 2).<sup>73</sup> Für den Museumskonservator hingegen wäre es ein einmaliger Schatz, der durch seine Unverfälschtheit Auskunft zu vielfältigsten Fragestellungen der Forschung geben kann.

<sup>73</sup> Vgl. dazu: Matthias Mederer, No. 57 lebt, in: Porsche Newsroom, 09.01.2015, <https://newsroom.porsche.com/de/historie/no-57-lebt-10567.html> [Zugriff: 28.07.2017]. Sowie: Der Trödeltrupp – Das Geld liegt im Keller – Folge V 441 – RTL2, <http://www.rtl2.de/Sendung/der-troedeltrupp-dasgeld-liegt-im-keller/folge/folge-v441> [Zugriff: 28.08.2017].



**Abbildungen 1 und 2:** Der „Scheunenfund“. Ein Porsche 901 im Ausgangszustand.<sup>74</sup>

Klaus Reichert berichtet in seinem Tagungsbandbeitrag *Ein Schatz wird gehoben – die Restaurierung und Rekonstruktion des Mercedes Benz 540 K Stromlinienwagens* über einen anderen Aspekt des musealen Zugangs zu historischer Mobilitätstechnik, nämlich deren Rekonstruktion. Dieser Weg muss dann besritten werden, wenn von technischen Artefakten keine oder nur wenige originale materielle Zeugnisse erhalten geblieben sind. Als gängige Methode einer experimentellen Technikgeschichte soll mittels einer Rekonstruktion verloren gegangener oder nur bruchstückhaft erhalten gebliebener technischer Artefakte, die zum Teil auch nur aus anderen Überlieferungszusammenhängen bekannt sind, der Realitätsgehalt ihrer Existenz, ihre Funktionsfähigkeit und auch ihr Leistungsvermögen verifiziert werden können. Bekannte Beispiele für eine derartige Vorgehensweise wären etwa, um nur einige wenige namhaft zu machen, die Rekonstruktion und Funktionsfähigkeitsprüfung einer sehr modern anmutenden Fahrradzeichnung aus den Kodizes des Universalgelehrten Leonardo da Vinci (1452-1519)<sup>75</sup>, die Betrachtung der Verfügbarkeit von Dampfkanonen in der Militärtechnik der Antike<sup>76</sup>, erdacht vom griechischen Mathematiker, Physiker und Ingenieur Archimedes von Syrakus (287 v. Chr.-212 v. Chr.), oder die Prüfung der Existenz und Konstruktion der sagenumwobenen griechischen Trieren als die wohl effizientesten Kriegsschiffe ihrer Zeit.<sup>77</sup>

Auch im Falle des Mercedes Benz 540 K Stromlinienwagens lag der Sachverhalt einer nur fragmentarischen technischen Überlieferung vor. Für die Forschung war dessen ungeachtet von großem Interesse, ob dieses 1938 an die Dunlop AG zu Reifentestzwecken ausgelieferte Fahrzeug tatsächlich jene technische Leistungsfähigkeit besaß bzw. besessen haben konnte,

<sup>74</sup> Für die Überlassung der Abbildungen danke ich der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

<sup>75</sup> Vgl.: Vernard Foley, Edward R. Blessman, James D. Bryant, Leonardo da Vinci und das Fahrrad, in: Verein Deutscher Ingenieure (Hrsg.), *Technikgeschichte*, Bd. 50, Nr. 2, S. 100-128, Düsseldorf 1983.

<sup>76</sup> Vgl.: *Triumph der Technik, Kriegsmaschinen der Antike*, <https://www.youtube.com/watch?v=BEz45MUu6p8> [Zugriff: 25.07.2017]. Zudem: <https://www.welt.de/wissenschaft/article8598266/Archimedes-Kriegsmaschinen-funktionierten-wirklich.html> [Zugriff: 25.07.2017].

<sup>77</sup> Vgl.: John S. Morrison, John F. Coates, *Die athenische Triere, Geschichte und Rekonstruktion eines Kriegsschiffes der griechischen Antike*, Mainz 1990.

die die Auftraggeber im Hinblick auf Höchstgeschwindigkeit und  $c_w$ -Wert gefordert hatten. Um dies zu verifizieren, wurde von der Daimler AG eine Rekonstruktion initiiert. Deren historische materielle Grundlage war naturgemäß dürftig und bestand im Wesentlichen aus dem erhalten gebliebenen Originalrahmen mit einigen Anbauteilen, der Verrohrung, einer speziellen Hinterachse sowie Karosserie- und Farbresten. Hinzu kamen einige Fotos sowie als zentrale konstruktionstechnische Informationsquelle ein Maßkonzept und ein Liniennriss, der die Flächenbeschreibung der Fahrzeugaußenhaut enthielt. Klaus Reichert stellt in seinem Beitrag den Gang der Rekonstruktion und ihrer Rahmenbedingungen sowie das Ergebnis dieser Bemühungen dar.

Im abschließenden vierten Themenblock des Tagungsbandes geht es darum, ob und wie sich technische Museen in den aktuellen gesellschaftlichen Diskurs über Mobilitätstechnik einzubringen vermögen. Wir wenden uns damit jener analytischen Kategorie zu, die Volker Kirchberg in seiner systematischen Analyse der gesellschaftlichen Funktion von Museen der Makroebene bzw. der Makroperspektive zugeordnet hat.<sup>78</sup> Im Kern geht es dabei also um die Frage der Funktion von Museen als Lieferanten von Ordnungskonstruktionen in einem gesellschaftlichen Orientierungsvakuum bzw. einer Phase gesellschaftlicher Neuorientierung. „Durch diese aktive Politisierung wird das Museum zu einem öffentlichen Ort sozialer Identität, mit dem Ziel der Förderung von Wertepluralität“<sup>79</sup> Diese Möglichkeit eines Diskursbeitrages wird von technischen Museen durchaus als wichtige eigene Aufgabe erkannt und auf unterschiedliche Weise wahrgenommen, in der Regel im Format von Sonderausstellungen, deren Kennzeichen sowohl ihre inhaltliche Flexibilität als auch ihre thematisch zeitnahe Verfügb- und Gestaltbarkeit ist. Das Museum als Reflexionsebene und als Akteur im gesellschaftlichen Technikdiskurs findet im Tagungsband anhand dreier Beispiele seinen Niederschlag.

Bettina Gundler, Leiterin des Verkehrszentrums und der Abteilung Landverkehr des Deutschen Museums München, stellt die von ihr konzipierte Sonderausstellung „Aufgeladen! – Elektromobilität zwischen Wunsch und Wirklichkeit“<sup>80</sup> vor, die bereits von ihrer Bezeichnung her einen augenfällig hintersinnig gedachten Bezug zur Diskussion um Elektromobilität aufweist. Der Beitrag setzt sich mit der Elektromobilität als Hoffnungsträger einer nachhaltigen Automobilität in der Massenkonsumgesellschaft auseinander und zeigt im historischen Rückblick, woran dieses in den ersten Dekaden des 19. Jahrhunderts als zukunftsweisend geltende Kraftmaschinenkonzept letztendlich scheiterte, d. h. vom Verbrennungs-

---

<sup>78</sup> Vgl.: Volker Kirchberg, a. a. O., S. 302-306.

<sup>79</sup> Ebenda, S. 38.

<sup>80</sup> Vgl. den dazugehörigen Ausstellungskatalog: Sylvia Hladky (Hrsg.), Aufgeladen! Elektromobilität zwischen Wunsch und Wirklichkeit, München 2012.

motor verdrängt wurde.<sup>81</sup> Die erkenntnisleitende Fragestellung, mit der sich Frau Gundler befasst und die in der Ausstellung reflektiert wird, bezieht sich darauf,

inwieweit sich ändernde Rahmenbedingungen – wie die angestrebte Energiewende, Sharing-Economy im Mobilitätssektor und neue Mobilitätskonzepte – dem aktuellen Aufbruch der Elektromobile im Straßenverkehr zum Erfolg verhelfen können und was sich in diesem Zusammenhang aus der wenig erfolgreichen Geschichte des Elektroautos lernen lässt.<sup>82</sup>

Dirk Schmerschneider hingegen, Leiter des vereinsgetragenen Museums für Sächsische Fahrzeuge in Chemnitz, befasst sich mit den Schattenseiten automobiler Mobilität, jenem Bereich des alltäglichen Verkehrssystems mithin, der gemeinhin aus dem gesellschaftlichen Bewusstsein über dessen Gefährdungspotential schlichtweg verdrängt und im Museumswesen nur selten thematisiert wird.<sup>83</sup> Trotz einiger tausend Verkehrstoter und zehntausender Verletzter im Jahr allein in Deutschland<sup>84</sup> wird diese unvermeidbare Begleiterscheinung moderner Massenmobilität anscheinend mehr oder weniger klaglos hingenommen und zum tragischen Individualschicksal stilisiert. Die Sonderausstellung „Zerstörte Träume – Unfallfotos der Vorkriegszeit“ erinnert an diesen verdrängten Sachverhalt. Sie begeht damit einen Tabubruch, eine Blasphemie bzw. ein Sakrileg für die automobilen Gesellschaft, deren Mobilitätsmuseen in ihren Ausstellungen üblicherweise ein ganz anderes Licht auf das Verkehrswesen und dessen technische Pretiosen werfen. Der Kurator verwendet für seine „Unfallausstellung“ zeitgenössische Fotografien des Chemnitzer Abschlepp- und Unfallreparaturunternehmens Bräuning & Co. aus den 1920er und 1930er Jahren und greift damit auf den Fundus einer Quellengattung zurück, die in dieser Form wohl einmalig sein dürfte. Auch wenn den heutigen Liebhabern von Oldtimern beim Anblick der präsentierten Bilder von desaströs zugerichteten Fahrzeugen das Herz brechen mag, so zeigen sie doch weitaus mehr als nur „onduliertes Blech“.<sup>85</sup> Sie geben bei quellenkritischer Analyse auch Aufschluss darüber, wie es zu diesen Unfällen kam, wer und welche Fahrzeugtypen beteiligt waren, welche Fahrzeuge in dieser Zeit gefahren wurden, wie es um die verkehrstechnische Infrastruktur und das Verkehrsaufkommen bestellt war und wie sich die Beteiligten oder auch beobachtende Passanten des Geschehens verhielten. Selbst zu den Witterungsbedingungen, die am Tag des Unfalls herrschten, lassen sich Aussagen machen und vieles mehr. Damit werden die Bilder zu einer Fundgrube für die Mobilitätsgeschichtsschreibung.

<sup>81</sup> Ausführlich hierzu: Gijs Mom, Promises of a Bright Electric Future: Electric Road Vehicle Projects in Germany and France in the Second Half of the 20th Century, in: Rolf-Jürgen Gleitsmann, Jürgen E. Wittmann (Hrsg.), Automobile Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz. Gestern – Heute – Morgen, Stuttgart 2014, S. 99-116.

<sup>82</sup> Zit.: Bettina Gundler, Aufgeladen – Elektromobilität zwischen Wunsch und Wirklichkeit, in: Daimler AG (Hrsg.), Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte 2016, Tagungsprogramm, Stuttgart 2016, S. 35.

<sup>83</sup> Vgl.: Charles Perrow, Normale Katastrophen, Die unvermeidlichen Risiken der Großtechnik, Frankfurt am Main 1992.

<sup>84</sup> Vgl.: Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hrsg.), Verkehr. Verkehrsunfälle, Fachserie 8, Reihe 7, Wiesbaden 2017, <https://www.destatis.de/DE/Publikationen/> [Zugriff 28.07.2017].

<sup>85</sup> Dirk Schmerschneider, in: Daimler AG (Hrsg.), Tagungsprogramm, a. a. O., S. 41.

Der den Tagungsband beschließende Beitrag von Renate Wiehager, der Leiterin des Art Departments der Daimler AG, stellt Objekte der Unternehmenskunstsammlung vor und widmet sich auch der Sammlungskonzeption und ihren Zielsetzungen. Die Vermittlerrolle, die das Medium Kunst im gesellschaftlichen Diskurs um und über Technik, insbesondere Mobilitätstechnik, übernehmen kann, wird ebenso thematisiert wie die Funktion von Kunst als Bildungsangebot im Unternehmen selbst sowie als Beitrag zur gesellschaftlichen Unternehmensverantwortung (*social corporate responsibility*).

Ihren Abschluss findet die Publikation schließlich im Abdruck der von Michael Petersen geleiteten Gesprächsrunde zwischen Referenten und Publikum der Tagung, in der nochmals wesentliche Ergebnisse und Erkenntnisse zusammenfassend zur Diskussion gestellt wurden.

Alles in allem zeigt sich, auch anhand der im Tagungsband vorgelegten Beiträge, dass Museen eine höchst komplexe gesellschaftliche Funktion zu erfüllen haben. Sie sind Orte interpretativer Ordnung mit einem eigenen Sinngebungsangebot. Um dieser Aufgabe gerecht werden zu können, müssen sie nicht nur einem stetigen Wandel unterworfen sein, der die gesellschaftlichen Grundströmungen und -befindlichkeiten aufnimmt und in Ausstellungen mit historischer Dimension attraktiv widerspiegelt, sondern sie sind vor die Herausforderung gestellt, „Geschichte zu einem Bezugspunkt individueller und kollektiver Identität“<sup>86</sup> zu machen. „Das Museum, ehemals gegründet zur Vergegenwärtigung des Vergangenen in Relikten und Meisterwerken“<sup>87</sup>, wird zur Bühne des und zum Akteur im gesellschaftlichen Diskurs um gesellschaftliche Technikzukünfte. Dabei bleibt es dennoch eine seiner ureigensten Aufgaben, „[h]eute das Heute zu sammeln, [...] um morgen ein Bild des Heute zeichnen zu können.“<sup>88</sup>

## Abbildungsnachweise

alle Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

<sup>86</sup> Kristiane Janeke, a. a. O., S. 2.

<sup>87</sup> Anke te Heesen, a. a. O., S. 115.

<sup>88</sup> Paulgerd Jesberg, Das Museum der Zukunft – Aufgabe, Bau, Einrichtung, Betrieb, in: Gerharde Bott (Hrsg.), Das Museum der Zukunft. 43 Beiträge zur Diskussion über die Zukunft des Museums, Köln 1970, S. 138-156, hier: S. 143.

# Braucht unsere Gesellschaft noch Museen?

## Die Antworten der Technik- und Industriemuseen

### in einer digitalisierten und globalisierten Welt

Rita Müller

*„Braucht unsere moderne Gesellschaft noch Museen?“ – eine überraschende Frage angesichts der Tatsache, dass die Frequenz der Museumsbesuche steigt und immer noch neue Museen errichtet werden. 2014 zählte das Institut für Museumsforschung 111.984.066 Besuche und damit 1,4 Prozent mehr als 2013; die Zahl der Museen stieg von 6.358 auf 6.372. Warum ist das so? Museen sind Orte des Erinnerns, des kulturellen Gedächtnisses, Orte der Faszination durch die „Magie der Dinge“, sie sind Zentren der Sinn- und Identitätsstiftung, sie sind Wissenspeicher und Orte der Bildung. Doch Globalisierung, demographischer Wandel, Finanzkrisen und Digitalisierung stellen die Museen vor neue Herausforderungen. Immer wieder hat sich der Deutsche Museumsbund in den letzten zehn Jahren mit der Zukunftsfähigkeit der Museen beschäftigt und so diskutierten auch Expertinnen und Experten aus Museum und Wissenschaft anlässlich des 100-jährigen Jubiläums des Deutschen Hygiene-Museums im November 2012 die Frage: „Wozu Museen? Eine Lagebesprechung unter Freunden.“ Im Mittelpunkt dieses Vortrages stehen die Antworten der Industrie- und Technikmuseen in Deutschland auf den Wandel in einer digitalisierten und globalisierten Welt. Die Strategien, die sie verfolgen, sind vielfältig, doch drei Tendenzen sollen herausgegriffen werden, nämlich: 1. Technikmuseen als Science Center, 2. Industriemuseen als Hybride und 3. Themenausstellungen mit gesellschaftlicher Relevanz.*

## 1 Einführende Überlegungen

Museen in Europa erfreuen sich großer Beliebtheit. Die Besucherzahlen sind steigend und, man mag sich bei dieser Angabe verwundert die Augen reiben, im Jahr 2015 wurden allein in Deutschland noch über 300 neue Museen gegründet.<sup>1</sup>

Museen sind Orte des kulturellen Erbes, sie machen ihr Wissen über die materiellen Zeugnisse der Geschichte der Öffentlichkeit zugänglich. Allerdings sind die Ansprüche und Erwartungen an Museen in den letzten Jahren enorm gewachsen. Die Museen sollen nicht nur das reichhaltige Erbe bewahren, sie sollen sich darüber hinaus neuen Publikumsgruppen öff-

---

<sup>1</sup> 2015 wurden in Deutschland 114.432.192 Museumsbesuche registriert. Im Vergleich zu 2014 bedeutet dies einen Zuwachs von 2,2 Prozent. 16,2 Prozent davon besuchten naturwissenschaftliche und technische Museen. Die Zahl der Museen stieg von 6.372 auf 6.710 an, davon 835 naturwissenschaftliche und technische Museen. Vgl.: Staatliche Museen zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz (Hrsg.): Materialien aus dem Institut für Museumsforschung, Heft 70, Statistische Gesamterhebung an den Museen der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 2015. Including an English Summary, Berlin 2016, S. 7 und S. 28 f.

nen, Identität stiften, pädagogische und sozialpolitische Aufgaben wahrnehmen, touristisch attraktive Angebote bereithalten, der lokalen Szene ein Forum bieten, global vernetzt sein, international ausstrahlen, ideelle und materielle Wertschöpfung erzeugen und nach Möglichkeiten nur geringe Kosten verursachen. Doch damit nicht genug: Léontine Meijer-van Mensch, seit 1. Februar 2017 Programmdirektorin am Jüdischen Museum Berlin, vertritt prononciert die Auffassung, dass die Museen noch viel stärker Stellung zu den Dingen beziehen müssen, die in der Gesellschaft geschehen und die unsere Gesellschaft bewegen: „Dazu müssen sie sich gesellschaftlich und politisch klar positionieren“, erklärt sie in einem Blog.<sup>2</sup> Sind die Museen für das 21. Jahrhundert also tatsächlich gut bzw. gut genug aufgestellt und wie werden sie diesen Ansprüchen und Erwartungen gerecht? Wie gehen sie mit der zunehmenden Digitalisierung um? Braucht unsere Gesellschaft überhaupt noch Museen, wenn alle Objekte und Informationen online abrufbar sind, die Fotos bearbeitet, gewendet, gezoomt werden können, wenn virtuelle Ausstellungen entstehen und *augmented reality* einen Museumsbesuch doch scheinbar überflüssig macht? Verliert die vielzitierte „auratische Kraft“ der Originale, also der Originalexponate, ihren Zauber, wenn alles dreidimensional gedruckt und online an jedem Ort der Welt und zu jeder Zeit gezeigt und reproduziert werden kann?

Der vorliegende Beitrag versucht Antworten auf diese Fragen anhand ausgewählter Beispiele zu finden und zeigt auf, mit welchen Strategien Technik- und Industriemuseen auf diese Herausforderungen des 21. Jahrhunderts reagieren und wie sie ihre Profile in den letzten zehn Jahren verändert bzw. geschärft haben.

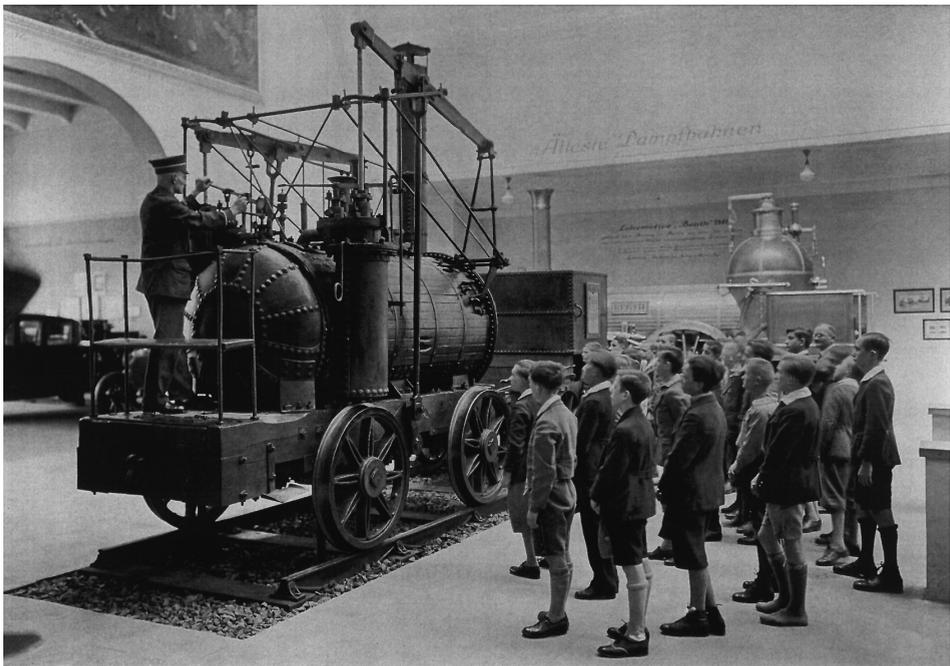
## 2 Technikmuseen als Orte der naturwissenschaftlichen und technischen Bildung

Technikmuseen verstehen sich nicht erst in der heutigen Zeit als Orte der Bildung, als außerschulische Lernorte, die naturwissenschaftliches und technisches Basiswissen vermitteln. Die ersten Technikmuseen entstanden in Europa im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts mit dem Ziel, den Stolz auf die naturwissenschaftlichen und vor allem technischen Errungenschaften der Industrialisierung zu demonstrieren, diese für die Nachwelt zu sichern und einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen.<sup>3</sup> Oskar von Miller, dem Gründer des Deutschen Museums von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik in München, kam es von Anfang an darauf an, Technikbegeisterung zu fördern und die Jugend zu animieren, sich in

<sup>2</sup> Blog der Staatlichen Museen zu Berlin, „Museen sind keine neutralen Orte!“ Zum Wechsel von Léontine Meijer-van Mensch, <https://www.blog.smb.museum/museen-sind-keine-neutralen-orte-zum-wechsel-von-leontine-meijer-van-mensch/> [Zugriff: 06.04.2017].

<sup>3</sup> Vgl. hierzu: Anke te Heesen, *Theorien des Museums*, 3. Auflage, Hamburg 2015, S. 48-72.

besonderem Maße technisch zu bilden.<sup>4</sup> Die Schüler sollten angeregt werden, den Vorbildern im Museum nachzueifern, um selbst „tüchtige Ingenieure oder fleißige Arbeiter“<sup>5</sup> zu werden. Ähnlich hat es Wolfgang Heckel, der Direktor des Deutschen Museums, in einem Gespräch mit *Der Zeit* vom 19. Dezember 2012 formuliert: „Die Gesellschaft muss begreifen, dass wir für die Heranbildung des wissenschaftlichen Nachwuchses eine eminente Rolle spielen. Viele Wissenschaftler, darunter auch Nobelpreisträger, wären nie Wissenschaftler geworden, wenn ihre Eltern sie nicht ins Deutsche Museum geführt hätten.“<sup>6</sup> Seit fast zehn Jahren befindet sich das Deutsche Museum im Umbau. 2009 wurde das Zentrum Neue Technologien als interaktive Ausstellungs- und Forschungsplattform eröffnet, 2019 sollen der erste Bauabschnitt und bis 2025 die komplette Modernisierung abgeschlossen sein.



**Abbildung 1:** Vorführung der Nachbildung der Puffing Billy vor einer Schulklasse im Deutschen Museum, ca. 1939.

<sup>4</sup> Vgl.: Georg Kerschensteiner, Die Bildungsaufgabe des Deutschen Museums, in: Conrad Matschoss (Hrsg.), Das Deutsche Museum. Geschichte, Aufgaben, Ziele, Berlin 1925, S. 39-50.

<sup>5</sup> Beatrix Commandeur, Claudia Gottfried, Martin Schmidt, Industrie- und Technikmuseen. Historisches Lernen mit Zeugnissen der Industrialisierung, Schwalbach/Ts. 2007, S. 17.

<sup>6</sup> Georg Etscheit, Museumsreif?, in: *Die Zeit*, 52/2012, <http://www.zeit.de/2012/52/Deutsches-Museum> [Zugriff: 06.04.2017]. Vgl. zudem: Maria Osietzky, Die Gründungsgeschichte des Deutschen Museums von Meisterwerken der Naturwissenschaften und Technik in München 1903-1906, in: *Technikgeschichte*, Bd. 52/1985, S. 49-75; sowie: Hans-Luidger Dienel, *Das Deutsche Museum und seine Geschichte*, München 1998.

Die konzeptionelle Leitidee des Landesmuseums für Technik und Arbeit in Mannheim, welches 1980 initiiert und zehn Jahre später eröffnet wurde, war eine Zeitreise durch die verschiedenen Wirtschaftsbranchen und Regionen des Bundeslandes (Raum-Zeit-Spirale), die die technische Entwicklung von der Aufklärung über die industrielle Revolution bis zur Gegenwart in ihren sozialen, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Zusammenhängen und Wechselwirkungen exemplarisch veranschaulichen sollte. Zum Konzept des „arbeitenden“ Museums gehörte von Anfang an der Vorführbetrieb. In fast allen Bereichen können die Besucherinnen und Besucher bis heute den Vorführenden über die Schulter schauen.

Finanzielle Probleme, Sanierungsstau, rückläufige Besucherzahlen und weitere belastende Faktoren führten das Museum nach der Jahrtausendwende in eine ernsthafte Krise. In Kreisen der Landesregierung wurden sogar Modelle einer vollständigen Schließung des Museums durchgespielt.<sup>7</sup> Schließlich wurden 2005 weitreichende Beschlüsse zur Zukunft des Museums gefasst, die harte personelle Belastungen für das Haus bedeuteten. Auch konzeptionell hat sich das Museum seitdem neu aufgestellt und die historische Ausstellung durch Experimentierstationen ergänzt. In diesen Mitmachausstellungen, den Elementa 1 bis 3, können die Besucherinnen und Besucher selbst aktiv werden und technisch-naturwissenschaftlichen Grundprinzipien und Erfindungen auf den Grund gehen. „In allen Elementa-Bereichen stehen ‚TECHNOscouts‘ bereit, um den Besuchenden nicht nur auf Fragen Antwort geben zu können, sondern um auch durch aktive Ansprache und kleine Hilfestellungen die Museums­gäste zu eigenem Tun und eigenem Experimentieren zu ermuntern.“<sup>8</sup> Das Konzept des Vorführens wurde ergänzt durch das Konzept des Selbermachens. Der ursprüngliche chronologische Rundgang durch 200 Jahre Industrialisierungsgeschichte blieb zwar erhalten, aber mit der Umbenennung in TECHNOSEUM im Jahr 2010 und dem Slogan „Nichts ist spannender als Technik“ positioniert sich das Museum nun primär als Ort der Vermittlung von Technik und Naturwissenschaft und ist damit sehr erfolgreich. Im Vergleich zu den 1990er Jahren konzentriert sich das Museum heute verstärkt auf die Vermittlung der MINT-Fächer (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik), die von Wirtschaft und Politik unterstützt werden mit dem Ziel, den Nachwuchs für die naturwissenschaftlich-technischen Disziplinen zu begeistern und sie so zu fördern. „Als ein wesentliches Resultat der konzeptionellen Restrukturierung und Profilschärfung des Hauses ergab sich die konsequente Ausrichtung auf Kinder und Jugendliche und damit auch auf die Kooperation mit Schulen.“<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Vgl.: Hartwig Lüdtke, 25 Jahre TECHNOSEUM. Nichts ist spannender als Technik, Mannheim 2015, S. 44.

<sup>8</sup> Ebenda, S. 50.

<sup>9</sup> Ebenda, S. 52.

### 3 Technikmuseen und Science Center

Lange Zeit gab es zwischen den Technikmuseen und den Science Centern, die sich seit etwa 30 Jahren in Deutschland etabliert haben und in der Regel auf historische Objekte sowie eine entsprechende Sammlung verzichten, wenig Berührungspunkte. Das Spektrum im Deutschen Technikmuseum Berlin, das 1982 als separater Ausstellungsbereich eröffnet wurde, bildete lange Zeit die Ausnahme. Erst seit ca. zehn Jahren setzen die Technik- und Industriemuseen, die seit jeher mit Vorführbetrieb und bedienbaren Modellen gearbeitet haben, vermehrt Mitmachangebote und Experimentierstationen ein. Heute sind die Übergänge zwischen Technikmuseum und Science Center oftmals fließend, auch Mischformen – wie das phanTECHNIKUM – sind entstanden.



**Abbildung 2:** Hands-on-Experiment.

Das Technische Landesmuseum Mecklenburg-Vorpommern, in der DDR als Polytechnisches Museum mit einem speziellen Bildungsauftrag für die technisch-historische Allgemeinbildung entstanden, eröffnete 2012 in Wismar sein phanTECHNIKUM. Es wirbt mit dem Slogan „Staunen, Experimentieren, Erfinden & Entdecken“.<sup>10</sup> In den vier Abteilungen

<sup>10</sup> Vgl.: <http://www.phantechnikum.de> [Zugriff: 25.05.2017].

Feuer, Wasser, Erde und Luft soll das Publikum zum Entdecker und zur Entdeckerin werden. Hands-on und Experimente wurden direkt in die historische Ausstellung integriert, in der nur ausgewählte und sehr reduziert Exponate gezeigt werden. Und das Haus wird, so die Erfahrung des Kollegen in Wismar, von außen oft eher als Science Center denn als Technikmuseum wahrgenommen. Auch der Name phanTECHNIKUM, in dem sich die neue Ausrichtung des Museums manifestieren soll, ist für viele Besuchende irritierend: „phan“ bezieht sich auf Phantasie und „TECHNIKUM“ soll auf die historische Bildungseinrichtung verweisen.

Aber viele Museen sehen ihre Aufgabe nicht nur darin, naturwissenschaftlich-technische Grundkenntnisse zu vermitteln und den absehbar fehlenden Nachwuchs in diesen Bereichen zu fördern, sondern erfüllen einen Bildungsauftrag von gesellschaftlicher Relevanz, auch „der breiten Öffentlichkeit zu einem Stück Mündigkeit zu verhelfen, um selbst ein eigenes Urteil im Hinblick auf den Umgang mit den Themen zu entwickeln, die jeden Einzelnen sehr wohl im Alltag betreffen.“<sup>11</sup>

## 4 Industriemuseen als Orte der Identität

Viele Industriemuseen sind in den 1970er und 1980er Jahren als ein Ergebnis des wirtschaftlichen Strukturwandels entstanden. „Wenn die Arbeit ausgeht, kommt sie ins Museum“ – diese viel zitierte Formel von Bernd Faulenbach bringt dies auf den Punkt.<sup>12</sup> Schwere Krisen in den einst boomenden Industriezweigen wie Textil, Bergbau, Eisen und Stahl führten zum Aussterben traditioneller Industriezweige in Europa. Viele Industrieanlagen in Deutschland und Westeuropa wurden stillgelegt und Fabriken geschlossen. Ganze Branchen und Berufe verschwanden. Einige ausgewählte Industrieanlagen wurden erhalten und dabei selbst zum zentralen Exponat. Ein wichtiges inhaltliches Charakteristikum der neu entstandenen Industriemuseen war die sozial- und alltagsgeschichtliche Orientierung. Die Arbeits- und Lebensbedingungen von „einfachen Leuten“, der Arbeiterinnen und Arbeiter, rückten in den Mittelpunkt des Interesses.<sup>13</sup> Auch die Initiativen von Geschichtswerkstätten wie „Grabe, wo Du stehst“<sup>14</sup>, „Geschichte von unten“ und *oral history* prägten die neuen Konzepte. Dabei sollte Geschichte nicht länger eine akademische Expertenangelegenheit bleiben, sondern eine „Ge-

<sup>11</sup> Helmut Gold, Hartwig Lüdtke, Technikmuseen, in: Bernhard Graf, Volker Rodekamp (Hrsg.), Museen zwischen Qualität und Relevanz. Denkschrift zur Lage der Museen, Berliner Schriftenreihe zur Museumsforschung Bd. 30, Berlin 2012, S. 367-380, hier S. 370.

<sup>12</sup> Zit. nach: Katja Röckner, Ausgestellte Arbeit. Industriemuseen und ihr Umgang mit dem wirtschaftlichen Strukturwandel, Stuttgart 2009, S. 11.

<sup>13</sup> Vgl. hierzu als einen der ersten: Hermann Glaser, Maschinenwelt und Alltagsleben, Nürnberg 1981.

<sup>14</sup> Diese programmatische Formulierung, die den grundsätzlichen Perspektivwechsel in der Betrachtungsweise historischen Geschehens international einläuten sollte, geht zurück auf: Sven Lindqvist, Grabe, wo du stehst. Handbuch zur Erforschung der eigenen Geschichte, Bonn 1989.

schichte von unten“ hatte sich der Aufgabe verschrieben, „die Alltagsgeschichte aus der Perspektive der Betroffenen zu entdecken.“<sup>15</sup>

Die Industriemuseen würdigten mit der Dokumentation vergangener Arbeitswelten die Arbeit und die Leistung der Menschen, die durch den Strukturwandel ihre Arbeit verloren hatten, und trugen auf diese Art und Weise dazu bei, die regionale Identität zu bewahren. Das Museum der Stadt Rüsselsheim (1976) sowie das Ruhrlandmuseum Essen (1984) sind mit ihren Ausstellungen zur Sozialgeschichte Pioniere dieses neuen Typs von Museum. Gottfried Korff und andere forderten, „daß ein Museum nach dem Muster Rüsselsheim eigentlich überall eingerichtet werden kann. Überall dort nämlich, wo Menschen arbeiten und Produktionsverhältnisse ihr Leben, ihre Kultur, ihre Geschichte prägen: Ein ganz neuer Typ von Heimatmuseum.“<sup>16</sup>

Heinrich Theodor Grütter, Direktor des Ruhr Museums, charakterisiert 30 Jahre später das 2010 eröffnete Museum in Essen – hervorgegangen aus dem ehemaligen Ruhrlandmuseum – als *Heimatmuseum neuen Typs*. Er macht damit deutlich, wie wichtig auch heute Identifikation und Heimat für die Bevölkerung der Region sind, wie nachhaltig der Strukturwandel der 1970er/80er Jahre die Menschen geprägt hat und auch noch in Zukunft prägen wird. Durch die Geschichten und Erinnerungen zu Schlüsselerfahrungen, die gezielt bei der Bevölkerung erfragt wurden und in die Ausstellung einfließen, ermöglicht das Museum eine intensive Teilhabe und Identifikation. Damit greift das Ruhr Museum das Konzept des *Heimatmuseums neuen Typs* der 1970er/80er Jahre wieder auf, geht aber methodisch neue Wege. Es konzentriert sich nicht auf industriegeschichtliche bzw. sozialgeschichtliche Fragestellungen, sondern öffnet den Blick für die gesamte Geschichte der Region. Das Museum versteht sich nicht als klassisches Industriemuseum, sondern als Gedächtnis und Schaufenster der Metropole Ruhr. Es zeigt in seiner Dauerausstellung die gesamte Natur- und Kulturgeschichte des Ruhrgebiets und überschreitet damit die Grenzen der klassischen Museumssparten.

## 5 Industrie- und Technikmuseen als Orte des Cross-over

Auch das Weltkulturerbe Völklinger Hütte<sup>17</sup> versteht sich keineswegs als klassisches Industriemuseum. Es überwindet die Fokussierung auf Industrie- und Technikgeschichte durch ein Cross-over der Museumssparten. 1986 wurde die Völklinger Hütte stillgelegt und 1994 zum UNESCO-Weltkulturerbe erhoben. Im Gesellschaftsvertrag von 1999 ist festgelegt, dass die Entwicklung der Völklinger Hütte zu einem „Europäischen Zentrum für Kunst und Industriekultur“ die wichtigste Kulturaufgabe des Saarlandes ist. Heute versteht sich die Völk-

<sup>15</sup> Rolf-Jürgen Gleitsmann, Rolf-Ulrich Kunze, Günther Oetzel: Technikgeschichte, Konstanz 2009, S. 84.

<sup>16</sup> Axel Bornkessel, Ein neuer typ von heimatmuseum, in: Der Gewerkschafter, 5/1980, S. 46 f., hier S. 46.

<sup>17</sup> Zur Völklinger Hütte vgl.: <http://www.voelklinger-huette.org> [Zugriff: 20.05.2017].

linger Hütte als Hybrid. Sie ist technisches Denkmal, Technikmuseum, Science Center, Ausstellungsort, Theater, touristische Destination und Veranstaltungsort in einem. Sie verbindet Kultur, Kunst und Technik. Meinrad Maria Grewenig, Direktor der Völklinger Hütte, ist ein Verfechter der Cross-over-Kultur, der gegenseitigen Durchdringung von Theater und Museen einerseits und einem Überschreiten von Museumsgrenzen und Fachdisziplinen andererseits. Dadurch setzt das Museum neue Impulse und ermöglicht neue und ungewohnte Blicke. Im Industrie-Kulturgarten in der Kokerei hat sich die Natur den stillgelegten industriellen Ort erobert und belebt ihn neu. Hier verbinden sich Industriekultur und Natur.



**Abbildung 3:**  
Die Völklinger Hütte:  
„Industriedenkmal und  
Kulturgarten“.

Fließende Übergänge, Überschneidungen und Annäherungen gibt es zwischen den Science Centern und Technikmuseen sowie den Museumssparten einerseits und zwischen den verschiedenen kulturellen Einrichtungen wie Theater und Museum andererseits. Ausstellungen

nehmen inszenatorische Elemente des Theaters auf und „Theater thematisieren die Befindlichkeit der Menschen, ein Darstellungsziel der Museen“. <sup>18</sup>

## 6 Industrie- und Technikmuseen als Orte des gesellschaftlichen Diskurses

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts wurde vermehrt vom Ende der Industriekultur gesprochen und häufig kritisiert, dass es den Museen nicht gelungen sei, die von der Industriekultur für den Strukturwandel erwarteten Impulse zu geben, gegenwartsbezogene Themen aufzugreifen und Position zu beziehen, denn Museen seien keine neutralen Orte<sup>19</sup> – eine Aussage, die zunächst überrascht, streben Museen von ihrem Selbstverständnis her doch Objektivität an und verstehen sich als Instanzen der Glaubwürdigkeit sowie einer differenzierten Darstellung bzw. Betrachtungsweise.

Tatsache ist allerdings auch, dass sich viele technik- und industriegeschichtliche Museen in ihren neuen Ausstellungen heute fast selbstverständlich mit gegenwarts- und zukunftsorientierten Themen beschäftigen und sich damit auch in aktuelle gesellschaftliche Diskurse einmischen.<sup>20</sup> Zwei Beispiele sollen dies verdeutlichen:

### 6.1 Das Deutsche Technikmuseum Berlin

Das Deutsche Technikmuseum in Berlin, 1983 gegründet, unterscheidet heute die „traditionellen“ Ausstellungen des Hauses von den sogenannten Forum-Ausstellungen. Auf dem Gelände des früheren Anhalter Güterbahnhofs entsteht „Das Technoversum – Das Museum der Zukunft.“ Auf der Homepage heißt es dazu:

Die Globalisierung von Wirtschaft, Wissenschaft und Technik sowie die Vernetzung einzelner Lebensbereiche schreiten schneller voran, als man es bei Gründung des Deutschen Technikmuseums vermuten konnte. Dieser Entwicklung tragen wir mit einem neuen Ansatz zur Analyse und Darstellung der Technik als Teil der heutigen und zukünftigen Kultur Rechnung. Im Technoversum, dem zukünftigen Hauptgebäude, wird ein neuer Ausstellungsansatz verfolgt.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> Meinrad Maria Grewenig, Das Museum nach dem Museum: Weltkulturerbe Völklinger, ein europäisches Zentrum für Kunst und Industriekultur, in: Museum Aktuell, 169/2010, S. 38-41, hier S. 40.

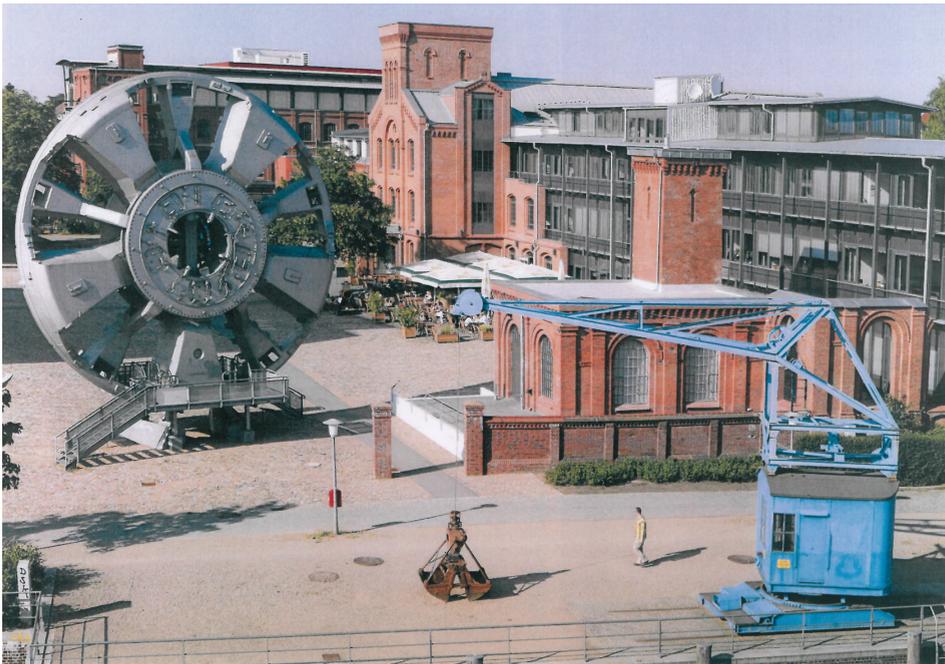
<sup>19</sup> Vgl. Blog der Staatlichen Museen zu Berlin, a. a. O.

<sup>20</sup> Vgl. hierzu auch den Beitrag „Aufgeladen – Elektromobilität zwischen Wunsch und Wirklichkeit“ von Bettina Gundler in diesem Tagungsband.

<sup>21</sup> <http://www.sdtb.de/technoversum/startseite/> [Zugriff: 06.04.2017].

Als wesentlicher Unterschied zu den bisherigen sammlungsbezogenen Ausstellungen (Schiffahrt, Textil, Druck etc.) sollen die zukünftigen themenbezogener sein und sowohl Gegenwart als auch Zukunftsaspekte miteinbeziehen. Die 2015 eröffnete Ausstellung „Das Netz – Menschen, Kabel, Datenströme“ blickt nicht nur zurück, sondern thematisiert auch die Chancen und Risiken der Kommunikation und Information im 21. Jahrhundert.<sup>22</sup>

## 6.2 Das Museum der Arbeit in Hamburg



**Abbildung 4:** Ein Blick auf das Gelände des Museums der Arbeit mit dem Schneidrad TRUDE (Tief Runter Unter Die Elbe), mit dem die vierte Elbtunnelröhre gebohrt wurde, und dem Ausstellungsgebäude im Hintergrund.

Auch die Idee für das Museum der Arbeit in Hamburg, das heute vor einem Paradigmenwechsel steht, entstand Ende der 1970er Jahre. Das Museum ist nicht nur das Ergebnis eines wirtschaftlichen Strukturwandels, sondern vor allem Ausdruck der Emanzipation jener Menschen, deren Geschichte davor weder in Geschichtsbüchern noch in Museen erzählt wurde – die Geschichte der arbeitenden Menschen. Die Gründung des Museums wurde von den Gewerkschaften unterstützt und integrierte viele demokratische Impulse in seine konzeptionelle Arbeit. Im Januar 1997 wurde die Dauerausstellung des Museums in den ehemaligen Gebäu-

<sup>22</sup> Vgl.: Dirk Bönkel, *Technoversum – das Museum der Zukunft*, in: *Museumsjournal*, 24. Jg., Heft 1, 2010, S. 30 ff.

den der New-York Hamburger Gummi-Waaren-Compagnie in Barmbek eröffnet. Seit 2008 gehört das Museum der Arbeit mit seinen Außenstellen, dem Hafenumuseum Hamburg und dem Speicherstadtmuseum zur Stiftung Historische Museen Hamburg.



**Abbildung 5:** In der Abteilung „Alltag im Industriezeitalter. Dinge und Dokumente“ des Museums der Arbeit werden an 12 ausgewählten Objekten Aspekte des Industrialisierungsprozesses anschaulich gemacht.

Das Hauptthema des Museums der Arbeit ist der Wandel von Leben und Arbeiten zwischen 1800 und den 1980er Jahren. Es beschäftigt sich mit der Frage, welche Auswirkungen der Prozess der Industrialisierung und der durch ihn bedingte umfassende soziale, kulturelle und ökonomische Wandel auf Mensch und Gesellschaft hatte. Im Mittelpunkt stehen Beispiele aus für Hamburg typischen Bereichen der Arbeitswelt des 19. und 20. Jahrhunderts. Die erste Inszenierung führt die Besucherinnen und Besucher in die Metallwarenfabrik Carl Wild, in der von 1901 bis 1989 Anstecknadeln, Orden, Medaillen, Broschen etc., also Bijouterie-Waren aller Art, hergestellt wurden. Rund um die translozierte Werkstatt werden die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung, aber auch die Arbeitsbedingungen und Arbeitsbelastungen in der Galvanik und Lackiererei thematisiert. Eine weitere Abteilung widmet sich dem Ende des klassischen Buchdrucks. In den 1980er Jahren verloren viele Maschinen infolge rapiden und grundlegenden technischen Wandels ihre Funktion und, mit diesem Strukturwandel einhergehend, zwangsläufig viele Menschen ihre Jobs – und „kamen ins Museum“. Bis heute sind ehemalige Drucker und Setzerinnen als Ehrenamtliche und Honorarkräfte im Museum der Arbeit aktiv. Die sogenannten Praxisexpertinnen und -experten machen das

Museum lebendig: Sie führen die historischen Maschinen vor und erzählen als „Arbeitsexperten“ dem Publikum aus ihrem ehemaligen Berufsleben. Ein weiterer Bereich zeigt am Beispiel von Kakao und Kautschuk Arbeitsplätze im Handel und im Kontor. Anhand von Kautschuk, dem Ausgangsstoff für die Gummiherstellung, können die Besucherinnen und Besucher den Weg dieses Rohstoffs von der Gewinnung in den tropischen Anbaugebieten und dem Überseeexport bis hin zur Qualitätssicherung im Hamburger Hafen verfolgen. Dieses Narrativ bildet den Übergang zur Geschichte der New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, auf deren ehemaligem Gelände sich das Museum befindet. Seit 1873 stellt dieses Unternehmen, wenn auch an wechselnden Standorten, Kämme aus Hartgummi her, die sie zunächst in Barmbek, später in Harburg und heute in Lüneburg produziert. Bis 2010 existierte auch eine Ausstellung zur Frauen- und Geschlechtergeschichte, die Frauenarbeitsplätze in der Fischindustrie zeigte, Haus- und Familienarbeit sowie die Geschlechterrollen thematisierte. Diese Ausstellungseinheit war 1997 ein Novum, denn bis dahin war es nicht selbstverständlich, die Kategorie Geschlecht in die Museumsarbeit zu integrieren oder als Thema aufzugreifen.

Im Januar 2017 wurde die Dauerausstellung des Hamburger Museums der Arbeit 20 Jahre alt und in vielen Bereichen der Ausstellung hat sich seither wenig verändert – mit Ausnahme der Abteilung „ABC der Arbeit – Vielfalt, Leben, Innovation“, die der Ausstellung zur Frauen- und Geschlechtergeschichte folgte und in deren Mittelpunkt ca. 20 Lebensgeschichten und Arbeitsbiographien aus dem 20. Jahrhundert von Arbeiterinnen, Angestellten, Handwerkern, von Männern und Frauen aus verschiedenen Berufen und Branchen stehen. Doch sowohl die Arbeitswelt als auch die Anforderungen an ein modernes Museum haben sich gewandelt. Das Museum steht deshalb vor einem Paradigmenwechsel und wird sich neuen Fragestellungen, Präsentationsformen und Veranstaltungsformaten öffnen, um den rasanten Wandel in der Arbeitswelt des 21. Jahrhunderts zu thematisieren und zu diskutieren. Technologische Umbrüche folgen immer schneller aufeinander, Dienstleistungen werden in globalem Maßstab erbracht, prekäre Beschäftigungsformen und psychische Belastungen nehmen zu. Neue Lebensentwürfe stellen die Arbeitsnormalbiographie infrage. Konflikte um den Wert der Arbeit, um gerechte Bezahlung, um die Entgrenzung von Arbeit und Freizeit brechen auf. Denn Roboter und Computeralgorithmen rütteln an den Grundfesten der bisherigen Arbeitsgesellschaft. Immer häufiger übernehmen Maschinen die Aufgaben der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der traditionellen Erwerbsarbeit. Die Roboter werden zu Kollegen des Menschen. Industrie 4.0 sei möglicherweise die größte Herausforderung für die Welt überhaupt, mutmaßen einige Expertinnen und Experten. Noch befinden sich die Industrieländer am Übergang zu einem neuen Zeitalter. Wie aber wird die Gesellschaft von morgen aussehen? Welchen Platz wird der Mensch für sich finden? Und welche Rolle wird überhaupt noch die Arbeit dabei spielen? Das sind die Fragen, die für eine neue Dauerausstellung des Museums der Arbeit relevant sind und zur Diskussion stehen.

In Sonderausstellungen können neue Themen gesetzt und neue Formate sowie Vermittlungsmethoden erprobt werden. Von Ende August 2016 bis April 2017 zeigte das Museum der Arbeit die Ausstellung „Entscheiden. Eine Ausstellung über das Leben im Supermarkt der

Möglichkeiten“, eine Produktion des Stapferhauses in Lenzburg. Die interaktive Ausstellung, in der alle Besucherinnen und Besucher ihr eigenes Entscheidungsprofil erstellen konnten, sprach im Museum der Arbeit besonders junge Leute an. Sie greift ein Thema auf, das jeden beschäftigt, denn tagtäglich treffen wir bis zu 20.000 Entscheidungen und stehen oft vor der Qual der Wahl.<sup>23</sup> Dabei fragt die Ausstellung nach dem Zusammenspiel von persönlicher Freiheit und gesellschaftlicher Verantwortung. In den museumspädagogischen Programmen, die die Schülerinnen und Schüler zum Diskutieren animierten, ging es um Methoden zur selbstbewussten Entscheidungsfindung und um das Thema Berufswahl. Im Workshop „Was willst Du mal werden?“ konnten sich Jugendliche mit Fragen der eigenen Berufsorientierung auseinandersetzen.

Auch mit dem nächsten Sonderausstellungsprojekt „Das Kapital“ greift das Museum ein aktuelles und gesellschaftspolitisch relevantes Thema auf. Es nimmt das 150-jährige Jubiläum der Erstveröffentlichung von Karl Marx' „Das Kapital. Band I“ zum Anlass einer spannenden und kontroversen Auseinandersetzung mit der Geschichte und Aktualität dieses Klassikers. Die Ausstellung dokumentiert erwartungsgemäß die Entstehungs- und Rezeptionsgeschichte des Werkes. Im Mittelpunkt aber steht der Diskurs über aktuelle Themen in der Gesellschaft und über den Kapitalismus heute. Schließlich beschäftigt sich ein weiteres Ausstellungsprojekt mit den Auswirkungen von Digitalisierung, künstlicher Intelligenz und Robotik auf die Arbeitswelt. Gemeinsam mit dem Bucerius Lab der „Zeit-Stiftung Ebelin und Gerd Bucerius“ arbeitet das Museum an einer Ausstellung, die die neuartigen Veränderungen der Arbeitswelt und die daraus resultierenden Herausforderungen für den Menschen und unsere Gesellschaft aufgreift. Wird der Mensch überflüssig werden, wenn sich diese Technologien weiterentwickeln? Oder müssen wir die Rolle des Menschen, seiner Berufe und seiner Berufung neu definieren?

Neue Akzente setzt das Museum der Arbeit auch im Bereich Bildung und Vermittlung. Das Museum erhält 4,2 Millionen Euro aus Bundesmitteln für die denkmalgerechte Sanierung und Umnutzung des letzten noch unsanierten Gebäudes auf dem ehemaligen Gelände der New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, dem sogenannten Torhaus, zum Ort der Kommunikation und Vermittlung. Neben der Gastronomie sollen hier museumspädagogische Räume, Werkstätten und Labs in Kooperation mit anderen Einrichtungen entstehen und neue Formate entwickelt werden.

Längerfristig muss auch die Dauerausstellung dem Anspruch, aktuelle Perspektiven einzunehmen, gerecht werden. Neben der klassischen Ausstellung soll ein interaktiver Raum entstehen, der sich der Geschichte der Arbeit sowie ihren kulturellen und historischen Prägungen widmet. Die Besucherinnen und Besucher können sich selbständig auf verschiedenen Ebenen und mit verschiedenen Sinnen mit dem Thema „Was ist Arbeit?“ auseinandersetzen. Dies beinhaltet u. a. Fragestellungen wie: Was bedeutet Arbeit in verschiedenen Kulturen,

---

<sup>23</sup> Vgl. Arts & Sciences Exhibitions and Publishing GmbH (Hrsg.), Homepage der Ausstellung „Entscheiden“, <http://www.entscheiden.eu/ausstellung/über-die-ausstellung> [Zugriff: 06.04.2017].

Religionen und historischen Kontexten? Und: Was bedeutet Arbeit für jeden Einzelnen? Die sogenannte Vermächtnis-Studie, bei der Die Zeit, das Institut für angewandte Sozialwissenschaft und das Wissenschaftszentrum Berlin mehr als 3.100 Deutsche befragt haben, zeigt, dass sich die Einstellung zur Arbeit in den letzten 30 Jahren verändert hat.<sup>24</sup> Für viele Menschen bedeutet Arbeit heute nicht mehr nur Last, sondern auch Lust. Statt um Broterwerb geht es heute offensichtlich vermehrt um Selbstverwirklichung und Sinnstiftung.

Mit den oben genannten Maßnahmen will sich das Museum Schritt für Schritt diesen neuen Fragestellungen öffnen, neue Formate erproben und sich damit insbesondere auch am gesellschaftlichen Diskurs über diese Thematik beteiligen.

## 7 Resümee

Die Technik- und Industriemuseen haben in den letzten zehn Jahren verschiedene Strategien und Wege beschritten, um ihre Relevanz in einer modernen, mehr und mehr digitalisierten Gesellschaft sichtbar zu machen und ihre Attraktivität zu steigern. Sie haben ihre Stärken ausgebaut und die anschaulichen Vorführungen der Maschinen und Modelle durch Experimentierstationen und Mitmachausstellungen ergänzt. Sie haben sich als Orte der naturwissenschaftlich-technischen Bildung etabliert, und sie nehmen ihre Rolle als Orte des gesellschaftlichen Diskurses sehr ernst. Sie lösen die Grenzen der klassischen Museumssparten auf und setzen neue Präsentationsformen ein. Sie sprechen Menschen unabhängig von ihrer kulturellen Bildung und ihrer sozialen Zugehörigkeit an. Schließlich nutzen die Museen die Möglichkeiten der fortschreitenden Digitalisierung für neue Vermittlungsformate in Ausstellungen, für den Aufbau von Sammlungsdatenbanken und Wissensportalen, für den direkten Dialog mit den Besucherinnen und Besuchern online und für den Austausch von aktuellen Ereignissen und Informationen im Bereich Social Media.

## Abbildungsnachweise

- 1 Deutsches Museum, München
- 2 Technoseum, Landesmuseum für Technik und Arbeit, Mannheim
- 3 Weltkulturerbe Völklinger Hütte, Foto: Karl-Heinrich Veith
- 4, 5 Museum der Arbeit, Hamburg

<sup>24</sup> Vgl. Rudolf Novotny, Paul Blickle, Julian Stahnke, Sascha Venohr, Generation Gibtsnicht, 3. März 2016, <http://www.zeit.de/gesellschaft/2016-03/generationen-jugend-alter-sex-drogen-arbeit-kinder-vermaechtnis-studie> [Zugriff: 06.04.2017].

# Einschätzungen zur Entwicklung der europäischen Technikmuseen und ihrer Ausstellungen

Gregor Isenbort

*Technikmuseen haben seit ihrer Entstehung im 19. Jahrhundert mehr als alle anderen versucht, Objekte in einem historischen oder thematischen Bezug zu kontextualisieren. Dies ging einher mit einer zunehmenden Spezialisierung der Museen und dem Versuch, Technik nicht als lebloses Element, sondern in ihrem Gebrauch verständlich zu machen. Schließlich waren Technikmuseen immer auch mit aktuellen Entwicklungen und Neuerungen befasst, so dass sich ihre Sammlungs- und Ausstellungstätigkeit in besonderem Maße unter den Bedingungen großen öffentlichen Interesses vollzog. Paradoxe Weise waren es aber gerade auch Technikmuseen, die zum Inbegriff des verstaubten, besucherfeindlichen Lagerplatzes für überholte Gerätschaften geraten konnten. Darin lag ein wesentlicher Grund für die neue Konzeption der Science Center, die als neuer Typus der Ausstellung von Technik geradezu von Besuchern selbst geschaffen zu sein scheinen. Die Interaktion wurde zum neuen Credo der Ausstellungskultur. Weitere Entwicklungsschübe kamen aus den Veränderungen im Bildungsbereich, in dem die Relevanz der MINT-Fächer zunehmend erkannt wurde. Dem folgten nicht nur die Science Center, sondern auch die traditionellen Technikmuseen mit neuen Leitlinien der Präsentation und neuem Selbstverständnis im Kontext aktualisierter Programme zur MINT-Bildung. Seit etwa zehn Jahren bewegen sich Technikmuseen traditioneller Prägung und Science Center stärker aufeinander zu. Werden Erstere immer interaktiver, nutzen Letztere zunehmend das Format der kontextualisierten Gestaltung, um ihre vornehmlich experimentellen Darstellungen zu erlebbaren Ausstellungen fortzuentwickeln. Der Beitrag beleuchtet anhand ausgewählter europäischer Beispiele diese aufgezeigte Entwicklung.*

Seit ihrer Entstehung im 19. Jahrhundert haben Technikmuseen mehr als andere Museen versucht, Objekte zu kontextualisieren. Helmut Gold und Hartwig Lüdtke haben in ihrer 2012 erschienenen Bestandsaufnahme<sup>1</sup> aber festgestellt, dass es gerade die Technikmuseen waren, die sich in den letzten Jahrzehnten u. a. aufgrund der Entwicklung der Science Center in Deutschland verändern mussten. Grund hierfür war, dass die bisherigen, auf lineare Rezeption angelegten Versuche der historischen Kontextualisierung nicht mehr genügten. Dies betraf sowohl die zum Teil neuartigen Möglichkeiten der Interaktion als auch den Bezug auf die grundsätzlich veränderten Erwartungen der Besucher. Die einst so innovativen und lebendigen Science Center wiederum waren es, die sich im Gegenzug immer mehr des Repertoires der klassischen Technikmuseen bedienten.

Die chronologisch-lineare Aufbereitung der Techniksammlungen war über lange Zeit hin das vorherrschende Prinzip für deren Präsentation in Ausstellungen. Ihr gegenüber trat eine

---

<sup>1</sup> Vgl.: Helmut Gold, Hartwig Lüdtke, Technikmuseen, in: Bernhard Graf, Volker Rodekamp (Hrsg.), Museen zwischen Qualität und Relevanz. Denkschrift zur Lage der Museen, Berlin 2012, S. 120 f.

thematische und die gesellschaftliche Relevanz berücksichtigende Gestaltung in den Hintergrund. Dies sollte jedoch nicht als Kritik verstanden werden: Schlichtweg war der Bedarf dafür noch nicht entwickelt. Andererseits aber sind es gerade die Technik und ihre Entwicklung, die selbst eine thematische Fokussierung nahelegen. Entsprechend spezialisierten sich viele Museen früh auf einzelne Bereiche, in die sie dann wiederum die historische Dimension so einziehen konnten, dass zum Beispiel eine gedachte Aufstiegslinie in der Gegenwart endete.

Ein solchermaßen konstruierter Gegenwartsbezug ist ein maßgeblicher Faktor in der Entwicklung der Technikmuseen. Die Ausstellung von Technik kommt nicht ohne Veranschaulichung aktueller Tendenzen aus. Diese wiederum benötigen eine historische Tiefendimension in der Ausstellung, um überhaupt als aktuell erkennbar zu werden. Gute Beispiele für die Relevanz dieser Aspekte bietet die Geschichte der Postmuseen oder später der Kommunikationsmuseen, die an verschiedenen Orten in Deutschland entstanden. Die Frage nach der Art des Gegenwartsbezuges wurde hier dahingehend beantwortet, dass der Kommunikationsakt selbst in seiner jeweils aktuellen Einbindung in eine sich wandelnde Gesellschaft in den Vordergrund trat und den rein historisch-technischen Aspekt zusehends ablöste.

Das Beispiel ist jedoch nicht repräsentativ für die Entwicklung insgesamt. Es scheint, dass die Technikmuseen seit den 1980er Jahren einen drohenden Bedeutungsverlust erlebten, der den oben erwähnten Aufbruch zu neuen Ausstellungskonzeptionen mit beflügelte. Denn paradoxerweise schienen mit den Technikmuseen gerade diejenigen Museen, denen an Aktualität und Gegenwartsbezug besonders gelegen sein musste, nunmehr von manchen gleichsam als Inbegriff eines Lagerplatzes für überholte Gerätschaften und funktionslos gewordene Artefakte wahrgenommen zu werden. Vielleicht weil die chronologisch-lineare Präsentation so dominant war, Museen sich oft auf einen isolierten Technikbereich konzentrierten und als nur für sich agierende Institutionen verstanden wurden, entfernten sich Museumsanspruch und Publikumsinteresse deutlich voneinander. Obwohl in der Geschichte der Technikmuseen der Gedanke nie in Vergessenheit geriet, dass Technik nicht als Reihung leblos ausgestellter Einzelobjekte, sondern im (vorgeführten) Gebrauch zugänglich wird, schien es neuer Wege der Besucheransprache zu bedürfen, um die Ausstellungen wieder besser in den Fragehorizont der Gesellschaften des ausgehenden 20. Jahrhunderts hinein zu vermitteln. Die Reichhaltigkeit der eigenen Sammlung wurde stolz gezeigt, eine Kontextualisierung im gesellschaftlichen oder thematischen Sinn schien aber weitgehend unberücksichtigt.

Wie sich in spezifisch europäischer Perspektive die Entwicklung der Technikmuseen in den letzten zwei Jahrzehnten in Bezug auf die genannten Parameter beschreiben und wie sich trotz aller Heterogenität im Einzelnen daran eine Linie ausmachen lässt, die uns zugleich Hinweise auf die mögliche und notwendige Fortsetzung der Neuorientierung gibt, soll in den folgenden Überlegungen weiter ausgeführt werden. Im europäischen Ausland wurde in beeindruckender Weise die Entwicklung der Technikmuseen hin zum Science Center, ebenso zum neuen Typus des *science museum*, vorangebracht. Vornehmlich zu nennen sind

hier das Technische Museum in Stockholm<sup>2</sup>, das NEMO Science Museum in Amsterdam<sup>3</sup>, das Scheepvaart Museum/National Maritime Museum in Rotterdam<sup>4</sup> und der Parque de las Ciencias in Granada.<sup>5</sup> Die ausgewählten Beispiele zeigen, wie die Integration traditioneller Elemente in neue Strukturen der thematischen Präsentation von Technik im einst als „museal“ definierten Raum gelingen und mit Hilfe einer Fokussierung auf die interaktive Erzählung die historische mit der sozialen Kontextualisierung von Technik erfolgreich vermittelt werden kann.

Für die skizzierte Entwicklung der Technikmuseen ist das Ineinandergreifen verschiedener Faktoren kennzeichnend. Technikmuseen standen und stehen wegen ihrer Interessen an der Veränderung der Alltagsbedingungen, aber auch mit ihrem Anliegen, deren Hintergründe in Wissenschaft und Forschung verständlich zu machen, der Lebenswelt ihrer Besucher in besonderer Weise nahe. Daher werden nicht zuletzt immer wieder spektakuläre neue Objekte, aber auch ihre Ansätze und Präsentationen Gegenstand der öffentlichen Diskussion. Hierhin gehören auch die beträchtlichen Besucherzahlen sowie die Tatsache, dass Besucherschichten kommen, die Museumsbesuchen sonst eher skeptisch gegenüberstehen.

Technikmuseen haben es mit zwei Typen von Objekten zu tun, die unterschiedlich aufzubereiten sind: dem konkreten, anschaulichen Objekt, das von sich aus Interesse weckt, und dem Abstrakten, für das es erst Methoden der Veranschaulichung und Erschließung zu finden gilt. Den zweiten Typus nehmen die Ansätze in den Blick, die nach einem Thema suchen, das der abstrakten Dimension gerecht wird, und einen Zusammenhang schaffen, durch den das Abstrakte zugänglich und fassbar wird. Aber auch für den ersten Typus der konkreten Objekte gibt es Faktoren, die Veränderung und Neuansatz erforderlich machen. Die konkreten Objekte der Technik unterliegen rascher Veränderung, woraus sich ein Teil der Ausstellungsgeschichte erklären lässt. Je schneller und differenzierter sich die technische Entwicklung in immer komplexere, eigenständige Bereiche hinein vollzog, desto mehr waren die Museen gezwungen, sich von einem universalen Ansatz zu verabschieden und analog zur Differenzierung der technischen Bereiche auch selbst einen höheren Grad an Spezialisierung zu suchen. Es entstanden auch zahlreiche auf kleinere und speziellere Linien konzentrierte Sammlungen und Ausstellungen, die sich zum Beispiel der Geschichte einzelner Produkte widmeten.

In diesem Kontext der Spezialisierung erreichte das historische, objekt-zentrierte Prinzip seine herausgehobene Stellung. Aus dem Sammlungsbereich stammten die Leitlinien, möglichst vollständig und möglichst lückenlos das jeweils gewählte Spezialgebiet zu dokumentieren. Als Ordnungsprinzip bot sich dafür das chronologisch-historische an, das von der Sammlung auf die Ausstellung übertragen wurde. Es entstanden auktorial-hegemoniale Kuratoren-ausstellungen, die die Wahrheit postulieren. Im Zusammenspiel von Gegenwartsbezug, Ak-

---

<sup>2</sup> Vgl.: <http://www.tekniskamuseet.se/en/> [Zugriff: 10.08.2017].

<sup>3</sup> Vgl.: <http://www.nemosciencemuseum.nl/en/> [Zugriff: 10.08.2017].

<sup>4</sup> Vgl.: <http://www.hetscheepvaartmuseum.ne/germ> [Zugriff: 10.08.2017].

<sup>5</sup> Vgl.: <http://www.parqueciencias.com/parqueciencias/> [Zugriff 10.08.2017].

tualität, den Interessen der Besucher und der internen, rasanten Entwicklung der Technik als Ausstellungsobjekt ist Historisierung aber durchaus ambivalent. Als Aufbewahrungsort für Gerätschaften, die nur Staunen erregen, weil der Mensch der Gegenwart sich keine Welt vorstellen kann, in der diese Gerätschaften nützlich sein konnten, ist paradoxerweise gerade das Technikmuseum, das sich mit einer grundsätzlich zukunftsorientierten kulturellen Tätigkeit beschäftigt, ein von der Zukunft weit abgewandter Ort.

Zu den Fragen, die eine Institution wie das Technikmuseum stellen muss, gehört auch, in welche Richtungen die dokumentierte technische Entwicklung weitergedacht werden kann, wie sie sich im kulturellen Kontext unter veränderten Bedingungen darstellt und welche Aspekte einer möglichen zukünftigen Entwicklung wünschenswert sein könnten – und welche nicht. Innerhalb eines einfachen, positivistischen Fortschrittsmodells, in dem sich Schwierigkeiten durch weiteren Fortschritt von selbst lösen werden, kann auch eine Sammlung, die allein chronologisch angelegt ist, Informationsbedürfnissen genügen. Eine diskursive Betrachtungsweise, die „Sinn“ und „Wahrheit“ als Konstruktionen verhandelt und nicht als gegeben postuliert, findet so jedoch nicht statt.

Isoliert vom Rest der Kultur und Gesellschaft, beschränkt auf den internen Entwicklungsprozess und also auch losgelöst von den unmittelbaren Funktionskontexten zum Beispiel einer Maschine in der konkreten Arbeitswelt von Individuen, lässt sich Technik, durchaus mit sachlicher Rechtfertigung, auch ohne Rücksicht auf soziale Folgewirkungen ihres Einsatzes betrachten. Aber eine Ausstellung, sei es eine mit unmittelbarem Bezug zu einer Sammlung, sei es eine selbständige, kann die gesellschaftlichen Aufgaben als Museum nicht wahrnehmen, wenn sie isolierte Entwicklungsstränge in einem Binnenbereich zum Ausstellungsprinzip erhebt. Im 19. Jahrhundert konnte die erstaunliche Entfernung der Lebenswelt von ihren natürlichen Begrenzungen, die allein von technischer Entwicklung bewerkstelligt wurde, als Ausstellungsmotiv ausreichen. Eine gesellschaftliche Institution, in der Verständnis- und Vorstellungskraft für das Mögliche und das Kommende geschärft werden können, lässt sich aus einem solchen Ansatz aber nicht entwickeln. Wenn es einmal gereicht haben sollte, Verfahren und Produkte effizienter Industrieproduktion den Besuchern eher wie heilige Gerätschaften auf Altären zur bloß ehrfürchtigen Anschauung darzubieten, so ist es das heute zweifellos nicht mehr.

Der große Erfolg und die öffentliche Anteilnahme an den musealen Präsentationen der Technik verdankten sich in der Vergangenheit also durchaus auch einem Selbstverständnis der Gesellschaft, in der die Beherrschbarkeit der Technik kein Problem war, weil sie den technischen Fortschritt als den eigenen ansah. Hier konnten die Besucher sicher sein, dass die Geschichte nicht abgeschlossen war und sie Teil eines Prozesses waren, der in der richtigen Richtung weitergehen würde. Das ausgestellte Vergangene war wie ein Versprechen auf eine bessere Zukunft. Die Straßenbahn, mit der die Besucher vielleicht angereist waren, würde selbst bald Teil der Ausstellung sein, weil der technische Fortschritt sie überholt hatte.

Schließlich dürfte das Interesse an den Technikmuseen in der sich verändernden und komplexer gestaltenden Gesellschaft der Moderne auch einem didaktischen Moment zu verdanken sein. Die Mehrheit der Museumsbesucher dürfte auch jetzt die ausgestellte Technik gerade nicht aus ihrem Gebrauch in Fabriken und auf dem Weg aus den Entwicklungslabors kennen. Die Umgestaltung der eigenen Lebenswelt durch neue technische Verfahren und Produkte ist jedem vertraut, aber das Technikmuseum als Vermittler und Erklärer vermag auch die Hintergründe zu liefern. Eine berechtigte Erwartung von Besuchern dürfte wohl darin bestehen zu erfahren, was tatsächlich hinter den immer neuen Gesichtern der Gegenwart steht.

Ausstellungsmacher erleben angesichts der Ausweitung technischer Innovation auf große Bereiche der Gesellschaft und die gesamte Gegenwartskultur auch eine Ausweitung der Ansprüche, die an sie gestellt werden. Im skizzierten Wechselspiel von Gegenwartsbezug, historischer und sozialer Dimension der Technik gab es durchgehend Anlass zu einer Umgewichtung der Aspekte einer Ausstellung. Ausstellungen des 21. Jahrhunderts sind aber sicher nicht mehr gehalten, sich zwischen Technikbegeisterung und -skepsis, wie sie in der langen Tradition zum Beispiel in der Nachfolge Jean-Jacques Rousseaus mit ihrem Eintreten für den Eigenwert der Natur, des Individuellen und des Sozialen greifbar ist, in einfacher Weise zu positionieren. Sie können nicht anders, als ihre Objekte in ihren vielfältigen Kontexten vorzustellen. Sie müssen erzählen können, was mit den Objekten angestellt wurde, und sie müssen diese Erzählung so gestalten, dass sich Besucher als Akteure verstehen lernen und nicht mehr als bloßes Publikum eines von anderen gesteuerten Schauspiels. Die Linearität einer objektzentrierten Ausstellung wird zugunsten einer multiperspektivischen Interaktion aufgegeben. Technik ist keine mitreißende Naturgewalt, sie ist Zwecken Einzelner und einzelner Gruppen unterworfen und von Interessen geleitet, die außerhalb ihrer selbst liegen. Und sie ist ebenso wenig isoliert von den sozialen Welten, in die sie mittlerweile über Arbeits- und Freizeitgestaltung bis in die letzten Winkel des individuellen Lebens ausgreift. Und auch hier gilt, dass sich eine solche Bedeutung in der einem Archiv nachgebildeten aufsteigenden Reihung technischer Objekte von „primitiv“ bis „unglaublich“ nicht zeigen lässt.

Relevant für die Neuausrichtungen technischer Ausstellungspraxis ist also nicht nur, dass Ausstellungen je nach Objektsorte ganz verschiedene Bedingungen vorfinden und unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werden müssen. Es ist vor allem die gesellschaftliche Reichweite einer Innovation, die in großer Breite das individuelle Erleben, aber auch die Organisation der Gemeinschaft verändert. Technik betrifft und verändert grundsätzlich die Lebensabläufe und Lebensbedingungen größter gesellschaftlicher Gruppen. Digitalisierung und Industrialisierung verändern die Gesellschaft umfassend, nicht bloß in einzelnen Produktionsbereichen oder Arbeitsumfeldern. Weltweite technische Entwicklungen kennen keine nationalen, politischen, religiösen oder sonstigen kulturellen Barrieren. Die Menschen allerdings, die mit ihnen umzugehen haben, sind immer Teil spezifischer und heterogener kultureller Zusammenhänge. Aus dem Konflikt zwischen Gleichheit technischer Entwicklung und Unter-

schiedlichkeit ihrer kulturellen Einbettung formt sich so eine weitere entscheidende Aufgabenstellung für die Ausstellungsmacher der Zukunft.

Ein solcher Konflikt zwischen globaler Reichweite der technischen Innovation einerseits und regional, sozial und kulturell spezifischer Reaktion andererseits nötigt zu eigenständigen Ansätzen in der Ausstellungspraxis, die die Technikmuseen von anderen Kulturinstitutionen unterscheidet. In Letzteren stellt der Freiraum des Nachdenkens und kritischen Entwurfs seine eigenen Anforderungen, bei der Technik ist die Verbindung von Sacheinsicht mit dem Nachdenken über Folgen und Möglichkeiten der gesellschaftlichen Steuerung eine konkrete Herausforderung. Das verstehende Wissen soll zum Umgang mit Problemen größter Reichweite befähigen. Die Ausstellung als Erlebnisraum funktioniert nur in der Verbindung von sinnlicher Ansprache und kognitiver Herausforderung. Ohne die beständige Suche nach Möglichkeiten, die gesammelten oder ausgestellten Objekte in unmittelbare Erfahrungsreichweite immer neuer Generationen zu bringen, gibt ein Museum den Bereich frei, der für das Verständnis und korrigierendes Nachdenken auf die Bedingungen unserer konkreten Lebenswelt vorgesehen und notwendig ist.

Insofern müssen Technikmuseen ihre Aufgaben also immer als mehrfache verstehen, nämlich, je nach Ausrichtung unterschiedlich gewichtet, als Orte der Sammlung, Darstellung und Kontextualisierung, die Nachdenken über die Zukunft ermöglichen. Der technische Fortschritt scheint die Bedeutung des Technikmuseums als Akteur im gesellschaftlichen Bildungsbereich spürbar erhöht zu haben. Statt Technik zu isolieren, schlagen Ausstellungen Möglichkeiten kultureller, politischer und sozialer Vernetzung des Technischen vor. In den großen, von Technik verursachten oder angetriebenen Veränderungen der Lebenswelt liegen die tatsächlich thematisch relevanten Zusammenhänge. Sie in den neuen Formen der erlebnisorientierten Erzählung in der Ausstellungspraxis präsent zu machen, prägt entscheidend die gegenwärtigen Tendenzen in der Museumskultur.

Unter den skizzierten Bedingungen haben sich ausgehend von den USA auch in Europa in den letzten Jahrzehnten die Science Center und die thematischen Ausstellungen entwickelt. Plakativ formuliert: Die auf Erkenntnis ausgerichtete Interaktion mit den Objekten ist an die Stelle eines stillen Staunens getreten. Lange Zeit scheint der Kontext vor allem dadurch hergestellt worden zu sein, dass man vom Objekt und seiner Funktionsweise ausging. In seiner Ausprägung und Dynamik neu ist der Ausgang nicht mehr allein vom Objekt, sondern von der Bedeutung der jeweiligen technischen Entwicklung.

Science Center stehen für einen ganz neuen Ansatz in der Präsentation und Vermittlung so verstandenen technischen Wissens. Das Science Center stellt eben diesen Begriff der Interaktion in den Mittelpunkt seiner Arbeit und sieht seine Aufgabe darin, Besuchern aktiv Aspekte des technischen Wissens, der wissenschaftlichen ebenso wie der praktischen Seiten der Technik nahezubringen. An die Stelle einer Belehrung über historische Abläufe, die vom Museum fertig und abgeschlossen aufbereitet und vermittelt werden, suchen die Science Center die Teilnahme der Besucher am vorgestellten Geschehen. Kognitives Erfassen wird teils durch die

unmittelbare Erfahrung befördert, teils von dieser im Hinblick auf eine eigenständige Auseinandersetzung der Besucher mit den technischen Verfahren und Produkten an die zweite Stelle gerückt. Überspitzt gesagt: Das Lernen aus dem Vollzug der Gegenwart wird über das Kennenlernen der Vollzüge der Vergangenheit gestellt. Diese Orientierung steht auch hinter der besonderen Zuwendung der Science Center zu einem jüngeren Publikum und dem Versuch, Jugendliche im Sinne einer Beförderung des *public understanding of science* gezielt mit der Vielfalt und Faszination naturwissenschaftlichen Denkens und technischer Entwicklung vertraut zu machen.

Ein gutes Beispiel hierfür ist das NEMO Science Museum in Amsterdam. Ursprünglich ein Wissenschaftsmuseum mit großer Sammlung, wurde es in den 1990er Jahren zum Science Center im klassischen Sinne umfunktioniert und erhielt im Zentrum Amsterdams einen spektakulären Neubau von Renzo Piano. Heute nennt sich dieses Science Center wieder NEMO Science Museum und verändert seine Ausstellungen weiterhin kontinuierlich. Exemplarisch kann es für eine wichtige Entwicklung im ganzen europäischen Raum stehen: Als Museum alten Typs kaum noch besucht, wurde es in einen vielbesuchten und attraktiven Ort verwandelt, der eine besondere Expertise in der Darstellung (komplexer) physikalischer Phänomene erreicht hat. Da aber die eindimensionale thematische Ausrichtung auf Phänomene allein wiederum nicht ausreichend erschien, wurden Elemente der Ausstellungsgestaltung sowie der Narration zu Hilfe genommen, um zugleich mehrere und verschiedenartige Themenbezüge einzubauen. An die Stelle einzelner Linien tritt für die Objekte ein Netz von Bezügen, die als einander ergänzend, aber auch konkurrierend erfahren werden können. Einen weiteren Faktor der Neuausrichtung bildete der Abschied von der alleinigen Fokussierung auf Natur- und Technikwissenschaften. Diese werden nun interdisziplinär eingebettet, durch wissenschaftliche und außerwissenschaftliche Perspektiven ergänzt und so der konkreten Lebenswelt der Besucher unmittelbar geöffnet. Bisheriger Höhepunkt dieser Entwicklung war die vieldiskutierte Ausstellungseinheit über Sexualität, die vor allem für Jugendliche in der Pubertät geschaffen wurde.

Parallel zu den skizzierten Entwicklungen hat der thematische Bezug der Ausstellung von Technik auf die gesellschaftliche Lebenswelt der Menschen eine ganz neue Qualität und innovative Dynamik entfaltet. Man kann diese Tendenz in Technikmuseen etwa seit den 1970er Jahren beobachten. Beispiele sind das Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim (heute Technoseum) oder die DASA Arbeitswelt Ausstellung in Dortmund. Die Hierarchie zwischen historischer und thematischer Kontextualisierung wird hier aufgehoben, und im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen die thematischen Bezüge, über die die Objekte in die Lebenswelt hineinragen und umgekehrt in ihrer Wahrnehmung, in ihrem Gebrauch und ihrer Beurteilung von dieser unmittelbar betroffen werden. Beide Häuser haben auch zunehmend interaktive Elemente aufgenommen, die zuvor eher den Science Centern zugeordnet wurden. Auch die großen deutschen Technikmuseen in München und Berlin haben zuletzt die Aufmerksamkeit der Besucher mit Ausstellungen erreicht, die sich nicht auf die Darstellung der im engeren Sinn technologischen Entwicklung beschränkten. Die Berliner

Ausstellung „Das Netz“ geht weit über die rein technikhistorische Dimension hinaus und nähert sich den Chancen und Problemen technischer Entwicklung auf breiter Ebene.

Ein vergleichbarer Ansatz zeigt sich in der Umgestaltung des Technikmuseums in Stockholm. Dieses Museum hat vor etwa 15 Jahren entschieden, sich in seiner gesamten Ausstellung auf Familien als Zielgruppe zu konzentrieren und sich damit besonders für Kinder zu öffnen. Damit verbunden war die nahezu vollständige Abkehr von der rein technikgeschichtlichen Ausstellung hin zu thematisch angeordneten Schwerpunkten, die Erfahrungsdimensionen der Lebenswirklichkeit der Besucher oder Bedingungen gesellschaftlichen Wandels in den Mittelpunkt der Überlegungen stellen. Interaktive Stationen setzen die Objekte in Szene und machen den Gesamtzusammenhang technischer Entwicklung deutlich. Die Konzeption der neuen Ausstellungseinheit „Mega Mind“ verlässt weitgehend den bisherigen Kanon musealer Inszenierungsformen und erschließt das Thema „Erfinden“ nicht auf konventionelle Weise, sondern indem sie eine für alle Bevölkerungsgruppen anschlussfähige und inklusive Erlebniswelt bietet.

Im 21. Jahrhundert sehen sich die Technikmuseen also einer Fortsetzung und Verschärfung der Herausforderungen gegenüber, die sie seit ihrer Gründung unterschiedlich aufgreifen. Sind der historisch-objektzentrierte und der thematische Bezug zwar weiterhin zwei einander ergänzende und wenigstens in Teilen gleichberechtigte Ansätze in den unterschiedlichen Institutionen, die sich der Sammlung und Ausstellung verpflichtet sehen, so fallen die Entscheidungen über den Vorrang nun nicht mehr so eindeutig zugunsten des Ersteren aus, wie das in der Vergangenheit der Fall war. Vollständigkeit als Prinzip der Sammeltätigkeit und die daraus erwachsene Notwendigkeit, sich nach Sparten zu differenzieren und zu spezialisieren, erscheinen jetzt noch weniger übertragbar auf die Prinzipien der Ausstellungstätigkeit als zu Beginn der neueren Entwicklungen. Hinzu kommen die zahlreichen Anfragen aus anderen Disziplinen wie der Philosophie, den Gesellschaftswissenschaften und der Literatur, die die Technisierung ganzer gesellschaftlicher Lebenswelten und die Vernetzung verschiedenster Bedeutungsstränge ins Bewusstsein gerückt haben. Sie haben gezeigt, dass Technik nicht lediglich einen größeren Umfang erreicht und sich auf größere Gebiete ausgedehnt hat, sondern das sich auch ihre Kontexte und Wirkungen vervielfältigt, zersplittert und intensiviert haben. Politische und soziale Ordnung, individuelles Selbstverständnis in den Industriegesellschaften, Urbanisierung oder Migrationsbewegung lassen sich in vielfältiger Weise mit technischen Faktoren verknüpfen und multiplizieren die möglichen Kontexte, die eine Ausstellung in den Blick nehmen kann.

Die sichtbare Veränderung in der Ausstellungspraxis bildet die Dynamik der Veränderung der ausgestellten Objekte und ihrer sozialen Wahrnehmung ab. Abstraktion und Schnelligkeit der technischen Innovation haben so zugenommen, dass eine isolierte Betrachtung einzelner Technikbereiche dem kaum gerecht wird. Einerseits sind neue Stufen der Digitalisierung und Automatisierung oder Veränderungen in so unterschiedlichen Bereichen wie der Telekommunikation und der Materialtechnik innerhalb kürzester Zeit weltweit und von al-

len Bevölkerungsschichten unmittelbar erlebbar. Andererseits sind aber die jeweiligen technischen Grundlagen, die vielfältigen Wege der Einflussnahme auf die soziale Welt und die regionalen Kulturen so wenig anschaulich und so komplex, dass sie den meisten von der technischen Veränderung betroffenen Bürgern unverständlich bleiben. Die Doppelaufgabe, die daraus erwächst, nämlich die Welt der Technik aus einem bloß mysteriösaft wahrgenommenen Raum herauszuholen und sie zugleich in ihrer Bedeutung im sozialen Raum sichtbar zu machen, ist ein wesentlicher Faktor bei der Suche nach neuen und angemessenen Formen der Ausstellungspraxis in den neuen Museen.

Steht das Science Center vor allem für die in der Selbstreflexion der Ausstellungsinstitutionen gewonnene Einsicht, dass Erlebniskultur (im buchstäblichen Sinne) wesentlich ist für das Wecken von Wissen und Verständnis, so sind neue Faktoren aus dem weiteren sozialen Bereich hinzugetreten. Die politisch geförderte Relevanz der MINT-Fächer im Bildungsbereich, die auf ihrer entscheidenden Rolle für die zukünftige Entwicklung in Wirtschaft und Kultur beruht, hat nicht nur die Science Center, sondern auch die traditionellen Technikmuseen und verwandte Einrichtungen zur Veränderung ihres Selbstverständnisses und Auftrages veranlasst. Programme und Leitlinien der Ausstellungskonzeption können den Bereich der MINT-Bildung nicht außer Acht lassen. Der gesellschaftliche Auftrag an die Einrichtungen hat sich verändert. Ein herausragendes Beispiel für die Aufnahme dieses Auftrages stellt der Parque de las Ciencias in Granada dar. Erwachsen aus der medizinhistorischen Sammlung der Universität Granada, hat man es sich hier zur Aufgabe gemacht, verschiedenste Facetten von Wissenschaft, aber vor allem der Naturwissenschaften, einem breiten Publikum so zu vermitteln, dass Information und Verständnis gleichermaßen gefördert werden. Der Vermittlungsaspekt im Kontext der Anforderungen moderner Bildung steht hier im Vordergrund, ohne dass deshalb auf die Präsentation besonders eindrucksvoller Objekte verzichtet werden müsste. Dieser Ausrichtung ähnlich ist die des NEMO in Amsterdam. Dort werden in verschiedenen thematischen Ausstellungshallen Physik, Biologie, Technik oder Chemie präsentiert. Wissenschaft und deren Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der Gesellschaft sind untrennbar miteinander verbundene Objekte der Ausstellung und Erfahrung. Der permanente Prozess der Aktualisierung wird darin greifbar, dass nur wenige Ausstellungen länger als zwei Jahre zu sehen sind und dann durch neue Ausstellungen ersetzt werden.

Seit einiger Zeit bewegen sich zudem Technikmuseen traditioneller Provenienz und Science Center wieder stärker aufeinander zu. Werden Erstere immer interaktiver, nutzen Letztere zunehmend das Format der kontextualisierten Gestaltung, um ihre vornehmlich experimentellen Darstellungen zu erlebbaren Ausstellungen fortzuentwickeln. In beiden Gruppen spielt die gesellschaftliche Diskussion über Chancen und Risiken der Technikentwicklung eine größere Rolle. Wissenschaftsbegriffe werden über die klassischen MINT-Fächer hinaus erweitert. Manche Technikmuseen verabschieden sich gänzlich von den traditionellen Formen der Vermittlung, so dass für sie ein klassischer Museumsbegriff nahezu nicht mehr anwendbar ist. Dies ist besonders bei Museen der Fall, die zunehmend ein Familienpublikum als Zielgruppe für sich entdecken und eigene Formen des Erlebnisses einer Ausstellung entwerfen wollen.

Darüber hinaus scheint darin eine Tendenz zu liegen, mit der sich technische Museen in Zukunft auseinandersetzen müssen, nämlich das eigene Verhältnis zu Unterhaltung und Erlebnisgestaltung zu klären. Das Lernen in einer Ausstellung soll nicht durch Belehren erfolgen, sondern durch Erleben.

Dabei geht es nicht nur um veränderte Wahrnehmung von Lernprozessen und Erlebniswelten. Die Komplexität technischer Innovation vor allem im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung stellt ganz neue, praktische Herausforderungen an die Präsentation in der Ausstellung, die nicht mit konventionellen Mitteln der Vorführung und Erklärung bewältigt werden können. Denn manches Objekt folgt für sich genommen der Maxime „Wie Sie sehen, sehen Sie nichts“. Was sieht man schon, wenn man ein Smartphone betrachtet? Eine Glasscheibe, eine Metallschale und (maximal) ein paar Knöpfe. Im Inneren der dem Betrachter nichts sagenden und nichts offenbarenden Behälter spielen sich Prozesse ab, die ohne voraussetzungsreiche und komplizierte Erklärungen nicht verständlich gemacht werden können. Der neuen Technik fehlt jede Anschaulichkeit der klassischen Mechanik und Physik, die in spektakulären Versuchsanordnungen, in spannenden Apparaturen und zerlegbaren Maschinen jedem Besucher unmittelbar entgegentrat, selbst wenn auch hier nicht jedes wirksame Gesetz bekannt war. Technische Revolutionen spielen sich jetzt im Verborgenen ab, und viele Objekte riskieren, von Besuchern nicht einmal mehr mit passiver Bewunderung, sondern nur noch mit einem Achselzucken beantwortet zu werden. Der Elektronikfreund mag noch im Gebrauch zum Beispiel eine Vervielfachung der Rechnerleistung oder andere Veränderungen erkennen. Die Mehrzahl der Menschen bleibt außen vor, und diese Schwierigkeit muss auch die Ausstellung, in der solche Objekte aufgenommen werden, im Hinblick auf ihre Besucher aufgreifen.

Technik kann nicht mehr nur als sich selbst erklärendes Objekt ausgestellt werden. Eine der möglichen Lösungen finden die Museen in der Narration, in der Erzählung von ihren Objekten in Zusammenhängen. Museen müssen Vorschläge dafür machen, worin sich ein Objekt einordnen lässt, welche die Bedingungen seiner Entstehung sind und welche die seines Einsatzes. Weil die Erzählung Sinnstiftung und Vorschlag für eine Kontextualisierung der Objekte in einem ist, setzt sie die Verbindung von historischem mit thematischem Ansatz in eigenständiger Weise fort. Das NEMO in Amsterdam und auch der Parque de las Ciencias in Granada zeigen dies in eindrucklicher Weise. Phänomene werden über die Mittel der Ausstellungsgestaltung und der Kontextualisierung in einen narrativen Zusammenhang gestellt. Aus einzelnen Teilstücken wird eine Geschichte, die dem Besucher die Zusammenhänge nahebringt. Auch greifen beide Häuser auf einen stark interdisziplinären Ansatz zurück, um die Netzwerke des Wissens rund um Wissenschaften und Technik anschaulich zu machen.

Die Erzählung, die in die Reflexion auf die Zukunft verweist, ist thematisch angelegt. Die „Museen für Kommunikation“ in Berlin, Frankfurt und Nürnberg haben entsprechend aus der reinen Sammlung kommunikationsgeschichtlicher Daten und Dokumente eine narrative Linie in die Präsentation eingezogen, die Themenschwerpunkte setzen: Kommunikation,

Geschwindigkeit und Transport. So entstehen gleichzeitig Cluster, die sich an den vielfältigen Fragen aus einem Bereich entzünden, wie deren Anordnung in narrative Kontexte, die ineinandergreifen und die jeweiligen Objekte und Bereiche nicht isolieren. Kontext bezieht sich dabei vor allem auf die Bedeutungsgeschichten, die sich als Gründe und Wirkungen der Entwicklung in einzelnen (technischen) Feldern aus dem Bezug zur gesellschaftlichen, politischen oder kulturellen Umgebung anschaulich machen lassen.

Ein weiteres eindrucksvolles Beispiel bietet auch die neue Ausstellungseinheit des Maritiemuseums in Rotterdam, die dem Arbeiten auf hoher See gewidmet ist. Die Mischung aus digitaler Inszenierung und klassischer Ausstellung bereitet in einem weiten Kontext und vielfältigen Querverweisen auf andere Bereiche Themen wie Arbeitssicherheit, Bedrohung durch Naturgewalten und Energieversorgung auf. Auch hier sind die erzählerischen Elemente mit dem Ziel eingesetzt, das Verständnis für die Objekte und ihr Umfeld zu befördern. Besucher sollen durch partizipative Ansätze an der Meinungsbildung zu den genannten Themen einbezogen werden. Das Maritiemuseum setzt dabei nicht auf die Strategie der oben genannten Häuser, die gesamte Ausstellung zu verändern, sondern in einer Dauerausstellung die verschiedenen Möglichkeiten musealer Inszenierung parallel zu zeigen. Aber auch die anderen Ausstellungseinheiten, die sammlungsorientierter gestaltet sind, folgen den Möglichkeiten musealer Narration.

Es reicht nicht, Technik als Gegenstand verklärender Bewunderung vorzuführen und auf die automatisch sich einstellende Faszination zu vertrauen. Selbst in Ausstellungskonzepten, die von einem kaum getrüben Fortschrittsglauben getragen waren, gab es wohl immer auch Reflexe dessen, was wir jetzt in verwissenschaftlichter (mathematisierter) Form als Technikfolgenabschätzung kennen. Aber das Konzept der Ausstellung als eines Erlebnisraumes, in dem Erzählung und Sinnstiftung angeboten und von den Besuchern selbst nachvollzogen werden können, bietet neuartige Chancen der Differenzierung. Das betrifft nicht nur den Abschied von der Vorstellung, es gebe nur extreme Stellungnahmen zum Phänomen der Technik, einen Fortschrittspessimismus einerseits und den Glauben an einen sich selbst regulierenden Fortschritt andererseits, der sich wie Münchhausen am eigenen Schopf sicherlich wieder aus dem Sumpf ziehen wird. Technikmuseen, thematische Ausstellungen und Science Center können mit den neuen Konzepten auch neue Möglichkeiten der Kontextualisierung anbieten, die die Besucher selbständig ausprobieren und auf ihre Zustimmungsfähigkeit prüfen können. Technikausstellungen bleibt die Aufgabe, Kuriositätenkabinette thematisch in Erfahrungsbereiche für Bedeutungsvielfalt zu verwandeln, aus der Besucher Wege zur Orientierung und Urteilsfindung gewinnen können. Die großen historischen Schlagwörter der Industrialisierung, Digitalisierung, Kommerzialisierung oder Globalisierung herunterzubrechen auf den Erlebnisraum Ausstellung, in dem Besucher Akteure und die Objekte Bestandteil sinnstiftender Erzählungen mit offenem Ausgang sind, wird nicht die geringste der Herausforderungen für die Technikmuseen von morgen bleiben.



# Entdecken, Spielen und Lernen im Mercedes-Benz Museum

## Automobilgeschichte für Kinder und Familien

Monja Büdke, Mélanie Pala

*Die Faszination für die Geschichte des Automobils zieht sich durch alle Altersgruppen. Familien mit Kindern sowie Schulklassen können im Mercedes-Benz Museum zahlreiche besondere Angebote wahrnehmen – von der Mitmach-Ausstellung „Faszination Design“ über den Kindergeburtstag bis zum Audioguide für Kinder. 160 Fahrzeuge und gut 1.500 Exponate erzählen im Mercedes-Benz Museum die Historie der Marke Mercedes-Benz. Die absoluten Highlights für Kinder sind silberglänzende Formel-1-Fahrzeuge und faszinierende Flügelträger. Ein echter Müllwagen und der originalgetreu nachgebaute Bus der deutschen Fußball-Nationalmannschaft von 1974 laden sogar zum Einsteigen ein. Für Schulklassen hat das Mercedes-Benz Museum ein pädagogisches Angebot, das in der Museumslandschaft einzigartig ist: Bereits vor dem Museumsbesuch können Lehrer ausführliches Informationsmaterial anfragen, um sich gezielt auf den Besuch und die entsprechende Unterrichtseinheit vorzubereiten ehe die Schulklassen mit Themenheften die Ausstellung erkunden. In den Schulferien finden dann Mitmachprogramme wie das Sommerferienprogramm statt. Jedes Programm bietet einen spielerischen und abwechslungsreichen Zugang zum Thema Automobilgeschichte. Anhand ausgewählter Programmbeispiele sollen die Komplexität und die daraus resultierenden Maßnahmen zum Thema Kinder und Jugendliche im Mercedes-Benz Museum und ihre Zielsetzungen vorgestellt werden.*

### 1 Kinder und Jugendliche im Mercedes-Benz Museum

Im Jahr 2016 hatte das Mercedes-Benz Museum insgesamt 820.000 Besucher, die aus über 144 Ländern kamen. Dabei überwogen mit einem Anteil von inzwischen knapp 60 Prozent Besucher aus dem Ausland. Damit spielt das Mercedes-Benz Museum im Kontext des touristischen Angebots der Region Stuttgart eine gewichtige Rolle.

Eine Zielgruppenanalyse lässt deutlich werden, dass es vier große Interessentengruppen gibt, die das Museum aufsuchen. Die größte dabei ist diejenige der Touristen im allgemeinen Sinne. Hinzu kommt eine Gruppe, die sich als automobil- bzw. klassikautomobilaffin charakterisieren lässt. Hierzu zählen u. a. jene Besucher, die sich in automobilen Markenclubs organisiert haben. Eine weitere Besuchergruppe, und zwar im Umfang von etwa 100.000 Personen, besucht das Museum nicht etwa, um sich die Ausstellung anzusehen, sondern um an einem der zahlreichen Events des Hauses teilzunehmen, etwa am Open Air Sommerkino. Diese Veranstaltung ist seit zehn Jahren etabliert und findet jährlich während insgesamt drei Wochen statt.

Im Jahr 2015 wurden von den 774.000 Besuchern allein rund 179.000 als „Nachwuchs“ gezählt – vom Kleinkind bis zum Studenten, vom Einzelkind bis zur Schulklasse. Das macht damit 20 Prozent des Gesamtbesucheraufkommens aus. Für diese Klientel werden – ergänzend zur allgemeinen Ausstellung des Mercedes-Benz Museums – gesonderte Programme angeboten, die auf diese Besuchergruppe zugeschnitten sind und die nachfolgend ein wenig näher vorgestellt werden sollen:

Seit seiner Eröffnung im Jahr 2006 umfasst das Mercedes-Benz Museum einen Kinder- und Jugendbereich. Damit richtet sich dieses Museum bewusst auch an die jungen Besucher und versteht sich als außerschulischer Lernort, der Automobilgeschichte altersgerecht vermittelt<sup>1</sup>. Die vielfältigen, speziell auf Kinder und Jugendliche zugeschnittenen Programme des Mercedes-Benz Museums entwickelten sich im Laufe der Jahre immer weiter. Sie bauen auf den Bedürfnissen der Besucher und dem reichen Erfahrungsschatz auf, der mit den unterschiedlichen Vermittlungsangeboten gesammelt werden konnte.

Entdecken, Spielen und Lernen im Mercedes-Benz Museum steht für ein vielfältiges Programmangebot für unterschiedliche Altersstrukturen und Gruppen. Durch stetige Evaluationen und Auswertungen von statistischen Analysen werden Bedürfnisse unterschiedlicher Besucherstrukturen – ob Familien, Schulklassen oder Kinder- und Jugendeinrichtungen – ausgewertet und Maßnahmen abgeleitet, um den Besuch noch faszinierender zu gestalten.

## 2 Das Mercedes-Benz Museum als schulischer und außerschulischer Lernort

Museen verstehen sich von jeher als Bildungsinstitutionen und damit als Lernorte. Ihre gesellschaftliche Funktion hat genau in diesem Aufgabenfeld eine zentrale Wurzel. Dabei richtet sich dieser Bildungsanspruch an sämtliche Besuchergruppen, also an Erwachsene ebenso wie an Kinder und Jugendliche. Als besondere Zielgruppe werden Schüler anvisiert.

Insbesondere für Grundschulen bietet das Mercedes-Benz Museum zusätzliche Programme an: Im Kinderbereich haben angemeldete Schulklassen die Möglichkeit, eine eigene Garderobe und kindgerechte sanitäre Anlagen zu nutzen, ehe sie von fachkundigem Personal in die Inhalte des Hauses eingewiesen werden. Die Schüler erhalten je nach Klassenstufe an die

---

<sup>1</sup> „Ein Museum ist eine gemeinnützige, ständige, der Öffentlichkeit zugängliche Einrichtung im Dienste der Gesellschaft und ihrer Entwicklung, die zu Studien- und Bildungszwecken, zu Freude, Spaß und Genuss materielle Zeugnisse von Menschen und ihrer Umwelt beschafft, bewahrt, erforscht, bekannt macht und ausstellt.“ ICOM-Definition des Begriffs „Museum“ aus: ICOM – Internationaler Museumsrat: ICOM Schweiz, ICOM Deutschland, ICOM Österreich (Hrsg.), Ethische Richtlinien für Museen von ICOM, 2. Auflage, Zürich 2010, S. 29.

Curricula des Landes Baden-Württemberg angelehnte Themenhefte, mit denen sie in kleinen Gruppen eigenständig die Ausstellung erkunden können.



**Abbildung 1:**  
In der Ausstellung  
des Mercedes-  
Benz Museums  
gibt es vieles  
zu entdecken.

Ebenso wird den Lehrern damit die Möglichkeit geboten, den Museumsbesuch im Unterricht vor- oder nachzubereiten. So erhalten Lehrer von angemeldeten Schulklassen bei einem Vorabbesuch kostenlosen Eintritt in die Ausstellung. Um hierbei eine gezielte Wissensvermittlung im Vorfeld des Ausstellungsbesuchs zu begünstigen, stellt das Museum kostenlose Lernhilfen in Form von thematisch akzentuierten Themenhefte, zur Verfügung. Sie dienen zur inhaltlichen Vorbereitung auf den Museumsbesuch, so dass die Schüler der Klassen eins bis acht mit diesen durch die Ausstellung gehen und dabei dann auch einschlägige Fragen beantworten können.

Ganz allgemein geht es um Vermittlungsformen, die der Besuchergruppe der Kinder und Jugendlichen in besonderer Weise gerecht werden sollen. Dazu zählt als Erstes die Sprache selbst, die museale Inhalte kindgerecht fassen und vermitteln muss. Neben dem allgemeinen Audioguide in acht Sprachen wird für jedes Exponat des Museums auch eine gesonderte auf die Jüngsten zugeschnittene Erklärung auf Deutsch oder Englisch angeboten. Diese ist ein wenig einfacher formuliert und bemüht sich, die ausgestellte Technik im Rahmen interessanter Geschichten darzustellen, um so die jungen Besucher kindgerecht zu informieren und das Interesse an Technik und Geschichte zu wecken. Eine derartige Vorgehensweise eignet sich für Kinder und Jugendliche im Schulalter, also im Alter ab etwa sechs Jahren. Im Hinblick auf Familien, die mit ihren Kindern gemeinsam das Museum besuchen, bietet der allgemeine Audioguide für das erwachsene Publikum in Kombination mit dem zusätzlichen Kinderaudioguide beiden Besuchergruppen eine angemessene und geeignete akustische Präsentation der Inhalte der Ausstellung. Zusätzlich sind für Kinder ab sechs Jahren und deren Familien

kostenlose „Entdeckerbüchlein“ an den Kassen hinterlegt, die durch spannende Rätsel einen individuelleren Besuch gestatten.

Zahlreiche Schulen nutzen zudem den kostenlosen auditiven Begleiter auf acht verschiedenen Sprachen nicht nur, um die Themen Automobil, Technik und Geschichte zu vertiefen, sondern auch um Fremdsprachenkenntnisse zu verbessern.

Eine weitere Möglichkeit, das Museum für die jungen Besucher zu erschließen, stellen speziell auf diese Besuchergruppe zugeschnittene Führungen dar. Diese sogenannten Kinderführungen erfolgen nach Voranmeldung und werden altersbezogen jeweils spezifiziert. Dabei wird die Altersgruppe von sechs bis 13 Jahren angesprochen. Für die noch jüngeren Besucher bereiten die Museumspädagogen die zu vermittelnde Thematik vor und bringen diese dann den Kleinen näher. Hierbei leisten auch Handpuppen pädagogisch gute Dienste.



**Abbildung 2:**  
Das Mercedes-Benz Museum bietet regelmäßig Technik-Workshops an.

Um ein zusätzliches Angebot im Mercedes-Benz Museum auch als außerschulischen Lernort zu positionieren und auf den Ausbau von Ganztagesgrundschulen in Baden-Württemberg zu reagieren, schloss sich „Genius“, die Wissenscommunity der Daimler AG, dem Mercedes-Benz Museum an, um Technik-Workshops für Schulklassen an Nachmittagen anzubieten und Kindern und Jugendlichen das Thema Technik näherzubringen. Diese Workshops zu unterschiedlichen Themen werden an zwei Nachmittagen der Woche angeboten. Gegenwärtig handelt es sich um das „Raketenauto“ und das „Zahnradgetriebe“:

Die Schüler können nach einem theoretischen Teil das Erlernte durch eigenes Experimentieren im anschließenden Praxisteil vertiefen. Zahlreiche Schulklassen nutzen gern eine Kombination der beiden kostenlosen Angebote in Form eines Ausstellungsbesuchs und Teilnahme an einem Workshop.

### 3 Didaktik und Programme

#### 3.1 Kindergeburtstage

Immer häufiger entscheiden sich zudem Jungen und Mädchen ab sechs Jahren dafür, ihren Kindergeburtstag im Museum zu feiern. Im Jahr 2015 wurden über 70 Geburtstagsfeiern im Museum ausgerichtet – Tendenz steigend:

Im Kinder- und Jugendbereich wird ein Raum exklusiv für die Geburtstagsgesellschaft möbliert und dekoriert. Als Programmelemente stehen im Mercedes-Benz Museum eine klassische Museumsführung, eine Rallye durchs Haus oder der Workshop „Motorschrauben“ zur Auswahl. Bei der Rallye handelt es sich um eine Schatzsuche. Beim Lösungswort handelt es sich um eine Ortsangabe in der Ausstellung. Dort, in einem Exponat, befindet sich ein Schatz. Die Rallye ist zum einen kurzweilig, zum anderen aber auch spannend und lehrreich. Am Workshop „Motorschrauben“ können sich Kinder im Alter ab neun Jahren beteiligen. Zusammen mit Fachpersonal wird ein Originalmotor Schritt für Schritt zerlegt. Jedes der beteiligten Kinder kann dabei selbst konkret Hand anlegen und die Ergebnisse seiner Arbeit erleben. Es ist ein Learning by Doing, das den Beteiligten die Komplexität moderner Motorentechnik vor Augen führt.



**Abbildung 3:**  
Auf Schatzsuche  
in der Ausstellung.

Das gastronomische Angebot des Mercedes-Benz Museums, das die Geburtstagsfeierlichkeiten abrunden kann, ist optional buchbar. Wer sich für dieses Angebot entscheidet, wird umfangreich mit Essen und Getränken durch die hauseigene Gastronomie versorgt. Wer hiervon keinen Gebrauch machen möchte, kann selbstverständlich seine eigenen Köstlichkeiten, insbesondere die Geburtstagstorten und -kuchen, mitbringen und aufteilen. Das Beisteuern

von hausgemachten Köstlichkeiten wird hierbei sehr oft als Mehrwert und als entscheidendes Kriterium für die Buchung eines Kindergeburtstages im Mercedes-Benz Museum benannt.

### 3.2 Faszination Design

Das Mercedes-Benz Museum ist neben einem außerschulischen Lernort auch ein Ort der Freizeitgestaltung: Die Mitmach-Ausstellung „Faszination Design“ an Wochenenden wurde eigens für den Nachwuchs konzipiert. Dort können Familien gemeinsam die Designprozesse der Automobilindustrie erleben und selbstgestaltete Skizzen, Modelle oder Lenkräder als Erinnerungsstück mit nach Hause nehmen. Hier liegt der Fokus auf dem gemeinsamen Erlebnis als Familie und dem Ausleben der eigenen Kreativität.



**Abbildung 4:**  
Nachwuchsdesigner?  
Kinder bei der Mitmach-Ausstellung.

Das Programm „Faszination Design“ wird jeweils am Samstag- und Sonntag sowie zahlreichen Feiertagen, angeboten und kann ohne Voranmeldung besucht werden. Befragungen haben ergeben, dass etwa 20 Prozent der Kinder, die sich an dieser Mitmach-Ausstellung beteiligen, ausschließlich hierzu ins Mercedes-Benz Museum kommen. Die übrigen 80 Prozent der teilnehmenden Kinder waren mit ihren Eltern ohnehin in der Ausstellung. Insgesamt haben im Jahr 2015 knapp 19.000 Kinder das kostenfreie Programm genutzt.

Beim Skizzieren geht es darum, den Kindern ein Gefühl für Proportionen und Farben zu vermitteln. Sie entwickeln dies anhand vorgegebener Radkonturen, worauf die Silhouette des Fahrzeugs letztendlich aufgebaut, designed, und schließlich gestaltet wird. Beim Modellieren wird von den teilnehmenden Kindern ein Fahrzeug gefertigt. Die Basis hierfür bilden Styroporelemente, die individuell zusammengesetzt, die Form des Zukunftsmodells vorgeben, um später mit Modelliermasse abgerundet zu werden.



**Abbildung 5:**  
Kinder modellieren bei der Mitmach-Ausstellung Faszination Design ihr persönliches Fahrzeug der Zukunft

Das dritte Themenfeld „Gestalten“ lässt die Kinder auf kreative Weise mit Farbkombinationen und Materialität experimentieren. Hierbei werden Lenkräder mit Stoffen und Bändern umwickelt. Alle Ergebnisse der Nachwuchsdesigner dürfen dann mit nach Hause genommen werden. Objekte, die dem Haus überlassen werden, dienen als Muster für andere Teilnehmer oder werden im Kinder- und Jugendbereich ausgestellt.

### 3.3 Mitmach-Ausstellungen für Kitas

Seit mehreren Jahren wird für die Besuchergruppe der Kinder im Alter von drei bis sechs Jahren, also die ganz Jungen, eine gesonderte Mitmach-Ausstellung angeboten. Diese steht dann für Kitas für drei Wochen zur Verfügung. Hierzu werden üblicherweise Themenfelder aus dem Bereich Bildung für nachhaltige Entwicklung gewählt. Dieses Anknüpfen an Fragestellungen des gesellschaftlichen Diskurses liegt auf den ersten Blick zwar nicht wie selbstverständlich im Fokus eines Mobilitätsmuseums, verbindet allerdings die Bereiche Technikentwicklung und deren Folgen für Mensch und Gesellschaft miteinander, ein ungemein bedeutsamer Sachverhalt, der der nachwachsenden Generation nicht früh genug nähergebracht werden kann. Sehr spielerisch und interaktiv angelegt, befassen sich diese Sonderaus-

stellungen kindgerecht zum Beispiel mit der Frage: „Was macht die Kuh im Kühlschrank?“ Dies zielt letztlich auf die Sensibilisierung der Herkunft von Ressourcen. Woher kommt die Milch? Und wie funktioniert ein Abwassersystemen? Das Ausstellungsprogramm richtet sich inhaltlich und organisatorisch speziell an Gruppen, also an Kindergärten oder Kindertagesstätten, die etwa einen halben Tag lang in der Sonderausstellung verweilen. Hierzu wird für die Gruppen eine altersgerechte Infrastruktur bereitgestellt. Dies betrifft beispielsweise geschlossene Räumlichkeiten im Untergeschoss des Mercedes-Benz Museums und eine kindgerechte Gestaltung der temporär aufgebauten Ausstellung ebenso wie fachkundige Betreuung und entsprechende sanitäre Anlagen.



**Abbildung 6:** Das Mercedes-Benz Museum bietet auch Programme für die ganz jungen Besucher an.

### 3.4 Ferienprogramme

Das umfassende Programmangebot wird durch Kooperationen mit anderen Museen und Institutionen in Stuttgart noch erweitert. So findet das Sommerferienprogramm seit dem Jahr 2015 in Kooperation mit dem Landesmuseum Württemberg statt. Der reiche Erfahrungsschatz des Stuttgarter Kindermuseums Junges Schloss<sup>2</sup> und die Faszination zum Automobil bilden eine Symbiose, die den Zugang in die Museumslandschaft für den Nachwuchs erleichtert und den Bildungsauftrag der Museen<sup>3</sup> unterstützt.

<sup>2</sup> Vgl.: <http://www.junges-schloss.de/> [Zugriff: 26.05.2017].

<sup>3</sup> „Museen haben die wichtige Aufgabe, ihre bildungspolitische Funktion weiterzuentwickeln und ein immer breiteres Publikum aus der Gesellschaft, der örtlichen Gemeinschaft oder der Zielgruppe, für die sie eingerichtet sind, anzuziehen. Die Wechselbeziehung des Museums mit der Gesellschaft und die Förderung ihres Erbes sind unmittelbarer Bestandteil des Bildungsauftrages eines Museums“ ICOM (Hrsg.), Checkliste zu ethischen Aspekten beim Eigentum an Kulturgütern, [http://www.icom-deutschland.de/client/media/446/icomclethics\\_finale\\_fassung\\_26.3.12.pdf](http://www.icom-deutschland.de/client/media/446/icomclethics_finale_fassung_26.3.12.pdf) [Stand: 22.02.2017].

Es handelt sich dabei um ein zweitägiges Angebot, bei dem sich Kinder bzw. Jugendliche jeweils einen Tag lang abwechselnd im Landesmuseum Württemberg und im Mercedes-Benz Museum aufhalten. Hierbei liegt der Fokus auf einem vielfältigen und abwechslungsreichen Programm, welches sich aus mehreren unterschiedlichen Einheiten zusammensetzt. So bilden ein Rundgang durch die Ausstellung – meist in Form einer Rallye – und eine zwischen den Museen inhaltlich abgestimmte gestalterische Einheit, die Grundlage. Beim Sommerferienprogramm 2016 fanden die Kinder anhand einer Schatzsuche einen Bausatz des Mercedes-Simplex, der dann im gestalterischen Teil zusammgebaut und bemalt wurde. Ihren persönlichen „Schatz“ dürfen die Kinder dann immer mit nach Hause nehmen. Dies wiederum ist eine starke Motivation, um bei der Schatzsuche tatsächlich erfolgreich zu sein und dabei spielerisch etwas zu lernen.



**Abbildung 7:**  
Jedes Kind fand  
beim Sommer-  
ferienprogramm  
eine Tüte mit sei-  
nem persönlichen  
Namen und  
einen Bausatz des  
Mercedes Simplex.

#### 4 Ein Ausblick als Fazit

Um das Angebot des Mercedes-Benz Museums, das sich gezielt auch an die Besuchergruppe der Kinder und Jugendlichen richtet, bekannt zu machen, bedarf es unterschiedlicher Kommunikationsmaßnahmen auch von Kooperationspartnern. Zum einen findet man über die Website des Museums<sup>4</sup> die einschlägigen Informationen, zum anderen wirkt sich die Empfehlung von Bekannten und Verwandten außerordentlich positiv auf die Verbreitung der Angebote aus. Hinzu kommt noch das Medium des Flyers oder Presseinformationen, die auf Neuheiten der Kinderprogramme aufmerksam machen.

<sup>4</sup> <https://www.mercedes-benz.com> [Zugriff: 26.06.2017].



**Abbildung 8:**  
Einmal selber  
am Lenkrad des  
Fußball-Weltmei-  
sterschaftsbusses  
von 1974 sitzen!

Insgesamt sehen wir in der Besuchergruppe der Kinder und Jugendlichen ein bedeutsames Potential musealer Interessenten, die es weiterhin zu gewinnen und nachhaltig an Haus und Marke zu binden gilt. Getreu dem Motto „Zukunft braucht Herkunft“ wird das Mercedes-Benz Museum weiterhin Digitalisierung und Interaktion<sup>5</sup> verstärken, um Automobilgeschichte, historische sowie gesellschaftlich relevante Zusammenhänge im Zeitalter der digitalen Bildungsrevolution zeitgemäß zu vermitteln und den Qualitätsanspruch eines faszinierenden Besucherlebnisses beizubehalten.

## Abbildungsnachweise

alle Mercedes-Benz Museum, Stuttgart  
(Archivnummern: 1 – D313042; 2 – D155354; 3 – D313071;  
4 – D155409; 5 – D300610; 6 – D300631; 7 – D313088; 8 – D132260)

<sup>5</sup> Vgl.: Dirk Eisenreich, Elke Spegg (Hrsg.), Wie die Menschen in Baden-Württemberg ihre Zeit verbringen. Ausgewählte Ergebnisse der Zeitverschwendungserhebung 2012/13, in: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 2/2016, S. 25 f.

# „Vorfahrt“

## Das Verkehrsmuseum Dresden und seine neue Dauerausstellung zur Geschichte des Straßenverkehrs

*Joachim Breuning*

*Das Verkehrsmuseum Dresden zeigt auf 5.000 m<sup>2</sup> direkt neben der Frauenkirche seit 1956 Ausstellungen zur Geschichte des Verkehrs in Deutschland im Johanneum, dem ehemaligen Stallgebäude des Residenzschlosses Dresden. 1952 als nationales Verkehrsmuseum der DDR gegründet, wird das Verkehrsmuseum heute als gGmbH der Landeshauptstadt Dresden geführt. Neben den Dauerausstellungen zur Geschichte der Verkehrszweige „Schiene“, „Straße“, „Wasser“ und „Luft“ zeigt das Verkehrsmuseum zwei Wechselausstellungen im Jahr und bietet darüber hinaus ein umfangreiches Angebot für Kinder, Schüler und Familien. Im Juli 2015 eröffnete das Verkehrsmuseum seine neue Dauerausstellung „Vorfahrt“ zur Geschichte des Straßenverkehrs, in der, wie in allen anderen Dauerausstellungen, der Mensch im Mittelpunkt steht und die Frage beantwortet wird, wie der Straßenverkehr die Gesellschaft in den zurückliegenden Jahrhunderten verändert hat.*

### 1 Das Verkehrsmuseum Dresden

Mitten in Dresden, direkt neben der Frauenkirche am Neumarkt gelegen, zeigt das Verkehrsmuseum Dresden seit 1956 seine Ausstellungen zur Geschichte des Verkehrs in Deutschland auf 5.000 Quadratmetern.

Seine Sammlungen gehen zurück auf das bereits 1877 gegründete Königlich Sächsische Eisenbahnmuseum. Die Bestände dieser Sammlung, die den Zweiten Weltkrieg überlebt hatten, bildeten den Grundstock für eine Sammlung, die die gesamte Verkehrsgeschichte Deutschlands abdecken. Heute befinden sich ca. 400.000 Objekte in den Beständen des Verkehrsmuseums. Die Gründung des Verkehrsmuseums 1952 stand in engem Zusammenhang zur Gründung der Hochschule für Verkehrswissenschaften in Dresden. Die Tatsache, dass Dresden und Leipzig ab 1839 die erste deutsche Ferneseisenbahn, damals die längste Bahnstrecke der Welt, verband, hat sicherlich mit zu dem Entschluss beigetragen, das nationale Verkehrsmuseum der DDR in Dresden zu beheimaten.

Das, wie alle Gebäude in der Innenstadt, stark zerstörte Johanneum, wurde bis in die siebziger Jahre nach und nach wieder aufgebaut, sodass Schritt für Schritt weitere Ausstellungsflächen im Gebäude genutzt werden konnten.



**Abbildung 1:** Das Renaissancegebäude „Johanneum“ als Domizil des Verkehrsmuseums Dresden.

Seit 2010 verfolgt das Verkehrsmuseum einen Kurs der Neuausrichtung, weg von einem rein auf technische Fragen orientierten Museum hin zu einem Museum, das den Mensch in den Mittelpunkt stellt. Zusammenhänge begreifbar machen ist dabei ein wichtiges Ziel für das Verkehrsmuseum, das seither in vielen Bereichen Angebote an seine Besucher macht, Dinge selbst auszuprobieren, selbst aktiv zu werden und sich auch Gedanken über die Zukunft des Verkehrs zu machen. Zudem steht Kindern seit 2011 mit der Einrichtung des Verkehrsgartens ein ganz neuer eigener Bereich im Museum zur Verfügung, in dem sie sich spielerisch mit Fragen zum Verkehr auseinandersetzen können. Der in Dresden äußerst populäre Verkehrsgarten senkt so die Hemmschwelle für Kinder, überhaupt ein Museum zu besuchen und ermöglicht, Familien mit Kindern gemeinsam etwas zu erleben.

Auch in der Wahl seiner Wechselausstellungsthemen versucht das Verkehrsmuseum ausgetretene Pfade zu verlassen und seine Besucher mit neuen Perspektiven zu konfrontieren. So zeigte die Ausstellung „Mobil mit Handicap“ beispielsweise sehr eindrücklich, mit welchen Schwierigkeiten Menschen mit Behinderung in Deutschland kämpfen müssen, wenn sie sich fortbewegen wollen.

Eine Ausstellungen zum Pilgern lenkte die Aufmerksamkeit der Besucher auf eine etwas ungewöhnlichere, aber nichtsdestotrotz immer populärere Art der Fortbewegung, eine Ausstel-

lung zur Mobilität der Steinzeit stellte die überraschende Frage, ob es schon vor 15.000 Jahren weltumspannenden Verkehr gegeben haben könnte.

Die Ausstellung „Migration“ schließlich nahm sich 2016 einem Thema an, das die Menschen in Deutschland wie wahrscheinlich kein zweites bewegt hat. Die Ausstellung zeigte anhand ausgewählter Beispiele aus der Geschichte, warum Menschen schon früher ihre Heimat verlassen haben. Dabei wurden konkrete Menschen und ihre Geschichten, auch anhand von Zeitzeugeninterviews vorgestellt. Natürlich beleuchtete die Ausstellung dabei auch die Migrationsbewegungen der Gegenwart. Auch hier wurden reale Flüchtlinge und Migranten porträtiert.

## 2 Zur Museums- und Sammlungskonzeption

Der Mensch steht im Mittelpunkt: Dies ist die Kernaussage aller Ausstellungen des Verkehrsmuseums. Natürlich zeigt das Verkehrsmuseum weiterhin Pkw, Lokomotiven Flugzeuge, Wasserfahrzeuge und vieles mehr. Natürlich erfährt der Besucher auch etwas über ihre technischen Besonderheiten. Wie funktioniert ein Verbrennungsmotor? Was muss passieren, bevor sich eine Dampflok in Bewegung setzt? Was ist der strömungsgünstige Schiffskörper? Auf Fragen technischer Natur findet der Besucher des Verkehrsmuseums auch heute und in Zukunft viele Antworten. Jedoch hat das Verkehrsmuseum seinen inhaltlichen Anspruch seit 2010 deutlich erweitert. Wie verändert Verkehr Menschen und Gesellschaft? Was bedeutet es, wenn jeder zweite Haushalt einen PKW besitzt? Wie verändert es den persönlichen CO<sup>2</sup>-Fußabdruck, wenn die Nutzung von Flugzeugen zu etwas Selbstverständlichem im Mobilitätsalltag wird?

Dabei versucht das Verkehrsmuseum immer spannende, interessante Geschichte zu erzählen. „Du sollst nicht langweilen“ ist ein Anspruch, dem sich alle Kustoden unserer Ausstellungen stellen müssen. Ein wichtiges Element in diesem Zusammenhang, ist das Bestreben, Interaktivität als etwas zu verstehen, was sich nicht nur auf das Drücken von Knöpfchen beschränkt sondern den Besucher physisch und psychisch immer wieder fordert. In der vor Kurzem eröffneten Wechselausstellung „Ich.Fahr.Rad“ Fahrradgeschichte(n), die noch bis Ende März 2017 läuft, können Besucher z. B. verschiedene Radtypen vom Liegerad bis zum Rennrad selbst auf einem Testparcours ausprobieren oder auf einem Fahrrad selbst das Stülfer Joch erklimmen. Schweißperlen auf der Stirn der Besucher sind hier ausdrücklich erwünscht.

„Mensch im Mittelpunkt“ reflektierte aber auch unsere Haltung gegenüber unseren Besuchern. So hat sich das Verkehrsmuseum der Zertifizierung im Programm „ServiceQualität Deutschland“ ganz bewusst unterzogen. Mit diesem Programm wurde in die Abläufe des Verkehrsmuseums ein andauernder Optimierungsprozess implementiert, der immer danach fragt, wie das Besuchererlebnis weiter im Museum verbessert werden kann.

Die Sammlung des Verkehrsmuseums deckt die Bereiche „Scheine“, „Straße“, „Wasser“ und „Luft“ ab. Historisch bedingt ist dabei die Eisenbahnsammlung die wichtigste, gefolgt von der Straßenverkehrssammlung.

Als einziges Museum der DDR unterstand das Verkehrsmuseum, genauso wie die Deutsche Reichsbahn, dem Ministerium für Verkehrswesen. Bis 1990 waren Teile der Belegschaft des Verkehrsmuseums direkt bei der Deutschen Reichsbahn angestellt. Im Unterschied zur Deutschen Bundesbahn begann die Deutsche Reichsbahn schon in den sechziger Jahren gezielt, historische Fahrzeuge der Nachwelt zu erhalten. So entstand bis 1990 eine einzigartige Sammlung von Schienenfahrzeugen der deutschen Eisenbahngeschichte. Mit dem Übergang der Deutschen Reichsbahn in die Deutsche Bahn AG 1994 wurde diese Sammlung aufgeteilt. Alle betriebsreife Fahrzeuge gingen in die Sammlung der Deutsche Bahn AG bzw. dem Konzernmuseum DB Museum über, alle nicht-betriebsreife Fahrzeuge wurden dem Verkehrsmuseum übergeben. Somit besitzt das Verkehrsmuseum heute mehr als 100 Original-Schienenfahrzeuge und mit der Lokomotive „Muldenthal“ (Baujahr 1861) etwa die älteste im Original erhaltene Dampflokomotive Deutschlands.

Wie alle Sammlungen wird auch die Sammlung zur Eisenbahngeschichte heute noch fortgeführt. Aufgrund des großen Platzbedarfs von Schienenfahrzeugen verhält sich das Verkehrsmuseum hier aber äußerst zurückhaltend bei der Aufnahme weiterer Objekte in die Sammlung.

Die Sammlung „Straßenverkehr“ beinhaltet mit über 70 Pkws, zahlreichen Lkws, Bussen sowie Motorrädern und Fahrrädern ebenfalls eine sehr umfangreiche Fahrzeugsammlung und legt regional bedingt ihren Schwerpunkt auf die sächsische Fahrzeugproduktion. So zeigt das Verkehrsmuseum in seiner Dauerausstellung „Vorfahrt“ auch das älteste sächsische Automobil, den „Schöche Dampfwagen“ von 1895. Zu DDR-Zeiten wurde darüber hinaus eine umfangreiche Sammlung von Fahrzeugen osteuropäischer Provenienz angelegt. Heute sammelt das Verkehrsmuseum weiter Fahrzeuge aus sächsischer Produktion wie etwa den in Dresden gebauten VW Phaeton von 2003 oder zuletzt einem Leipziger BMW i3 als erstem Elektroauto der Sammlung.

Die Schifffahrtssammlung ist ebenfalls stark von der DDR-spezifischen Verkehrsgeschichte geprägt. Die DDR unterhielt eine der größten Handels- und Fischfangflotten der Welt. Dieser Umstand schlägt sich vor allem im Modellbestand des Museums nieder. Originalwasserfahrzeuge befinden sich, wegen ihrer Größe, nur sehr wenige im Bestand des Verkehrsmuseums.

Ähnlich verhält es sich mit der Luftfahrtsammlung, die ebenfalls vor allem aus Modellen besteht, daneben aber auch einige sehr bemerkenswerte Originale aufweisen kann, wie etwas das Flugzeug des deutschen Flugpioniers Hans Grade von 1909 oder dem Rumpf des ersten strahlgetriebenen Passagierflugzeugs Deutschlands.

### 3 Die neue Dauerausstellung „Vorfahrt“

2015 öffnete das Verkehrsmuseum Dresden seine neue Dauerausstellung „Vorfahrt“ zur Geschichte des Straßenverkehrs in (Ost-)Deutschland. Die Neugestaltung der Straßenverkehrsausstellung ist Teil einer Neuorientierung des Verkehrsmuseum, weg von einem rein technikorientierten Museum hin zu einem kulturhistorischen Ansatz, der fragt, wie Verkehr das Leben der Menschen beeinflusst und die Gesellschaft verändert. Dabei stellt das Verkehrsmuseum den Menschen in den Mittelpunkt seiner Ausstellungen. Geschichten, die verdeutlichen, welchen Einfluss neue Entwicklungen im Verkehrswesen auf die Menschen hatten, wird besonderes Gewicht verliehen.

Die neue Dauerausstellung „Vorfahrt“ versucht, den bisherigen Fokus auf motorisierten Verkehr im Verkehrsmuseum neu zu justieren. So beginnt die Erzählung weit vor der Erfindung des Automobils in der Geschichte. Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Entwicklung der Mobilität auf der Straße werden wesentlich stärker als bisher betont.

Das Johanneum, in welchem sich das Verkehrsmuseum Dresden befindet, diente ursprünglich als Stallgebäude des Residenzschlosses. Da sich in dem Ausstellungssaal der Straßenverkehrsausstellung als einzigem Bereich im gesamten Johanneum noch der originale Stallfußboden aus Sandsteinplatten befindet, bot es sich an, die Ausstellung mit einer Stallinszenierung zu beginnen. So trifft der Besucher im Eingangsbereich der Ausstellung auf ein Pferd in einer Box eines Pferdestalls und erfährt etwas über die Bedeutung der Pferde im Mobilitätsalltag vor der Erfindung des Automobils.

Die Gestaltung der neuen Dauerausstellung sollte einen klaren Kontrapunkt zum Ausstellungsraum, einer dreischiffigen Halle mit Kreuzgewölbe, bilden. Grundidee des Gestaltungsbüros rufus aus Berlin war es, eine Hochstraße als zentrale Präsentationsplattform in den Ausstellungsraum zu stellen. Darauf sollten die Fahrzeuge, ähnlich dem Verkehrsgewimmel auf einer Straße positioniert werden. Die Hochstraße bietet zudem die Möglichkeit, die Raumhöhe von über 7 m optimal auszunutzen und die Ausstellung auf zwei Ebenen präsentieren zu können.

Wichtigstes Objekt neben der Stallinszenierung zu Beginn der Ausstellung ist jedoch ein unscheinbares Laufrad.



**Abbildung 2:** Das Entrée der Ausstellung mit Stallinszenierung, Verkehrsmuseum Dresden.

Das von Karl Freiherr von Drais vor genau zweihundert Jahren entwickelte revolutionäre Gefährt war das erste Mobil der Menschheitsgeschichte, das auf dem Prinzip des Balancierens beruhte. Es ermöglichte dem Nutzer ein relativ schnelles Fortkommen, ohne dafür Pferde nutzen zu müssen.

Das Laufrad wird auf einer sogenannten Zeitinsel präsentiert. Die Dauerausstellungen des Verkehrsmuseum sind nach Verkehrszweigen – Schiene, Straße Wasser, Luft – geordnet. Die Zeitinseln, die zukünftig in jeder Dauerausstellung auftauchen werden, stellen den Versuch dar, Verknüpfungen zwischen den einzelnen Verkehrsbereichen herzustellen und so dem Besucher ein Gesamtbild der Geschichte des Verkehrs zu vermitteln. Zeitinseln sind besonders herausgehobene Displays, die einer bestimmten Jahreszahl zugeordnet sind und ein besonderes Objekt präsentieren. Der Besucher hat darüber hinaus hier die Möglichkeit, der Unterhaltung einer fiktiven „Leitfamilie“ zu lauschen. Die jeweilige Leitfamilie besteht immer aus Vater, Mutter, Tochter und Sohn. Sie unterhalten sich über ihren Verkehrsalltag zum jeweiligen Zeitpunkt, also hier im Jahr 1817. Dabei erzählen die Familienmitglieder nicht nur etwas über ihren „Straßenverkehrsalltag“, es werden auch andere Verkehrsmittel, die Eisenbahn, das Dampfschiff oder später das Flugzeug reflektiert.

Ein wichtiges Element aller Ausstellungen des Verkehrsmuseums sind die interaktiven Stationen, an denen Besucher bestimmte, für den Verkehr wichtige physikalische Phänomene, tatsächlich „begreifen“ können. So kann gleich zu Beginn der Besucher erfahren, wie die Zentri-

fugalkräfte am Rad eines Fahrrades dazu beitragen, dass Fahrradfahrer überhaupt die Balance auf seinem Zweirad halten können.

Zwar liegt der Fokus der Ausstellungen des Verkehrsmuseums auf kulturhistorischen Fragestellungen, deswegen kommt jedoch die Fahrzeugtechnik nicht zu kurz. Ein Beispiel hierfür ist die Motorenprojektion zur Verdeutlichung des Funktionsprinzips eines Verbrennungsmotors, auf die der Besucher im Verlauf der Ausstellung stößt. Als Ausstellungsobjekt dient ein 8-Zylinder-Motor der Firma Horch. Der Motor selbst ist die Projektionsfläche.



**Abbildung 3:** Projektion des Innenlebens.

Aufprojiziert wird das Innenleben des Motors in Bewegung. Der Besucher kann so das Funktionsprinzip eines Viertaktmotors erleben und mit einem Gaspedal sogar die Laufgeschwindigkeit des Motors beeinflussen. Der Eindruck eines gläsernen Motors entsteht. Die besondere Herausforderung bei diesem Objekt war, die unebene, unregelmäßige Projektionsfläche eines Motors so zu bespielen, dass dabei die Illusion eines dreidimensionalen Bildes entsteht. Zusammen mit der HTW Dresden konnte hier eine für die Besucher immer wieder verblüffende Lösung gefunden werden, die sich auch auf andere Anwendungen übertragen ließe.

Bis zum ersten Weltkrieg war es keineswegs ausgemacht, welches Antriebskonzept sich bei Automobilen durchsetzen würde. Der Gesamtbestand aller Automobile in Deutschland unterteilte sich zu diesem Zeitpunkt zu je einem Drittel in Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, Fahrzeuge mit Dampfmaschine sowie Fahrzeuge mit Elektromotor. Dabei wiesen die damaligen Elektroautos, verblüffende Reichweiten von bis zu 150 km auf, wie der in der Ausstel-

lung zeigte Baker Electric von 1910 verdeutlicht. Elektroautos waren leicht zu bedienen und im Unterschied zu Autos mit Verbrennungsmotor wesentlich zuverlässiger im Betrieb. Im englischsprachigen Raum wurden Elektroautos wegen ihrer Benutzerfreundlichkeit auch „lady cars“ genannt. Das Thema „Elektroautos“ bildet so eine Klammer für die gesamte Ausstellung, da das letzte Objekt in der chronologisch angeordneten Ausstellung wiederum ein Elektroauto, ein BMW i3 ist.

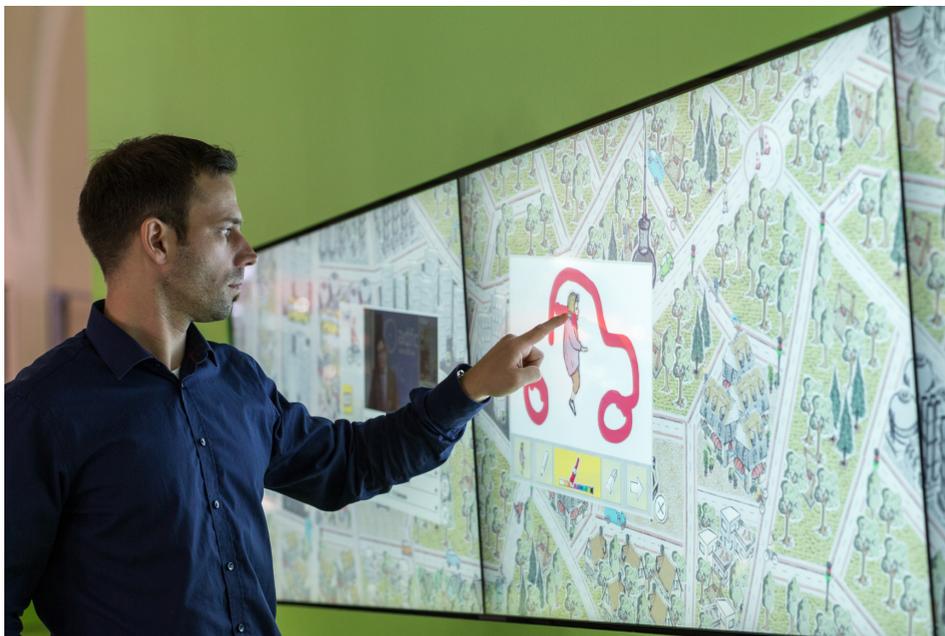
Für den Zeitraum nach dem Zweiten Weltkrieg beleuchtet die Ausstellung die Entwicklung des Straßenverkehrs in der DDR. Hier wird vor allem auf die andauernde Mangelwirtschaft im sozialistischen System und die Auswirkungen auf den Mobilitätsalltag der Menschen verwiesen. Eine zentrale Inszenierung stellt die stilisierte Garage mit einem darin abgestellten Trabant dar. Garagen waren im DDR-Alltag wichtig, um die stark rostgefährdeten Trabants und Wartburgs abzustellen, um Ersatzteile zu horten, um Reparaturen selbstständig auszuführen oder einfach nur, um mit dem Garagennachbarn den neusten Klatsch und Tratsch am Wochenende auszutauschen. Bei der Ausstellungsinszenierung handelt es sich ebenfalls um eine Zeitinsel, bei der die Leitfamilie ihren Mobilitätsalltag in der DDR erzählt.



**Abbildung 4:** Zeitinseln als Hörstation mit einer Trabigarage.

Themen wie die exorbitant langen Lieferzeiten für PKWs, die ständige Suche nach Ersatzteilen oder die Rückständigkeit der DDR-Automobiltechnik gegenüber den westlichen Erzeugnissen spielen hier eine Rolle.

Neben vielen weiteren Ausstellungsobjekten findet der Besucher auf der zweiten Ausstellungsebene auch das sogenannte Zukunftslabor.



**Abbildung 5:** Das Zukunftslabor im Verkehrsmuseum.

Das Verkehrsmuseum ist bestrebt, in seinen Ausstellungen nicht nur Geschichten der Vergangenheit zu erzählen, sondern auch mindestens die Gegenwart zu beleuchten und wo möglich, auch einen Ausblick in die Zukunft zu wagen. Das „Zukunftslabor“ ist ein solcher Versuch. Thema ist der Stadtverkehr der Zukunft. Die Benutzeroberfläche auf drei interaktiven Großbildschirmen ist wie ein bewegtes Wimmelbild gestaltet. Außer der Beschriftung „Zukunftslabor. Gestalte Deine Stadt“ erhält der Besucher keine weiteren Bedienhinweise. Ziel war es, eine selbsterklärende Benutzeroberfläche zu schaffen, die keiner Bedienungsanleitung bedarf. Ist erst einmal die Hemmschwelle, den Bildschirm zu berühren, überwunden, funktioniert dies auch; je jünger die Nutzer, umso besser. Das Zukunftslabor bietet vielfältige Möglichkeiten der Beschäftigung mit dem Thema „Stadtverkehr“. Die dargestellte Stadt lässt sich komplett verändern. Mehr Industrie, mehr Parks, mehr Hochhäuser, breitere oder schmalere Straßen mit Fahrradstreifen und ohne – je nachdem, wie die Besucher Einfluss nehmen, ändert sich der Verkehr in der virtuellen Stadt. Es sind mehr oder weniger LKWs unterwegs, es gibt mehr Staus, Fußgänger, Radfahrer etc. Verschiedene „Agenten“ winken dem Besucher im Stadtgewimmel zu und machen so auf sich aufmerksam. Werden diese Figuren angewählt, öffnet sich ein Menü, das den Weg zu vielen weiteren Untermenüs eröffnet, etwa Interviews mit „Experten“ zum Thema Verkehrsentwicklung, Zugriff auf aktuelle Mobilitätsblogs sowie

den Einstieg in eine Besucherbefragung zum persönlichen Mobilitätsverhalten der Besucher und ihren Erwartungen an die Zukunft der Mobilität. Das weitaus populärste Untermenü im Zukunftslabor ist jedoch die „Werkstatt“. Einmal angeklickt, öffnet sich ein Fenster, in dem der Besucher sein persönliches Fahrzeug der Zukunft selbst entwerfen und schließlich auch im virtuellen Stadtverkehr fahren lassen kann. Andere Nutzer können die selbstdesignerten Modelle später benoten und besonders gut bewertete Entwürfe tauchen zukünftig immer wieder im Straßengewimmel des Zukunftslabors auf.

In der Dauerausstellung zum Straßenverkehr präsentiert das Verkehrsmuseum Automobile aus drei Jahrhunderten, angefangen vom Dresdner Dampfomobil des Velocipedfabrikanten Gustav Adolf Schöche aus dem Jahr 1895, über den ersten Prototypen der Fa. Wanderer von 1906, den ersten BMW von 1932, gebaut in Eisenach, Produkte aus der DDR-Zeit inklusive einem interessanten Wartburg-Prototypen von 1968 bis hin zum aktuellen Modell eines BMW i3 aus Leipziger Produktion. Die ausgestellten Fahrzeuge sind bewusst nicht alle hochglanzrestauriert. Teilweise befinden sie sich im Auffindeszustand, teilweise wurden nur konservatorische Maßnahmen und behutsame Retuschen durchgeführt. Teilweise sind die Fahrzeuge in einen fiktiven Betriebszustand aus der Zeit ihrer Einsätze zurückversetzt und natürlich werden auch Fahrzeuge im Ablieferzustand präsentiert.

Für das Verkehrsmuseum Dresden ist immer die Geschichte, welche ein Fahrzeug in der Ausstellung erzählen soll, die Leitschnur bei Restaurierung und Präsentation. Ein luxuriöses Röhr-Cabriolet 8 Typ F von 1933 soll die große Zeit der beeindruckenden Luxusautomobile der dreißiger Jahre repräsentieren. Die Karosserie wurde von der Dresdner Karosseriebaufirma Gläser nach den Wünschen des Dresdner Kaufhausbesitzers Renner als Einzelstück angefertigt. Gläser war zu dieser Zeit eines der führenden Karosseriebauunternehmen in Deutschland. Hier wurden Karosserien für zahlreiche aus- und inländischen Markenhersteller gefertigt, teilweise als Serienfertigung, teilweise aber auch, wie im Fall unseres Röhr als sogenannte Modellkarosserie und ist somit ein Einzelstück. Das Auto kam 1961 in die Sammlung des Verkehrsmuseums und wurde in den neunziger Jahren des zurückliegenden Jahrhunderts mit Unterstützung der Daimler AG aufwändig restauriert und in den Ablieferzustand zurück versetzt.

Der Röhr stellt jedoch die Ausnahme in der Präsentation der Automobile im Verkehrsmuseum dar. In der Dauerausstellung werden viel mehr sogenannte Brot- und Butter-Autos vor allem aus sächsischer Produktion präsentiert, die möglichst preisgünstig waren und für einen Massenmarkt konzipiert worden waren. Viele der ausgestellten Objekte können auf eine jahrzehntelange Betriebsgeschichte zurückblicken. Die langen Einsatzzeiten sollen auch wahrnehmbar ein, entsprechend behutsam wurde bei Konservierung und Restaurierung dieser Fahrzeuge vorgegangen. Ein gutes Beispiel hierfür ist der ausgestellte Framo Picollo VH 200 von 1935, der bis in die siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts noch gefahren wurde.



Abbildung 6: Röhr 8 Typ F.



Abbildung 7: Framo mit rotbrauner Kunstlederbespannung.

Hier wurde versucht, den Originalbestand soweit wie möglich zu erhalten und das Fahrzeug in einen gepflegten Betriebszustand zu erhalten. Ablösungen der Kunstlederbespannung der Holzkarosserie wurden vorsichtig wieder angelegt und farblich retuschiert. Der Wagen scheint im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt worden zu sein, wurde aber in der direkten Nachkriegszeit provisorisch wieder hergestellt. Diese Provisorien wurden bis zum Ende seiner Einsatzzeit nicht verändert und sind bei der Vorbereitung des Fahrzeugs zur Ausstellung nicht behoben worden.



**Abbildung 8:** Hillman Minx, Baujahr 1960.

Das Verkehrsmuseum betreibt nur wenige historische Fahrzeuge. Der in der Ausstellung präsentierte Hillman Minx bildet hier eine Ausnahme. Das Fahrzeug wurde 1960 in die DDR importiert und von einem Thüringer Arzt gekauft. Die DDR versuchte vor allem Ingenieure, Wissenschaftler und Ärzte in der DDR zu halten, indem ihnen gezielt westliche Konsumgüter wie eben ein Westautos zur Verfügung gestellt wurden. Das Auto wurde 2013/14 in einem Restaurierungsprojekt in fahrfähigen Zustand versetzt, mit allen Konsequenzen für den Originalbestand des Fahrzeuges. Ziel war es hier, ein Fahrzeug zu betreiben, das auf Oldtimerveranstaltungen einsetzbar ist, dort Fragen aufwirft und für Aufsehen sorgt. Kaum jemand kennt heute noch die Marke „Hillman“ und noch viel weniger wissen, dass es diese Marke auch in der DDR gab. Das Fahrzeug präsentiert sich heute in der Farbgebung, wie es in den achtziger Jahren lackiert war, einfarbig, statt in der ursprünglichen zweifarbigem Ausführung. Das Verkehrsmuseum erzählt mit diesem Fahrzeug sowohl in der Ausstellung als

auch auf Oldtimerausfahrten die Geschichte der Westimporte in die DDR. Diese Fahrzeuge waren in den Zeiten der Teilung Deutschlands ein sehr seltener Anblick in der DDR und nicht unbedingt begehrt, da sich hier die Ersatzteilversorgung in der Regel noch schwieriger gestaltete, als dies bei Trabant und Co. eh schon der Fall war.

Bei der Frage, welche Fahrzeuge in der Dauerausstellung des Verkehrsmuseums präsentiert werden sollten, stellte sich die Frage nach der ästhetischen Qualität, nach der Schönheit der Fahrzeuge nie an erster Stelle. „Schönheit“ ist für das Verkehrsmuseum keine wichtige Kategorie. Entscheidend ist vielmehr, welche Geschichte mit dem Fahrzeug erzählt werden soll. Außerdem hat für das Verkehrsmuseum der Erhalt von möglichst viel Originalsubstanz eines Fahrzeuges einen sehr hohen Stellenwert. Das Verkehrsmuseum sieht seine Fahrzeuge in erster Linie als dreidimensionale historische Quellen, die viel über ihren Betrieb im Alltag erzählen können. Zudem vermitteln diese Fahrzeuge vielmehr die Aura eines authentischen Objektes vergangener Zeiten. Aus diesem Grund sind für das Verkehrsmuseum Neubauten unter Verwendung alter Teile, wie sie allzu oft in Verkehrsmuseen und Schausammlungen ausgestellt werden, relativ uninteressant. In einer zunehmend digitalisierten Welt, in der sich scheinbar alles virtuell nachbilden lässt, bietet genau diese Authentizität der ausgestellten Objekte das Alleinstellungsmerkmal der Museen, das ihnen auch in Zukunft viele Besucher bringen wird.

## 4 Fazit

Mittlerweile ist ein weiterer Teil der Dauerausstellungen des Verkehrsmuseums, die Dauerausstellung „Leinen los“ zur Geschichte der Schifffahrt, neu eröffnet worden. Auch hier finden sich wieder alle Elemente des „neuen Verkehrsmuseums“. Ebenfalls steht der Mensch im Mittelpunkt der erzählten Geschichten. Es wird versucht, die Frage zu beantworten, wie bestimmte Entwicklungen der Verkehrsgeschichte das Leben der Menschen verändert haben. Auch hier findet der Besucher viele interaktive Stationen vor, an denen er selbst Hand anlegen und die Bedeutung des Verkehrszweigs im wahrsten Sinne des Wortes „begreifen“ kann. Die Entwicklung der Besucherzahlen in den letzten Jahren bestätigt den eingeschlagenen Weg des Verkehrsmuseums. Mit der Konzentration auf den Menschen spricht das Verkehrsmuseum deutlich größere Besuchergruppen an, als es dies noch vor zehn Jahren getan hat. Gerade im Zusammenspiel mit den anderen in unmittelbarer Umgebung in Dresden liegenden kunsthistorischen Museen, bietet das Verkehrsmuseum ein wichtiges Angebot vor allem für Familien, aber auch für alle anderen kulturhistorisch interessierten Besucher und Einwohner der sächsischen Landeshauptstadt aus nah und fern.

## Abbildungsnachweise

alle      Verkehrsmuseum Dresden



# Mobilität – die neue Dauerausstellung im Technischen Museum Wien

Anne-Katrin Ebert

*Das Technische Museum Wien eröffnete im November 2014 seine neue Dauerausstellung „Mobilität“, die erstmals eine gemeinsame Präsentation der vier traditionellen Sammlungsgebiete Schienenverkehr, Straßenverkehr, Schifffahrt sowie Luft- und Raumfahrt darstellt. Im internationalen Vergleich ist diese Ausstellung mit einer Fläche von 3.000 Quadratmetern eher als klein zu bezeichnen. Die räumliche Kompaktheit zwang zur Reduktion, aber auch zur Fokussierung auf bestimmte Themen. Die Genese des Projekts und dessen Ergebnisse werden vorgestellt. Darüber hinaus werden die mit dem Ausstellungsprojekt verbundenen inhaltlichen Überlegungen und Neuorientierungen aufgezeigt. Ausgehend von den Forschungsdiskussionen über eine Weiterentwicklung der Verkehrsgeschichte hin zu einer Mobilitätsgeschichte verband sich mit diesem Ausstellungsprojekt auch eine Umstrukturierung des bisherigen Sammlungsbereichs Verkehr, einschließlich einer Umbenennung, der Bildung neuer Sammlungsgruppen und der Neuformulierung einer Sammlungsstrategie für den Bereich Verkehr und Mobilität am Technischen Museum Wien. Damit einher geht die grundsätzliche Frage, wie die Sammlungen technischer und verkehrshistorischer Museen auf die intensiv geführte Theoriediskussion über die mobility studies eingehen wollen und was sie zu dieser Diskussion beitragen können.*

## 1 Einleitung

Das Technische Museum Wien wurde 1909 gegründet. Ziel der Museumsgründung war es, „die Leistungen der österreichischen Technik dar[zu]stellen, eine große Lehranstalt für das Volk [zu] sein, den technischen Fortschritt [zu] fördern und ein bleibendes Denkmal der Regierungszeit des Kaisers Franz Joseph I [zu] bilden.“<sup>1</sup> Die Statuten vom 13. April 1909 erklärten hierfür das Anlegen vollständiger Objektreihen zum Ziel des Sammelns, um einerseits „die Hauptepochen in der Entwicklung von Industrie und Gewerbe im 19. Jahrhundert“ abzubilden und andererseits die „neuesten und bewährtesten Errungenschaften auf den darzustellenden Gebieten [...] anschaulich“ vorzuführen.<sup>2</sup> Es sind dies die Aufgaben eines technischen Museums, wie sie in ähnlicher Weise auch bei den anderen Technikmuseen dieser Gründungswelle Anfang des 20. Jahrhunderts in Europa zu finden sind.<sup>3</sup> Ihnen zugrunde

---

<sup>1</sup> TMW Archiv, BPA-009648, Statuten des Technischen Museums für Industrie und Gewerbe in Wien, Genehmigt mit Allerhöchster EntschlieÙung vom 13. April 1909.

<sup>2</sup> Ebenda.

<sup>3</sup> Für Deutschland vgl. zum Beispiel Wolfgang König, Helmut Schneider (Hrsg.): Die technikhistorische Forschung in Deutschland von 1800 bis zur Gegenwart, S. 38-48.

liegt ein Verständnis vom technischen Wandel als einer schrittweisen Entwicklung hin zu einer immer weiteren Verfeinerung und Verbesserung. Dieser technische Fortschritt soll zur Ehre des Monarchen und der Nation aufgezeigt werden.



**Abbildung 1:** Grundsteinlegung des Technischen Museums Wien:  
Kaiser Franz Joseph I. schlägt symbolisch auf den Grundstein.

Mit der Gründung des Hauses war auch die Einrichtung eines Sammlungsbereichs Verkehr vorgesehen, der die Grundlage des heutigen Sammlungsbereichs Verkehr und Mobilität sowie der 2014 eröffneten Dauerausstellung „Mobilität“ bildet. Zu diesem Sammlungsbereich gehörten das Eisenbahnwesen, das Post-, Telegraphen- und Telefonwesen, die Schifffahrt sowie die Automobil- und Flugtechnik.<sup>4</sup> Die für die Sammlungsbereiche bestellten Fachkonsulenten waren Habsburger Staatsbeamte sowie der Wiener Unternehmer und Flug- bzw. Automobilpionier Ludwig Lohner.<sup>5</sup> Lohner versorgte die Sammlung – nicht ganz uneigennützig – mit einigen Fahrzeugen aus der Frühzeit des österreichischen Automobilismus. So vermittelte er die Leihgabe des Siegfried-Marcus-Wagens von 1888/89 und die Schenkung eines Lohner-Porsches, der auf der Weltausstellung in Paris 1900 eine Goldmedaille in der Kategorie der Elektrofahrzeuge gewonnen hatte.

<sup>4</sup> Vgl. TMW Archiv, BPA-13929/2-2, Technisches Museum für Industrie und Gewerbe in Wien, Geschäftsordnung des Fachkonsulenten-Kollegiums, genehmigt in der Sitzung des Direktoriums vom 22. Februar 1913.

<sup>5</sup> Zur Geschichte des Sammlungsbereichs Verkehr und Mobilität vgl. Anne-Katrin Ebert, Mobilitäten sammeln: Materielle Kultur, das „mobilities paradigm“ in den Sozialwissenschaften und der Beitrag der technikhistorischen Museen“, in: Blätter für Technikgeschichte 78/79 2016/2017, S. 109-128.

Die Gründungsphase des Museums umfasste die Zeitspanne von 1909 bis 1918. Einige wenige Monate vor Ende des Ersten Weltkriegs eröffnete das Technische Museum und fand sich schon bald in gänzlich veränderten politischen Verhältnissen wieder. Die neu gegründete, nun auf einen europäischen Kleinstaat reduzierte Republik Österreich bildete den Hintergrund für eine Verkehrsausstellung, die im Wesentlichen – mit einigen Veränderungen – bis in die 1980er Jahre Bestand haben sollte. Das Narrativ vom technischen Fortschritt, der in der Technik der Gegenwart kulminierte, blieb während dieses langen Zeitraums zwar im Ansatz erhalten, konnte aber den Gegenwarts- und Zukunftsoptimismus kaum noch aufrecht-erhalten, zumal die Aktualisierung der Ausstellung kaum noch gelang.



**Abbildung 2:**  
Eingang zum Technischen Museum  
Wien heute.

Im Zuge der Generalsanierung des Gebäudes wurde das Technische Museum Wien in den 1990er Jahren für längere Zeit geschlossen. Die Wiedereröffnung erfolgte 1999 mit einer Sonderausstellung „Verkehr“, für die im Wesentlichen auf die bestehende Sammlung zurückgegriffen worden war. Diese Sonderausstellung wurde erst 2014 von der jetzigen Ausstellung „Mobilität“ abgelöst. In die Ausstellung „Mobilität“ floss die hausinterne, kritische Reflexion der Ziele der Museumsarbeit im Technischen Museum Wien ein. In der 2011 formulierten Sammlungsstrategie wurde das Sammeln von Objektreihen kritisch hinterfragt und stattdessen das exemplarische, Produktions- und Nutzungskontexte umfassend dokumentierende Sammeln postuliert.<sup>6</sup> Schon seit der Wiedereröffnung 1999 hatten Kuratorinnen und Kuratoren anderer Ausstellungsbereiche des Technischen Museums, wie z. B. der Dauerausstellung „Alltag. Eine Gebrauchsanweisung“, eine Neuorientierung weg von einer reinen Produktionsgeschichte der Technik hin zu einer Einbeziehung der Konsumgeschichte von Technik propagiert.<sup>7</sup> Mit der Ausstellung „Mobilität“ knüpfte das Kuratorenteam an diese museums-internen Diskussionszusammenhänge an. Ziel der neuen Ausstellung war es, eine Geschichte

<sup>6</sup> Vgl. Technisches Museum Wien (Hrsg.): Sammlungspolitik des TMW. Hausinternes Manuskript. Wien 2011. Zur Sammlungsstrategie im Bereich Verkehr und Mobilität siehe zuletzt Ebert, a. a. O.

<sup>7</sup> Vgl. Lisa Noggler, Alltag – eine Gebrauchsanweisung: Einführung zur neuen Dauerausstellung im Technischen Museum Wien, in: Blätter für Technikgeschichte 66/67 2004/2005, S. 9-15.

der Mobilität aus österreichischer Perspektive zu bieten, bei der sowohl Technikentwicklung wie auch Techniknutzung aufgezeigt und diese in einen Kontext gesellschaftlicher Entwicklungen und Veränderungen gestellt werden. Technischer Wandel sollte nicht länger als Fortschrittsgeschichte erzählt werden, sondern stattdessen als Phänomen, das gleichermaßen Ausdruck wie auch Motor von gesellschaftlichen Veränderungen sein kann. Schließlich galt es, den in den Gründungsstatuten des Museums zum Ausdruck kommenden Gegenwartsbezug der Ausstellung neu zu fassen. Anstelle des in der Gegenwart kulminierten Fortschrittsnarrativ sollte durch die neue Ausstellung „Mobilität“ eine kritische Reflexion und historisch informierte Einordnung von Gegenwartstendenzen erfolgen.

## 2 Vom „Verkehr“ zur „Mobilität“:

### Ausgangssituation und Zielvorgaben für die neue Ausstellung

Die von 1999 bis 2013 gezeigte Sonderausstellung „Verkehr“ spiegelte die Stärken und Schwächen der gewachsenen Sammlung Verkehr im Technischen Museum sowohl auf der strukturellen wie auch auf der inhaltlichen Ebene wider. Im Folgenden soll deshalb kurz auf diese Vorgängerausstellung eingegangen werden, um die Ausgangsposition für das Projekt „Mobilität“ 2013 zu erläutern.

Für den Bereich Verkehr waren seit der Wiedereröffnung im Jahr 1999 3.000 Quadratmeter auf der Ebene E4 im Ostflügel des Hauses unmittelbar unter der Kuppel des Museums reserviert. Der Westflügel ist Bereich der Ausstellung „medien.welten“. Diese Trennung der Sammlungen Information/Kommunikation einerseits, die sich im Wesentlichen aus den früheren Sammlungsbereichen des Post-, Telegraphen- und Telefonwesens speist, sowie des Verkehrs im engeren Sinne andererseits, als Verkehr von Personen und Gütern, erfolgte erst im Zuge der Generalsanierung und Wiedereröffnung 1999. Strukturell sowohl durch die zuständigen Sammlungsbereiche wie auch die voneinander unabhängige Ausgestaltung der Ausstellungen etabliert, gehörte sie zu den Rahmenbedingungen des neuen Projekts „Mobilität“.

Die Verkehrsausstellung im Ostflügel zählte zu einer der beliebtesten Abteilungen des Technischen Museums Wien. Dennoch war sie sowohl unter inhaltlichen wie auch gestalterischen Gesichtspunkten in die Jahre gekommen. Die Bereiche Straßenverkehr, Schienenverkehr, Schifffahrt und Luftfahrt wurden auf der Fläche von drei Gängen und auf der Galerie voneinander getrennt präsentiert. In diesen Räumlichkeiten folgten die Ausstellungen ihren jeweils eigenen Ordnungsprinzipien. Diese waren für die Besucherinnen und Besucher teilweise nicht leicht zu erkennen und aufgrund der verschiedenen Möglichkeiten, durch die Ausstellung zu gehen, auch schwer nachzuvollziehen. Chronologische Prinzipien dominierten in der auf der Galerie gezeigten Luftfahrt sowie im Straßenverkehr. Im Bereich Schienenverkehr erfolgte die Aufstellung der Exponate demgegenüber nach dem alten Amtssystem der

österreichischen Bundesbahnen, mithin einem Ordnungssystem, welches vielen Besucherinnen und Besuchern kaum noch gegenwärtig war bzw. sein konnte. Die Schifffahrt hingegen unterschied die Sachbereiche Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt. Alle vier Bereiche kennzeichnete, dass eine möglichst umfassende Darstellung der Entwicklung der jeweiligen Verkehrsträger gezeigt werden sollte. Überdies wurden Fragen der Verkehrsinfrastruktur ausschließlich im Bereich des Schienenverkehrs thematisiert.

Als besondere Problematik war zu konstatieren, dass sich durch die sehr dichte Objektpräsentation die „Stars“ der Sammlung wenig hervorhoben. Den Blicken der Besucherinnen und Besucher boten sich trotz der Größe einzelner Objekte zu wenig Fixpunkte, also optischer Halt bzw. Fokus. Defizitär waren zudem die Ruhemöglichkeiten beim Gang durch die Ausstellung, ein veralteter Medieneinsatz und eine bisweilen unübersichtliche Textpräsentation. Als großes Manko wurde des Weiteren der Mangel an aktuellen Objekten und Themen empfunden, denn der Schwerpunkt der Sammlung Verkehr basierte auf Exponaten aus der Gründungsphase des Museums zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Es gab nur einzelne, punktuelle Ergänzungen neueren Datums, die in der schier Masse der gezeigten Objekte jedoch wenig auffielen.

Der im Nordgang des Ostflügels aufgestellte Bereich Straßenverkehr spiegelte sowohl das Fortschrittsnarrativ wie auch den Leistungsgedanken der Gründerzeit wider. Die Ausstellung in einem langen Gang war zweigeteilt: Auf der einen Seite folgten einer in Regalen angeordneten und im Wesentlichen chronologisch aufgebauten Darstellung der Geschichte des Fahrrads eine ebenfalls in Regalen angeordnete Geschichte des Motorrads. In beiden Ausstellungssteilen waren sowohl österreichische Fabrikate als auch in Österreich genutzte Maschinen zu sehen, wobei im Motorradbereich ein Schwerpunkt auf den englischen Maschinen der Nachkriegszeit und ein anderer Fokus auf Rennmaschinen österreichischer Provenienz lag. Auf der gegenüberliegenden Seite des Ganges gab es eine Abfolge früher Automobile, beginnend mit einem Benz Victoria. Highlights der frühen Automobilproduktion in Österreich folgten. Aufgrund der Enge des Ganges waren diese frühen Fahrzeuge stark gefährdet, denn ein Griff- und Zugangsschutz der Exponate war kaum sicherzustellen. Immer wieder musste die Museumsaufsicht das Publikum auffordern, aus den Fahrzeugen, in die sie sich einfach gesetzt hatten, wieder auszusteigen. Der lange schmale Gang kulminierte in zwei Bereichen: Geradeaus führte er geradewegs auf den Mercedes W196R hin. In der räumlichen Konstellation der Ausstellung war der Formel-1-Rennwagen aus der Saison 1954/55 so gleichermaßen der Höhepunkt, das Ziel und das Ende der Automobilentwicklung. Links davon, in einem abgedunkelten Extraraum, wurden Kraftfahrzeuge der bekanntesten österreichischen Marken präsentiert, u. a. mit Automobilen von Gräf & Stift, Austro-Daimler und Steyr-Daimler-Puch. Sie waren im Halbkreis um ein weiteres Highlight der Sammlung, den Siegfried-Marcus-Wagen, angeordnet. In dieser Konstellation wurde dieser Raum oftmals als „Schrein“ bzw. als „Gruft“ für die österreichische Automobilproduktion wahrgenommen.

Von den gezeigten Kraftfahrzeugen der alten Verkehrsausstellung war das jüngste ein Mercedes W196R aus dem Jahr 1954/55. Der Rennwagen zum Abschluss der aufgereihten Fahrzeuge implizierte eine Interpretation dahingehend, dass eine Technikentwicklung des Automobils hin zu immer mehr Geschwindigkeit stattgefunden habe. Dies wurde noch dadurch unterstrichen, dass dem Aufstellungsgang eine Gruppe von drei Massenautomobilen als Ergänzung vorgelagert worden waren, nämlich ein Ford T, ein VW Käfer und ein Puch 500.

Im August 2013 fiel die Entscheidung für eine Neuaufstellung des Bereichs Verkehr. Der ehrgeizige Zeitplan sah eine Eröffnung im Herbst 2014 vor. Aus zeitlichen und budgetären Gründen sollte der neue Ausstellungsplan auf Strukturelementen der alten Schausammlung Verkehr aufbauen. Dies beinhaltete vor allem, die Grundstruktur der räumlichen Unterscheidung in die Verkehrsträger Schiff- und Luftfahrt sowie Straßen- und Schienenverkehr beizubehalten. Auf diese Weise sollte insbesondere das aufwendige Umstellen von Großobjekten, wie beispielsweise Hubschraubern, Gleitern und Flugzeugen, vermieden werden. Die Zielvorgaben für das neue Projekt sahen zudem die Schärfung der Themen, eine ansprechende Präsentation mit einer Verbesserung der Orientierung für die Besuchenden sowie einen größeren Gegenwartsbezug der Ausstellung vor. Mit Hilfe einer neuen Ausstellungsarchitektur, kombiniert mit einer neuen Grafik und neuen Medien, sollte eine attraktive und zeitgemäße Ausstellung zur Mobilität entstehen.

### 3 Die neue Dauerausstellung Mobilität: das Ausstellungskonzept

#### 3.1 Mobilitäten im Spotlight

Die neue Ausstellung entstand somit weitestgehend auf der Fläche der alten Schausammlung Verkehr. Vorgesehen wurde jedoch der Tausch der Gänge von Schifffahrt und Straßenverkehr. Mit dieser Maßnahme sollte dem Raumbedarf der beiden Sammlungsbereiche besser entsprochen werden, da die Schausammlung Schifffahrt im größeren Ostgang mit vielen Modellen operierte, im Nordgang hingegen Großobjekte, wie Automobile, bisher in einem sehr schmalen Gang gezeigt wurden. Eine Erweiterungsfläche von 350 Quadratmetern zusätzlich zur bestehenden Ausstellungsfläche wurde als neue Einführung in die Ausstellung hinzugefügt, um aktuelle Themen im Hinblick auf die Zukunft der Mobilität aufgreifen zu können. Sie bildete den Prolog zur neuen Ausstellung.

Zentraler Begriff für die angestrebte neue Dauerausstellung und letztlich auch der Titel der neuen Ausstellung war der Begriff „Mobilität“, unter dem sich seit einigen Jahren eine inter-

disziplinär ausgerichtete wissenschaftliche Forschungsrichtung formiert hat.<sup>8</sup> Mobilität gilt einigen Autorinnen und Autoren als zentrales Merkmal unserer Welt, sie strukturiert unsere Wahrnehmung von Zeit und Raum, stellte aber wissenschaftlich lange Zeit eine Art inhaltliche und methodische Leerstelle dar.<sup>9</sup> So ist denn die Frage nach den Formen und Qualitäten von Mobilität eine der Leitfragen der neueren Ansätze, und dieser Blick auf Mobilitäten ist bewusst nicht durch Verkehrsträger strukturiert. Für das engere Feld der Verkehrsgeschichte postulierte bereits Merki den Leitbegriff „Mobilität“, um damit Forschungsperspektiven über eine Geschichte der Verkehrsträger hinaus hin zu soziokulturellen Fragestellungen nach der Entstehung von „Mobilitätsbedürfnissen“ zu erweitern. In einer „multiperspektivische[n] und interdisziplinäre[n] Sichtweise“ sollen Produktion und Nutzung gleichermaßen berücksichtigt und auch nach der historischen Bedingtheit von Mobilitätsbedürfnissen gefragt werden.<sup>10</sup> Der Mobilitätsbegriff wird in der Ausstellung eingangs im Prolog vermittelt, auf den im Folgenden noch einzugehen sein wird.



**Abbildung 3:**  
Die Ebene 4 im Technischen Museum Wien.

Mit dem Mobilitätsbegriff einher ging die Konzentration auf einzelne Themen und Qualitäten von Mobilität, die an die Stelle der bisherigen, chronologischen Darstellung der Geschichte der Verkehrsträger treten sollte. Für diesen Ansatz wurde der Begriff des „Spotlights“ als Gliederungsprinzip für die neue Ausstellung eingeführt: Scharf umrissene Spotlights – mit denen bewusst auch in Kauf genommen wird, einige Gegenstände und Themen eben nicht erhellen zu können – lenken den Blick auf bestimmte Fragen und Objekte. Gekennzeichnet und überschrieben sind die Spotlights mit Schlagwörtern, die auf großen im Raum verteilten Überkopfhängungen zu lesen sind. Bei den Schlagwörtern handelt es sich um Verben, die bewusst auch überraschend und mehrdeutig gewählt wurden. Sie sollen auf die Themen neugierig machen und zum Nachdenken über die präsentierten Objekte anregen. Die unterschiedli-

<sup>8</sup> Vgl. grundlegend für die Entwicklung des Begriffs „Mobilität“ neben dem unten zitierten Tim Cresswell: Mimi Sheller, John Urry, *The New Mobilities Paradigm*, in: *Environment and Planning A* 38/2006, S. 207-226; John Urry, *Sociology Beyond Societies. Mobilities for the Twenty-first Century*, London, New York 2000. Vgl. auch Kurt Möser, *Transport-, Verkehrs- oder Mobilitätsgeschichte? Neue Paradigmen der Technik- und Industriekultur*, in: Henry Keazor, Dominik Schmitt, Nils Daniel Peiler (Hrsg.), *Genialer Schrott. Interdisziplinäre Studien zur Industriekultur, Saarbrücken 2014*, S. 61-82; Anne-Katrin Ebert, *Mobilität(en) – ein neues Paradigma für die Verkehrsgeschichte*, in: *NTM. Zeitschrift für Geschichte der Wissenschaften, Technik und Medizin* 25/2015, S. 87-107.

<sup>9</sup> Vgl. Tim Cresswell, *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, London, New York 2006, S. 1.

<sup>10</sup> Christoph Maria Merki, *Verkehrsgeschichte und Mobilität*, Stuttgart 2008, S. 111 und S. 115.

chen Verben verdeutlichen die Vielfalt und Vielzahl von Handlungen, die mit den Objekten verbunden sind. Zugleich demonstrieren ihre bewusst gesetzten Wiederholungen auch die Ähnlichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Durch die Präsentation der Ausstellung in Form einer Vielzahl von Spotlights entsteht ein Themencluster, welches sich über die bestehende Aufteilung in Gängen legt und den Besucherinnen und Besuchern das Hin- und Herwechseln zwischen den Verkehrsträgern erleichtert.



**Abbildung 4:**  
Blick in den Nordgang (Schifffahrt)  
mit Spotlightprinzip.

Besucher und Besucherinnen von Verkehrsausstellungen wollen bekanntermaßen die großen Objekte bestaunen, sind an Automobilen, Flugzeugen, Eisenbahnen und Schiffen interessiert. Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass sie diese schönen Exponate in Themen eingebettet sehen wollen.<sup>11</sup> Je nach Person kann das Interesse an bestimmten Objekten oder Verben den Weg durch die neue Ausstellung bestimmen. Die Vielfalt der möglichen Wege, die das Publikum durch die Ausstellung nehmen kann, die Fülle der Schlagwörter, mit de-

<sup>11</sup> Vgl. Klein, Hans-Joachim, Martina Blahut und Monika Raseghi: Go West. Die Besucher des Deutschen Museums und ihre Meinungen über das Neue Verkehrszentrum (Manuskript), Karlsruhe 2000, S. 71-78, [http://www.deutsches-museum.de/fileadmin/Content/endbericht-go\\_west.pdf](http://www.deutsches-museum.de/fileadmin/Content/endbericht-go_west.pdf) [Zugriff: 10.01.2014].

nen es konfrontiert wird, illustrieren die Vielfältigkeit des Themas Mobilität und sollen auch als Hinweis darauf dienen, dass diese Ausstellung notwendigerweise nur einen Bruchteil der möglichen Aspekte und Themen ansprechen kann.

Die Spotlights erhellen insgesamt mehr als 30 Themen. Diese werden mit dem Medium Ausstellung gezeigt, das über eine breit gefächerte Sprache verfügt, d. h., es kommen als Gestaltungselemente Raum, Licht, Objekte, Grafik, Medien, Hands-on und Texte zum Einsatz. Je nach Schwerpunkt der Aussage tritt mal das eine, mal das andere Element in den Vordergrund. Die von den Besucherinnen und Besuchern erwarteten Großexponate bilden, einzeln oder in Gruppen präsentiert, nach wie vor die Highlights der Ausstellung. Mit Hilfe von Medien, Hands-on, Bildern und Texten werden diese Objekte allerdings kontextualisiert und thematisch präsentiert.

### 3.2 Der Prolog: die Einführung der neuen Ausstellungsprinzipien

Sechs Spotlights mit den Titeln „antreiben“, „erfahren“, „transportieren“, „regulieren“, „streiten“ und „träumen“ zeigen im Prolog zentrale Aspekte unserer Mobilität der Gegenwart auf. Diesen sechs Themen vorangestellt ist das Kapitel „mobil sein“, das den Perspektivwechsel von der Verkehrsgeschichte hin zu einer Mobilitätsgeschichte entwickelt und die Besuchenden mit dem Prinzip der Spotlights vertraut macht. Leitgedanke des Kapitels ist ein Zitat von Bruno Latour: „Betrachtet man die Dinge, so stößt man auf Menschen. Betrachtet man die Menschen, so wird gerade dadurch das Interesse für die Dinge geweckt.“<sup>12</sup> In „mobil sein“ wird der Blick zunächst auf die Menschen gerichtet, indem sich einzelne Personen in einer Video-Installation an Säulen präsentieren. Erst mit dem Blick hinter die Säule der Video-Installation kommen die Objekte zum Vorschein. Dies ist der Perspektivwechsel von den Menschen auf die Objekte, der performativ wahrgenommen wird. Die Menschen sind in Form von Hörstationen auch beim Blick auf die Objekte vorhanden. In diesen Audiobeiträgen erzählen sie, worin ihre persönliche Beziehung zum Objekt besteht. Auf diese Weise werden sowohl die unterschiedlichsten Themen als auch Mensch-Objekt-Beziehungen abgebildet, durch Alte und Junge, Männer und Frauen, Migranten und Herkunftsoösterreicher, Stadt- und Landbewohner, mobile und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen. Dies wird in den 16 Minispotlights von „mobil sein“ präsentiert. Auch Themen, wie das Erwachsenwerden, individuelle Verkehrsmittel, die Forschung an zukünftigen Fortbewegungsmitteln, die mobile Freizeit, vermeintliche oder tatsächliche Traumberufe im Verkehr, Warentransporte und Tourismus, Grenzerfahrungen und eingeschränkte Mobilität, virtuelle Mobilität, freiwillige Multilokalität, aber auch erzwungene Mobilität und die Ausgrenzung bestimmter Formen von Mobilität in modernen Gesellschaften werden in diesem zentralen ersten Kapitel vorgestellt.

---

<sup>12</sup> Bruno Latour: Der Berliner Schlüssel. Erkundungen eines Liebhabers der Wissenschaften, Paris 1993, S. 50.



**Abbildung 5:**  
Prolog.

Im anschließenden Spotlight „erfahren“ wird das Automobil in seiner soziokulturellen sowie globalen Bedeutung vorgestellt. Es steht außer Frage, dass das Automobil unseren Alltag erobert hat. Es bestimmt unser Denken und Handeln mit und ist zu einem anscheinend unentbehrlichen und unersetzbaren Begleiter unseres modernen Lebens geworden. Verschiedene kleinere Objekten in einer großen Vitrine, unter anderem ein *big baby potty* in Autoform, ein Bobby Car, ein Rechenführerschein aus der Schule oder ein Autospiegelüberzug mit dem Schriftzug *just married* zeigen, wie uns Autosymboliken ein Leben lang begleiten. Die Fähigkeit, ein Kraftfahrzeug selbständig zu lenken, hat sich, so wie vormals das Schreiben, Lesen oder Rechnen, als unerlässliche Kulturtechnik von Kindheit an fest in unseren Köpfen verankert. Der Erwerb des Führerscheins gilt immer noch als Zeichen des Eintritts in das Erwachsenenleben. In ländlichen, weniger erschlossenen Regionen ist der Besitz oder zumindest die Verfügbarkeit über ein Automobil und die Berechtigung, es zu fahren, Voraussetzung für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Viele Berufe können ohne den Besitz eines Führerscheins nicht einmal ausgeübt werden.

Gegenüber dieser Vitrine befindet sich ein originaler Tata Nano Twist XT, mit dem sich das Versprechen von Automobilität für die unteren Mittelschichten in Indien verband. Dies soll die globale Dimension des prestige- und symbolträchtigen Automobilbesitzes verdeutlichen:

Als Objekt der Begierde hat sich das Automobil weltweit durchgesetzt, gilt als Symbol modernen, fortschrittlichen und damit anzustrebenden Lebens, mit weitreichenden Konsequenzen. Während der Markt in Europa und Nordamerika gesättigt scheint, stehen große Volkswirtschaften wie China oder Indien erst am Beginn der Massenautomobilisierung.



**Abbildung 6:**  
Tata Nano Twist XT.

In „antreiben“ wird der auf fossilen Kraftstoffen basierende Verbrennungsmotor als wesentliche Grundlage des industriekulturellen Mobilitätssystems der letzten 100 Jahre beleuchtet. Dieses Mobilitätssystem wird aufgrund der Debatten um *peak oil* und des Klimawandels inzwischen hinterfragt<sup>13</sup>, die Suche nach Alternativen, mit denen unser Mobilitätssystem weiter aufrechterhalten werden soll, hat bereits begonnen. Noch ist vieles offen und vieles möglich. Neue kreative Ansätze und Lösungsvorschläge sind gefragter denn je. In Wechselvitri-  
nen

<sup>13</sup> Vgl. u. a.: Jorgen Randers, Graeme Maxton, Ein Prozent ist genug. Mit wenig Wachstum soziale Ungleichheit, Arbeitslosigkeit und Klimawandel bekämpfen: Der neue Bericht an den Club of Rome, München 2016.

wollen wir einige dieser neuen Ideen vorstellen. „Transportieren“ wirft ein Schlaglicht auf die vielen, weiten Wege, die die Waren in unserer globalisierten Welt zurücklegen, ehe sie dorthin gelangen, wo sie am Ende verbraucht werden. Dabei machen die Transportkosten am Gesamtpreis der Waren letztlich nur einen geringen Anteil aus. Die Transporttechnik hingegen wird immer gigantischer und erzwingt dadurch gewaltige Investitionen in Infrastruktur und Logistik. Durch die standardisierte Form des Containers ist der intermodale Transport auf Schiffen, Schienen und der Straße sehr stark vereinfacht und kostenminimiert. Das Be- und Entladen erfolgt mit minimalem Arbeitsaufwand.<sup>14</sup> Die wenigen Arbeiter und Arbeiterinnen, die auf den großen Containerschiffen heutzutage noch arbeiten, führen jedoch ein hartes Arbeitsleben – und das bei relativ geringer Bezahlung.

„Streiten“ beleuchtet die Herausforderungen der Mobilität anhand der Infrastrukturen, die die physischen Voraussetzungen für den modernen Verkehr schaffen. Infrastrukturmaßnahmen sind in den westlichen Gesellschaften häufig Gegenstand heftiger Kontroversen. Dies liegt einerseits an der aufwendigen und kostenintensiven Planung und Durchführung der Bauten, die häufig zudem von der öffentlichen Hand zu finanzieren sind, sowie ihrer oftmals zumindest fragwürdigen Umweltverträglichkeit, andererseits an den vielen verschiedenen Beteiligten und ihren unterschiedlichen Interessen, die zwangsläufig aufeinanderprallen müssen. Zudem stehen im Kampf um die Ressourcen für den Aufbau von Infrastrukturen die verschiedenen Verkehrsträger in Konkurrenz zueinander. Beim Brenner Basistunnel zum Beispiel konkurrieren insbesondere Schiene und Straße, aber auch der Luftverkehr miteinander. Ob einmal geplante und gebaute Infrastrukturen sich in der Praxis tatsächlich bewähren, hängt von vielen Faktoren ab und bleibt häufig ungewiss.

Das Spotlight „ordnen“ widmet sich der Frage der Ordnung der Verkehrsflüsse am Beispiel der Straße. Hierbei soll gezeigt werden, dass diese Ordnungsprinzipien historisch veränderlich sind und maßgeblich von den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen geprägt werden, unter denen sie stattfinden. Anhand eines Beispiels aus Österreich, und zwar der Auseinandersetzungen um die Mariahilfer Straße in Wien, die in den letzten Jahren zu einer Begegnungszone ausgebaut wurde, werden die unterschiedlichen Ansätze moderner Verkehrslenkung verdeutlicht. Im Gegensatz zur Begegnungszone, die für einen bewussten Rückbau von technischen Ordnungssystemen zugunsten zwischenmenschlicher Kommunikation steht, verstärken moderne Verkehrstelematiksysteme die Kommunikation zwischen den Maschinen, um Verkehrsfluss und -sicherheit zu gewährleisten.

Das abschließende Spotlight „träumen“, das sich räumlich im Übergang zwischen der Erweiterungsfläche und der alten Schausammlungsfläche befindet, zeigt mit Hilfe einer Filmcollage die Traumfabrik Kino mit ihren ganz eigenen Utopien und Dystopien von der Zukunft der Mobilität. Nach diesem Auftakt im Prolog, der sich stark auf die Gegenwart der Mobili-

<sup>14</sup> Vgl. hierzu insbesondere: Richard Vahrenkamp, *Die logistische Revolution – der Aufstieg der Logistik in der Massenkonsumgesellschaft*, Frankfurt am Main 2011; sowie: Alexander Klose, *Das Containerprinzip*, Hamburg 2009.

tät konzentriert, folgen Spotlights, in denen aktuelle Fragestellungen mit historischen Hintergründen kombiniert werden. Im Folgenden soll anhand einiger ausgewählter Spotlights erläutert werden, wie in der Ausstellung das Thema Automobile aufgearbeitet und gezeigt wird.

### 3.3 Automobile im Spotlight

#### 3.3.1 Konkurrieren: Gegenwart und Vergangenheit in der Ausstellung

Ein zentrales Element bildet das „Auto-Regal“ des Spotlights „konkurrieren“. In diesem Regal sind sieben Kraftfahrzeuge aus über 100 Jahren Automobilgeschichte zu sehen. Vier stammen aus der Pionierzeit um 1900 und drei aus unserer Gegenwart. Auf den ersten Blick handelt es sich schlicht um Automobile offenkundig unterschiedlicher Hersteller und unterschiedlichen Typs. Doch ein zweiter Blick offenbart gravierende antriebstechnische Unterschiedlichkeiten. Nur eines der präsentierten Fahrzeuge ist tatsächlich das, womit die Museumsbesucherinnen und -besucher nach wie vor gemeinhin rechnen, nämlich ein Benzinautomobil. Die restlichen beziehen ihre Kraft aus anderen Quellen. Die Antriebstechniken reichen von der Dampfmaschine, dem Verbrennungs- und dem Elektromotor bis hin zur Kombination von Antrieben, also den Hybridfahrzeugen.



**Abbildung 7:** Konkurrieren I. Blick von Westen.



**Abbildung 8:** Konkurrieren II. Blick von Norden.

Das Regal, auf dem die Automobile angeordnet sind, hat keine geschlossene Form. Vielmehr ragt sowohl auf der linken wie auch auf der rechten Seite der obere Boden über den unteren Bereich hinaus. Durch dieses konstruktive Element der Präsentation soll vermittelt werden, dass die Automobilgeschichte, also die Entwicklung verschiedenartiger Motorentechnologien, keinen in sich historisch abgeschlossenen Bereich darstellt, sondern sowohl in die Vergangenheit als auch in eine offene Zukunft weist. Es handelt sich mithin keineswegs um eine in sich abgeschlossene Geschichte. Im linken Bereich des Regals sind die modernen Autos zu sehen, im rechten Bereich die historischen. Über einen Tisch vor dem Regal mit weiteren Texten, Illustrationen und einer Medienstation werden die gezeigten Automobile näher vorgestellt. Es handelt sich dabei um ein Renault ZOE Elektrofahrzeug, das 2014, zum Zeitpunkt der Eröffnung der Ausstellung, das am meisten verkaufte E-Fahrzeug in Österreich war und für Stadtfahrten und das stadtnahe Pendeln gedacht ist. Daran schließt sich ein Toyota Prius Hybrid an, mit dem die Hybridfahrzeuge ab 2003 einen neuen Aufschwung auf dem Automarkt erlebten. Die Kombination von Benzin- und Elektromotor sollte den Benzinverbrauch drastisch reduzieren. In Wien sind diese Fahrzeuge als Taxis im Einsatz, aber auch einige Privatpersonen fanden und finden Geschmack an der Kombination. Dem modernen Hybridfahrzeug folgt mit dem Austro-Daimler ADM-E eine Kombination von Elektromotor und Benzinmotor von 1925. Von Ferdinand Porsche als Versuchsfahrzeug entwickelt, sollte

diese historische Kombination ebenfalls die jeweiligen Vorzüge von Elektroantrieb und Benzinmotor ausnützen. Mit dem regulierbaren Elektromotor erhoffte sich Porsche eine Lösung für das damalige Getriebeproblem und den im Handling oft ruppigen Benzinmotor. Letzterer treibt den Generator für den Elektromotor an und garantiert damit eine große Reichweite und das schnelle Auftanken der eleganten Limousine. Vervollständigt wird die obere Reihe durch ein Gardner-Serpollet-Dampfautomobil, das durch Gucklöcher im Boden des Regals von unten her einsehbar ist. Diese heute fast vergessene Technik im Automobilbau galt um 1900 als eine der zuverlässigsten. Das Wasser wurde mit Petroleumfeuerung im Dampferzeuger erhitzt und trieb die Dampfmaschine im Heck an. Der Kondensator vorne wandelte den Dampf wieder in Wasser um und speiste es über Röhren erneut in den Dampfkreislauf ein.

Das Schnittmodell eines Mercedes F-Cell auf der unteren Ebene des Regals verdeutlicht die Funktionsweisen moderne Brennstoffzellenfahrzeuge, bei denen durch chemische Reaktion von Wasserstoff und Sauerstoff aus der Luft Strom, Wärme und Wasser erzeugt werden. Neben ihm befindet sich der Gräf Front mit wassergekühltem De-Dion-Benzinmotor von 1899. Bei der Konstruktion ließ sich Gräf von den frühen Elektrofahrzeugen leiten. Diese hatten damals schon einen Vorderradantrieb. Ähnlich wie die Fahrräder, die Gräf produzierte, war der Gräf Front eine wendige Abenteuermaschine für die Fahrt ins Grüne. Den Abschluss der unteren Reihe bildet das Chassis des Egger-Lohner-Elektrofahrzeugs, mit dem das Kutschenbauunternehmen Jacob Lohner & Co. und die Wiener Elektrofirma von Béla Egger im Jahr 1899 die Goldmedaille auf der 1. Berliner Automobilausstellung gewannen. Die Bleibatterien sind zwischen den Achsen in einem Kasten am Wagenrahmen aufgehängt. Der elegante Wagen sollte in der Stadt und auch als Taxi zum Einsatz kommen.

Manche Autos waren für den täglichen Gebrauch oder als Nutzfahrzeuge gedacht. Andere hingegen für das Vergnügen und den Sonntagsausflug. Damals wie heute stehen die Konsumentinnen und Konsumenten, also auch das heutige Museumspublikum, vor der Wahl, ob und wie sie ein Automobil einsetzen wollen. Anders als in der Vergangenheit verbinden sich mit dieser Entscheidung heutzutage noch viel stärker Fragen der Lärmbelästigung, des Umweltschutzes, des Klimawandels und der schwindenden Ölressourcen. Damit verabschiedet sich der Bereich „konkurrieren“ mit seinem Nebeneinander von historischen und aktuellen Fahrzeugen auch ein Stück weit vom lange Zeit dominierenden Fortschrittsnarrativ der Verkehrsausstellungen. Im Regal, das nach beiden Seiten hin offen ist, wiederholen sich technische Antriebe wie der Hybrid und das Elektrofahrzeug. Sie dienen ähnlichen, aber auch unterschiedlichen Zwecken in Vergangenheit und Gegenwart. Der technische Wandel ist nicht länger ein technikimmanenter Fortschritt, der technikdeterministisch geprägt ist, sondern vielmehr ein gesellschaftlicher Aushandlungsprozess, der ganz unterschiedlichen technischen, aber auch sozialen, ökonomischen, ordnungs- oder auch umweltpolitischen Faktoren unterworfen ist.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Vgl. hierzu: Wolfgang König, *Technikgeschichte. Eine Einführung in ihre Konzepte und Forschungsergebnisse (Theorien der Technikgeschichte)*, Stuttgart 2009, S. 49-108.

### 3.3.2 „Selber fahren“: Zitieren und Durchbrechen serieller Prinzipien

Das Spotlight „selber fahren“ zeigt die Anfänge der individuellen Fortbewegungsmaschinen, und zwar ungeachtet der Unterscheidung in kraft- und muskelbetriebene Maschinen, als ein Nebeneinander neuer konstruktiver Prinzipien und soziokultureller Praktiken. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts entdeckten die reichen Bürgerinnen und Bürger der europäischen Metropolen das „Selberfahren“. Die damals gängigen Mobilitätsmuster, also die Möglichkeiten, sich fortzubewegen, waren bis dahin die Eisenbahn, das Schiff, die Kraft der Tiere zu Reit- und Zugzwecken (Kutsche/Wagen) und natürlich das Zufußgehen. Nun wurden Maschinen populär, die auf die Verlängerung der menschlichen Muskelkraft und zunehmend auch auf motorisierte Kraft setzten. Das Fahren diente nicht nur einer rein zweckbestimmten Fortbewegung von A nach B, sondern es war auch Erholung, Freizeit und Sport. Die Selberfahrer feierten ein neues Körpergefühl, sie balancierten auf filigranen Maschinen mit ein oder zwei, manchmal auch drei oder vier Rädern. Sie genossen die Geschwindigkeit auf ihren neuen Maschinen und erkundeten auf Ausflügen die Landschaft und Umgebung der Städte. Das Auftauchen der Selberfahrer sorgte für viel Kritik und Diskussion. Die wohlhabenden Städterinnen und Städter mit ihren neumodischen Maschinen gerieten immer wieder in Auseinandersetzung mit Kutschen, Karren und Fußgängern und Fußgängerinnen auf der Straße. Innerhalb des Bürgertums war zudem heftig umstritten, ob auch Frauen selber fahren können und sollen.



Abbildung 9: Selber fahren.

Initialzündler dieser selbstbestimmten, individuelle Fortbewegung war das Fahrrad, das sich innerhalb weniger Jahrzehnte von einem schweren Holz- und Eisenkonstrukt in eine leichte Stahlkonstruktion wandelte. Wesentliche Elemente des Fahrradbaus – Stahlrohre, Speichenräder und Kettenantrieb – prägten auch den frühen Motorrad- und Automobilbau. Die Präsentation in unserer Museumsausstellung wirkt seriell, ist es aber nicht. Vielmehr verdeutlicht sie die große konstruktive Ähnlichkeit der verschiedenen individuellen Fortbewegungsmaschinen Fahrrad, Motorrad und Automobil und die ähnlichen Nutzerkulturen, die sich mit diesen Maschinen verbanden. In den Clubs, den Zeitschriften, den Wettbewerben und der Kleidung werden die neuen individuellen Verkehrsmittel als soziales Phänomen sichtbar, mit dem sich bis heute Prozesse der sozialen Distinktion und Privilegierung verbinden.

### 3.3.3 „Erste(r) sein“: kritische Reflexion der Institution Museum

Ein Merkmal der alten Ausstellung „Straßenverkehr“ des Technischen Museums Wien war der „Schrein“ zur österreichischen Automobilproduktion, in dessen Mittelpunkt der Marcus-Wagen stand. Damit verband sich die über Jahrzehnte kontrovers geführte Diskussion über den Erfinder des Automobils. Die Frage, wer der (viel seltener die) Erste war, der oder die etwas entwickelte, herstellte und gebrauchte, beherrschte lange Zeit das Sammeln und Ausstellen in Technikmuseen. Die Museen überboten sich geradezu darin, derartige „Erstfahrzeuge“ als technikhistorische Unikate bei sich präsentieren zu können. Dabei ging bisweilen auch der Blick auf Parallelentwicklungen und manchmal sogar auf die Fakten verloren.

Die vier im Bereich „erste(r) sein“ ausgestellten Fahrzeugen gehören zu den ältesten der Sammlung Straßenverkehr. Sie dokumentieren gleichzeitig die Bemühungen und die Probleme von Museen, „die Ersten“ tatsächlich zu finden und zu definieren. Sie erzählen von der Vielfältigkeit und den vielen verschiedenen Beteiligten an technischen Entwicklungen, den zumeist männlichen Einzelpersonen, den Tüftlern und Erfindern, den Herstellerfirmen und den Käuferinnen und Käufern.

Während der „Collectiv-Ausstellung der Automobilbauer Österreichs“ zum 50. Thronjubiläum von Franz Josef I. präsentierten die österreichischen Automobilhersteller im Jahr 1898 den Siegfried-Marcus-Wagen von 1875 voller Stolz als erstes Automobil, das es auf der Welt gegeben habe. Das Technische Museum übernahm die damalige Datierung auf 1875 und hielt, trotz aufkommender Zweifel, lange an ihr fest. Der Wahlwiener Siegfried Marcus (1831-1898) kam aus einer Rabbinerfamilie in Mecklenburg. In Wien war er als Erfinder elektrischer Zündapparate erfolgreich. Er und Carl Benz arbeiteten über Jahre hinweg zeitgleich und unabhängig voneinander an der Entwicklung des Automobils. Bis in die jüngste Zeit prägte die nationale Konkurrenz zwischen Deutschland und Österreich den Umgang mit dem Marcus-Wagen und seiner Datierung. Dies führte sogar dazu, dass das Unternehmen Benz den Marcus-Wagen während der Zeit der deutschen Besetzung Österreichs aus der Ausstellung hatte entfernen lassen. Stattdessen wurde eine Replik des Benz-Dreirads, also des Benz-Patent-Motorwagens von 1886, mit dem Anspruch präsentiert, erstes Automobil der

Welt gewesen zu sein. Experten stimmen mittlerweile darin überein, dass der Marcus-Wagen vermutlich von 1888/89 stammt.<sup>16</sup>



**Abbildung 10:** Erster sein.

Die Suche nach „dem Ersten“ prägt auch die Geschichte der beiden Fahrzeuge neben dem Marcus-Wagen, einem Benz-Victoria und einem Nesslerdorfer-Präsident-Nachfolgermodell. 1911 suchte das Neue Wiener Tagblatt das älteste Automobil in Österreich-Ungarn. Es meldete sich daraufhin der Bregenzer Marinemaler Eugen Zardetti. Er erklärte, am 19. März 1893 einen Benz Vis-à-Vis direkt aus Mannheim gekauft und von Konstanz aus persönlich nach Bregenz gefahren zu haben. Unverzüglich versuchte das Technische Museum daraufhin, dieses Fahrzeug für seine Sammlung zu erwerben. Etliche Jahre später wurden diese Bemühungen dann letztendlich vom Erfolg gekrönt. Im Jahr 1926 entschied sich die Familie Zardetti, das Automobil dem Technischen Museum zu überlassen. Der Benz-Victoria wurde als „erstes fabrikmäßig hergestelltes Benzin-Automobil in Österreich“ ausgestellt.

<sup>16</sup> Zum Marcuswagen siehe Alfred Buberl, *Die Automobile des Siegfried Marcus*, Bad Sauerbrunn 1994; Ursula Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?: Männer und Motoren in Österreich im 19. Jahrhundert*, Wien 1998; Horst Hardenberg, *Siegfried Marcus. Mythos und Wirklichkeit* (Wissenschaftliche Schriftenreihe des DaimlerChrysler Konzernarchivs 3), Stuttgart 2000; zuletzt Anne-Katrin Ebert, *Erster sein*, in: *Technisches Museum Wien* (Hrsg.): *Mobilität. 30 Dinge, die bewegen*, Wien 2015, S. 186-190.

Das zweite Beispiel betrifft das Nesselsdorf-Präsident-Nachfolgemodell. Die Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft baute in Kopřivnice seit 1850 Kutschen und Eisenbahnwagons. 1897 stieg das Unternehmen in den Automobilbau ein und präsentierte 1898 auf der Jubiläumsausstellung in Wien ihr erstes Kraftfahrzeug, den Nesselsdorfer Präsident (Präsident). Der Präsident galt als erstes Automobil Österreich-Ungarns, und Nesselsdorfer bewarb das heute im Technischen Museum Wien ausgestellte Nachfolgermodell von 1899/1900 mit dem Slogan „Erster Automobilhersteller Österreichs“. Der Nesselsdorfer Präsident von 1898 hingegen ist im Prager Technischen Museum zu sehen. Er gilt als das erste, fabrikmäßig gebaute Automobil in Tschechien.

Abgeschlossen wird die Reihe mit einem Lohner-Porsche Phaeton. Seit dem Jahr 1897 stellte die Wiener Hofwagenfabrik Jacob Lohner & Co. Automobile her. An der Entwicklung des Elektromobils System Egger-Lohner war der junge Ferdinand Porsche, ein Angestellter Béla Eggers, beteiligt. 1899 beschloss Lohner, Porsches Idee eines Radnabenmotors aufzugreifen und kündigte Egger die Zusammenarbeit auf. Der Lohner-Porsche wurde 1900 auf der Pariser Weltausstellung als „erster transmissionsloser Wagen der Welt“ ausgezeichnet. Es war gleichsam der „erste Porsche der Welt“.

Durch die Aufreihung der „ersten“ Automobile der Sammlung Straßenverkehr und die Erläuterung, wie und warum diese Fahrzeuge als „erste“ bezeichnet werden, offenbart und reflektiert dieses Spotlight die museumseigene Sammlungs- und Ausstellungspraxis: Das Museum als ein Ort der Deutungen wird sichtbar und auch hinterfragbar.

### 3.4 „Rauschen“: ein Rennauto im Spotlight

Die Spotlights mit Automobilen sind zumeist Zusammenstellungen verschiedener Objekte, sei es, dass ein Automobil mit weiteren Automobilen kombiniert wird wie im Fall „konkurrieren“ oder aber mit Fahrrädern und Motorrädern wie bei „selber fahren“ oder aber mit vielen kleineren Objekten wie bei „erfahren“ im Prolog. Nur eines der Fahrzeuge unserer neuen Dauerausstellung „Mobilität“ steht für sich allein und ohne zugeordnete weitere Objekte im Spotlight: der Rennwagen Mercedes W196R.

Motorsport und Geschwindigkeitsrausch faszinieren bis heute. Mitte der 1930er Jahre dominierten Auto-Union und Mercedes-Benz die internationalen Automobilrennen. Die Nationalsozialisten nutzten deren Erfolge, um die Überlegenheit der „deutschen“ Technik zu propagieren. Aus dieser Zeit stammt der Name „Silberpfeil“ für die deutschen Rennwagen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wollte das Mercedes-Team 1954 an den legendären Ruhm, den die Silberpfeile in der Formel 1 genossen, wieder anknüpfen. Der Mercedes-Benz W196R mit seiner breiten Stromlinienkarosserie unterschied sich klar von der Konkurrenz. Bei kurvenreichen Strecken wechselte Mercedes auf die wendigere, konventionelle Karosserie mit offenen Rädern. Das Mercedes-Team dominierte die Formel-1-Rennen 1954 und 1955. Der Argen-

tinier Juan Manuel Fangio wurde zweimal Weltmeister. Der langjährige österreichische Rennleiter Alfred Neubauer vermittelte diesen W196R von Stirling Moss 1958 an das Technische Museum Wien. Stirling Moss gewann 1955 den Großen Preis von England.



**Abbildung 11:** Mercedes W196R.

In der Ausstellungsplanung wurde schnell deutlich, dass dieses Fahrzeug, das mit seiner Stromlinienkarosserie von jeher ein großer Publikumsmagnet des Hauses war, allein auf die Besucherinnen und Besucher wirken sollte. Die Faszination der Form des Fahrzeugs und seines Designs wird durch eine Drehscheibe, auf der das Auto steht und um seine eigene Achse gedreht wird, weiter gesteigert. Diese Präsentation des Fahrzeugs wird in regelmäßigen Abständen unterbrochen. Dann steht es still. Parallel dazu werden in einer künstlerischen Filmcollage, die auf sieben Monitoren abläuft und die der Drehscheibe vorgelagert sind, Filme vom Rennsport von seinen Anfängen bis in die 1950er Jahre gezeigt. Die Filmcollage zeigt jedoch nicht nur rasante Kurvenfahrten und siegreiche Rennfahrer, also die Sonnenseite des Rennsports, sondern auch spektakuläre Unglücksfälle mit sogar tödlichem Ausgang, die diese Wettbewerbe wie selbstverständlich begleiteten. Ebenso wird die Einflussnahme der Nationalsozialisten auf das Rennwesen thematisiert. Die Filmcollage bildet einen bewusst gesetz-

ten Kontrapunkt zur Faszination des Objekts, das in diesem Spotlight in den Mittelpunkt gestellt wurde.

#### 4 Fazit: die neue Dauerausstellung „Mobilität“

Lange Zeit war die Ausstellung „Verkehr“ im Technischen Museum Wien geprägt von den Grundsätzen, die dem Museum bei seiner Gründung mit auf den Weg gegeben worden waren: einer Präsentation von technischen Entwicklungen im Sinne eines technischen Fortschritts, der Sichtbarmachung dieses Fortschritts mit Hilfe von technischen Reihenbildungen sowie der Würdigung der Leistungen österreichischer Techniker und Technikerinnen und Herstellerfirmen. Dies waren die Maximen der damaligen Zeit. Mit der neuen Dauerausstellung „Mobilität“ sollten hingegen neuere Ansätze der Verkehrsgeschichte aufgenommen und in einer zeitgemäßen und auch gestalterisch attraktiven Ausstellung umgesetzt werden. Das Abholen der Besucherinnen und Besucher im Hier und Jetzt, d. h. der Gegenwartsbezug des Gezeigten, sowie die Möglichkeit, auch historische Phänomene auf die eigene Situation und den eigenen Alltag zu beziehen, waren eine weitere wichtige Prämisse des Projekts. Ziel der Ausstellung ist es, Mobilität als vielschichtiges und vielfältiges Phänomen sichtbar werden zu lassen, bei dem technische, soziale, kulturelle, wirtschaftliche und politische Aspekte eng miteinander verwoben sind. Mit der Ausstellung soll aufgezeigt werden, dass es nicht die eine technische Lösung für die Mobilität der Zukunft gibt, sondern dass Mobilität ein Aushandlungsprozess ist, an dem viele unterschiedliche Akteurinnen und Akteure beteiligt sind. Auch die besondere Rolle der Institution Museum und die Zusammensetzung der Sammlung sowie die Bedeutung des Ausstellens werden in diesem Zusammenhang an einzelnen Beispielen punktuell reflektiert.

Ausstellungen sind, wie Mieke Bal betont, keine Sender-Empfänger-Kommunikationen, sondern entstehen in einem Mehrklang – Akkorde wie auch Dissonanzen – der Sprechenden wie auch der Rezipierenden.<sup>17</sup> Dessen ungeachtet haben diejenigen, die die Ausstellung machen, ein besonderes Privileg wie auch eine besondere Verantwortung: Sie haben das erste Wort und formulieren das Statement der Ausstellung. Sie wollen die Wahrnehmung des Publikums auf die Objekte, die Bilder, die Medien und letztlich die Geschichte formen. Sie machen ihr Statement mit dem Ziel, zu überzeugen und damit die Besucherinnen und Besucher für das eigene Wissen und die eigenen Deutungen zu gewinnen. Sprechen die Ausstellungsmacherinnen und -macher in einem Kontext institutionalisierter Autorität – wie beispielsweise dem über 100 Jahre alten Technischen Museum Wien –, dann hat ihr Statement

---

<sup>17</sup> Vgl. Mieke Bal: *Double Exposures. The Subject of Cultural Analysis*, London, New York 1996, S. 30. Siehe auch Roswitha Muttenthaler, Regina Wonisch: *Gesten des Zeigens. Zur Repräsentation von gender und Race in Ausstellungen*, Bielefeld 2006, S. 38-40.

ein bestimmtes Gewicht. Die Ausstellung gewinnt an Deutungsmacht, allein schon aufgrund des Ortes, an dem sie stattfindet. Die Präsentation der Automobile reflektiert die Verantwortung, die die Ausstellungsmacherinnen und -macher in einer öffentlichen Institution mit Bildungsauftrag gegenüber diesem Thema haben: Sie anerkennt die Faszination, die vom Automobil bis heute ausgeht, liefert aber auch die technischen und soziokulturellen Hintergründe zu den aktuellen Diskussionen über den weltweiten Automobilkonsum und den Einsatz alternativer Antriebe.

Museen sind Orte des Ordners, sowohl in den Sammlungen als auch in den Ausstellungen. Das Medium Ausstellung etabliert ein anderes Verhältnis zwischen den Menschen und den Objekten. Diese werden aus ihren eigentlichen Kontexten herausgenommen und den Besucherinnen und Besuchern zugleich „entrückt“ und domestiziert präsentiert. Museumsbesuche sind *civilizing rituals*, in denen wir aus dem Alltag heraustreten und durch eine konsensuale, geordnete Welt hindurchgehen.<sup>18</sup>

Aufgrund dieser Funktion des Museums haben Mobilitätsausstellungen mit einem besonderen Paradox zu kämpfen: Während in den Debatten der Mobilitätsforschung die Entgrenzung und die Vermischung von Mensch und Technik, die Vielfalt und auch Unübersichtlichkeit moderner Mobilitätskulturen wichtige Themen bilden, präsentieren die Museen mit dem Medium Ausstellung eine geregelte Welt. Mit der Grammatik des Ausstellens sind Phänomene der Un-Ordnung nur schwer zu präsentieren. Vielmehr besteht die Attraktion des Museums und der Ausstellung sogar darin, dass diese Un-Ordnungen im Museum geordnet werden. Mit diesem Paradox ist auch die neue Dauerausstellung Mobilität konfrontiert.

## Abbildungsnachweise

alle      Technisches Museum Wien

---

<sup>18</sup> Vgl. Carol Duncan, *Civilizing Rituals: Inside Public Art Museums*, New York 1995.

# Riverside Museum: Scotland's Museum of Transport and Travel

*Muriel King*

*Glasgow has had a designated transport museum since 1964, housed at several sites in the city. A new home for the museum was proposed as part of the regeneration of the River Clyde to the west of the city centre. The Riverside Museum opened in June 2011 and has welcomed over 5 million visitors since then. It is the most visited transport related museum in the UK with over 1,1 million visitors in 2015/16. The iconic zinc clad building by Zaha Hadid sits on the north bank of the River Clyde, in the midst of former ship yards and by the most ancient crossing point on the river. The vision for Riverside was to explore Glasgow's transport and travel collection through the stories of people who designed, built, worked on and used the objects in the museum. Interviews, archival film, interactive experiences and period street reconstructions put people at the heart of the visitor experience. Most importantly, visitors and the general public contributed their memories, objects and images to the displays. Since opening, evaluation has continued to inform the creation of new stories and displays. The outdoor space in front of the museum hosts a wide range of events including vehicle rallies, music festivals and the Riverside Beach.*

Transport has always been an important part of the Glasgow story. The first car entered the city's collections in 1908.

Since 1964, Glasgow has had a designated transport museum which has been housed at several sites in the city. As part of the regeneration of the River Clyde to the west of the city centre, a new home for the museum was proposed in the early 2000 s. The Riverside Museum opened in June 2011 and is the fifth most popular attraction in Scotland<sup>1</sup>. The Riverside museum has welcomed over 5 million visitors since its opening.

The museum displays over 3.000 objects which relate to Glasgow's connections with transport and travel. The vision of the museum was to explore Glasgow's transport and travel collections through the stories of people who designed, built, worked on and used the 3.000 objects in the museum.

Riverside put people at the heart of the visitor experience by including interviews, archival film, interactive experiences and period street reconstructions in their display. Visitors and the general public contributed their memories, objects and images to these displays.

---

<sup>1</sup> In 2015, the museum had 1.131.814 visitors during the year, making it the fifth most popular attraction in Scotland, Wikipedia, article Riverside Museum.



**Picture 1:** The Riverside museum.

The Riverside museum has two facades, one from the city and one from the river which provides an iconic Zaha Hadid silhouette.

Glasgow Museums is the biggest group of civic museums in the United Kingdom. It operates across ten sites and through a wide range of community partners. There are approximately 1,4 million objects across the collection areas, and all collections are recognised as being nationally significant under the Scottish national scheme. The service as a whole receives around 3,4 million visitors per year, making them the most used civic museum in Europe. It has the largest number of visits by local people in the United Kingdom. People in Glasgow are very proud of their museums.

The first commitment to the collection area of the museum of transport and travel began in 1870, when the City Industrial Museum opened. A dedicated Museum of Transport followed in 1962 – significant because this was when the tram system stopped operating and a large number of vehicles became available to the city. It focused on road transport and later the ship model collection was displayed.

The city of Glasgow has roughly 700 ship models ranging from technical models used in the building process to sophisticated and beautiful artworks. In this diversity they may be one of the greatest collections of their type in the world.

The Museum of Transport never really had a dedicated site/location. It was put in one building and later moved to another. This caused concerns about the conditions of the display

of the collections. This is why it was great news when a new site dedicated to the museum was found while restoration work was being done by the site of the river. The location of the Museum of Transport is a historic one. Its site was a crossing point long before the modern course of the river was established, with stones that you could walk across.

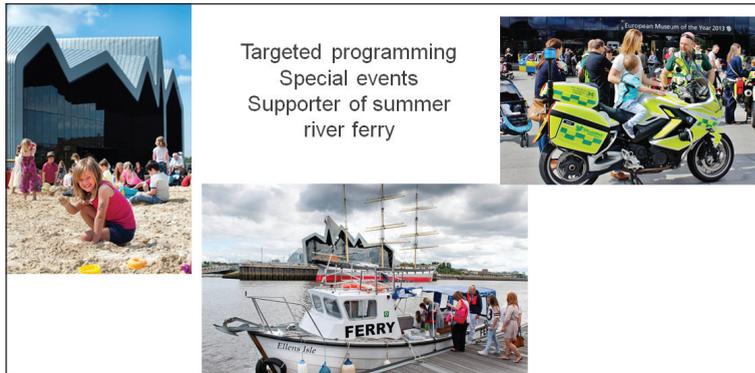
Kelvingrove is the main civic museum which displays traditional art, history and natural history collections. The most recent development is at Kelvin Hall, an accessible multi-partner storage facility and the previous home of the Transport Museum.



**Picture 2:**  
Riverside aerial view.

The top image is a panorama of the West End of the city, showing Kelvingrove, which is the main civic museum and then spreads out through the Kelvin Hall, which housed the Museum of Transport until 2010. It moved out, and then nobody was quite sure, what to do with this enormous building. Now the public can visit collections in storage cared for by Glasgow Museums, the Hunterian Museum at the University of Glasgow, the national film archive – and there is space for further phases and partners.

It is important to note that Glasgow also has a Science Centre, very close to Riverside on the south bank of the river. It focuses on the more general technical principles around how things work, and is not a museum. It is not a publicly funded enterprise, so we work hard to offer a complementary and not competing experience.



**Picture 3:**  
Linking  
Communities.

The museum site offers more than a traditional museum visit. A sailing ship is moored next to the museum.

The ship, named Glenlee, was built in Glasgow and launched in 1896. The use of the ship changed when it became a training vessel for the Spanish navy in 1922. It stayed in Spain and had various uses and gradually rotted away. It was discovered, brought back and restored in Glasgow by the Clyde Maritime Trust, which operates the Glenlee today.

It is one of 43 ships in the U.K. core collection of historic vessels and one of five Clyde built sailing ships still afloat across the world.

The collections are deliberately very varied. This is done to have the broadest appeal and to tell comprehensive stories. The museum contains cars and artefacts manufactured by industry. It contains vehicles associated with the third oldest underground railway system, the 1896 cable traction subway. We also have trams, trolley busses, fire engines and locomotives and a wide range of associated artworks and everyday objects, which relate to transport either directly or slightly less directly.

For the first time, the museum has a home dedicated to these particular collections. The intention was not to simply have a museum building, but to create an important outdoor space for related activities and events that would not be possible within a regular museum display. We deliberately have a large area around the museum where we can offer music concerts, festivals, cycling events, vehicle rallies, a location for skateboarding and in summer we use a very large amount of sand to create a beautiful beach.

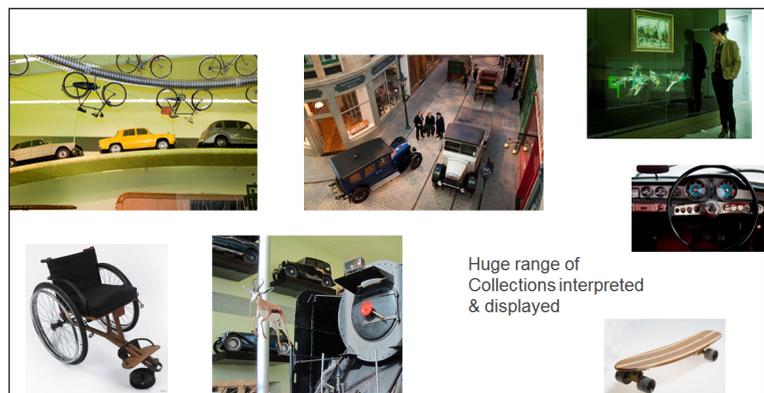
**Picture 4:**  
The Riverside:  
museums events  
square.



The purpose of Riverside was to redefine what a transport museum is and can be. It was intended that the museum would perform slightly better than its predecessor at the Kelvinhall site, and so a figure of about half a million to 550,000 visitors per year was established.

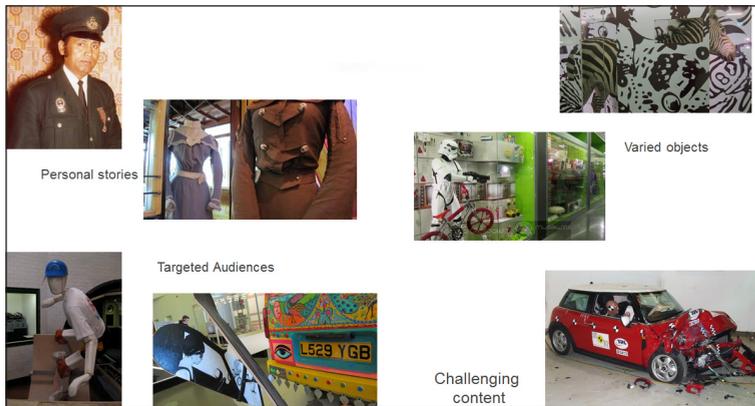
Instead of basing our research on the ideas of the curatorial staff, the opinions of the visitors played an influential role in choosing the museum's content. An example are recreated historical streets which reflect former city life. A further wish of the public was to see more vehicles and to have better access to those. And so the number of objects displayed in the new museum is double the amount of the previous one, although the buildings are the same size and have the same amount of display space. Because of this we have a very densely populated display area that works hard to provide access to and interpretation of the collections.

**Picture 5:**  
Redefine a transport  
museum.



For more expert and technical visitors we can offer volunteer guides to explore a huge range of subjects that are not easily confined within displays; they work alongside what we call

story-based interpretation. These are stand-alone displays focused on specific messages and informed by personal insights. They draw on a range of collection types and disciplines, so stories may include fine art and natural history objects. And the museum as a whole contains more items of costume on display than any other museum in the city.

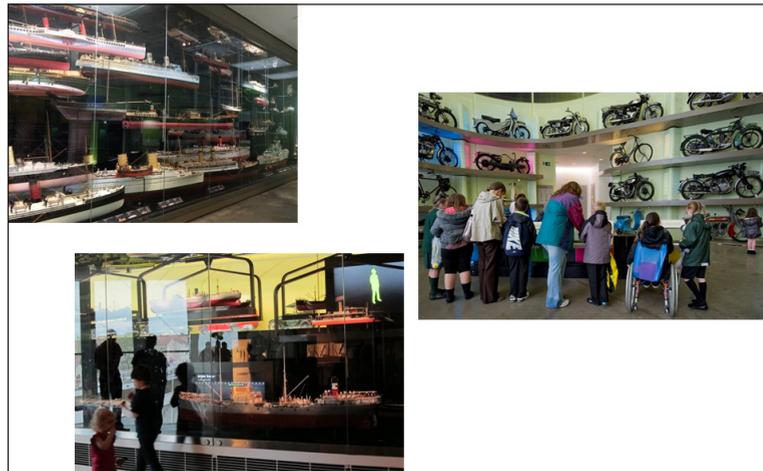


**Picture 6:**  
New  
interpretation.

One of our goals is to appeal to different audiences: a story about skateboarding was developed with and for young people. A new story interviews first generation of South Asian immigrants who found work with transport, particularly buses. Some of the content is quite challenging, addressing apartheid, accidents and the Lockerbie bombing. A multi-screen display relates accounts from all people involved in a motorcycle accident, including the victim, the emergency services and hospital personnel. Some visitors object to this content, but overall our research shows that local people feel museums should explore difficult subjects.

The city was looking for an iconic building to complement other modern buildings such as the Norman Foster so-called Armadillo at the conference centre, and other recent developments. For the large transport items an unsupported and column-free interior was specified so that all of the available space can be used to its full potential. Zaha Hadid's design has lots of surprising twists and turns, especially the huge unsupported roof, which is really quite spectacular from an engineering point of view. As mentioned previously, the museum is part of the regeneration around the River Clyde. Opposite in Govan, we have a new big hospital, jokingly called the Death Star, the name being a reference to the „Star Wars“ series. The city continues to grow and develop. Govan has gone from being the heart of the ship building world to being a quite deprived and geographically isolated community within the city. Excitingly for us, we are hoping to get a new footbridge across the river right outside, which will connect us with Govan, as in the distant past. This bridge is very important to link the prosperity of the West End of the city and services such as our Museum of Transport with Govan. As mentioned previously, our audience let us know that they were very keen that people should be the focus of the museum.

Everything that we do is for the visitor. The Riverside development process for displays targets five main groups. The most significant in terms of numbers are family groups. We classify a family group as any grouping of adults and children of more than one generation. Teenagers are the audience who visit museums the least. Children under five years old are a huge part of our demographic of visitors. Specific content has been created for physically and sensory impaired visitors and school groups. The interpretation of each story is tailored to the particular needs and learning styles of each target audience. An example is that sign language version of core text or an interactive design for a very young child.



**Picture 7:**  
Core collection  
based displays.

Riverside was developed with input from a number of advisory panels; over 200 people contributed to these. The job of the academic panel was to ensure that the technical details that were presented in the museum were accurate. We have many different panels including a teenage panel, a junior panel, a community panel and an access panel (represented in the photograph by a lady who trains guide dogs). We continue to evaluate all of the displays and aspects of the museum and include these in future display changes and other developments that we do.

The building of the Riverside was designed by the late Zaha Hadid. It was important that the building was welcoming, column free and that it could allow individual elements of the displaying interpretation to be changed. Everything is unpluggable and can be moved. All of these factors allow people to see that there is a constant reinvention and freshening of the museum.

There are 150 story displays in the building, incorporating car designs, a Pierre Cardin dress, a painting by the British artist Bridget Riley. We also have a story called „The Perfect Wheelchair“, which is about the development of wheelchairs from World War I up until now, when

we have a highly specialised chair from multi-gold medal winning Paralympic tennis player from Scotland. He, and other wheelchair users, shared personal experiences.

In addition to the story displays we also have something we call Key Attracts. These are major structural parts of the museum.



**Picture 8:** Riverside display.

The (motor)bike wall can be seen on the left hand side of the image, the ship conveyor, which is quite difficult to get a good slide of because there is so much glass in that area. We have three major displays of ship models, because they are such an important part of the story of the museum. All of these objects have very detailed digital interpretation available.

A lot of interpretation is delivered digitally. This can cause problems for generations that are not familiar with these ideas and we will be undertaking research to evaluate use of digital resources. We have around 130 pieces of digital interpretations and they are all on an integrated network, which was designed and built for the museum. A big advantage that we have from that is that all of the content can be updated by staff who are actually in the building – we are not dependent on external companies to do that. That means that if somebody suddenly sees a mistake, we can just go and change it. If we rotate some works on paper, removing and replacing text, we can just go and do that. We can keep everything up to date and current. This also saves us money. An example is our ship model conveyor. It has screens that display infor-

mation about the ship that is going past you on the conveyor. When we change a number of models every year the interpretation can be easily changed too.

We have started working on the next generation of that system, which is being developed for the relaunch of the Burrell Collection in 2020.

The museum has been extremely successful and the number of visitors has risen over the years. As of 2016 we had over 5 million visits since the opening in June 2011. Last year we had 1,2 million visits and we expect to exceed that number this year. (We did, Riverside total of 1,265 million exceeded Kelvingrove total in 2016 for the first time). Riverside has also won a number of awards, including the Micheletti Prize for a technical museum and being named European Museum of the Year. So we have a legacy to maintain and we continue to invest across the museum. All of the major collection based display areas (or Key Attracts) have a small number of changes made to them every year, thus the cars, the motorbikes, bicycles, ship models, works on paper and costume were all changed and refreshed with a new interpretation every year. We incorporate evaluation and research to include what people are telling us and maintain audience focus.

We have changed nearly 20 large displays and made numerous small changes and vehicle rotations



Toucans and Lollipopops 2016 (road safety, left)



Blockade Runners

**Picture 9:**  
Maintaining the  
Legacy.

This image shows two recent major new stories. The one on the left is for a very young audience and teaches them road safety, using the characters they will meet in the national programme taught in schools. They can all dress up and learn how to cross the road safely. The one on the right is Blockade Runners, which is about the Clyde build ships that were used by the Confederacy to break the union blockade during the American Civil War. It explores the wider context of slavery and transatlantic relations.

As mentioned we have a wide ranging programme which can take place outside and develop links with different communities of interest.

It is very important for us to reflect the communities that we work with and who live in the city. We have a wide range of stories that have been mentioned. We are in the middle of training our first sign language volunteer guides and are also trying to do smaller things like the Christmas Fair, which will include a preview morning for families with disabled children

(this was attended by over 300 people in December 2016), who may find coming to the main event a bit too stressful. They will have a quieter time when they can come along.

Finally, I will name some of the events that are happening throughout the year.

There is the beach over the summer, our Blue Light event for a weekend in September. It is the biggest gathering of emergency vehicles in Scotland, and 40.000 people attended over those two days. In 2016 there were special skateboarding and BMX events, supported by income from a music festival which was held earlier in the year. Young people bought tickets for the festival, and young people benefitted from the proceeds.

We have the Govan Ferry, which is funded by a big consortium of community organisations, supported by the First Minister (Nicola Sturgeon is a local MSP). The ferry runs every day from late June to September. As well as providing access to the museum for the people of Govan, the ferry transports many people from Glasgow and far beyond over into Govan, bringing thousands of additional visitors to the two heritage attractions which operate as independent trusts in Govan. These are Govan Old Church, an important ancient Christian site with internationally important Viking era carved grave stones and the Fairfield Shipyard offices, now working with the local community to interpret Govan's industrial heritage. We work closely with both.

## Picture credits

all            Riverside Museum Glasgow

# Die Präsentation von Automobilen im Museum und was das Louwman Museum einzigartig macht

Ronald Kooyman

*The Louwman Museum, housed in a purpose-built building by the renowned architect Michael Graves, is not just a collection of cars. The museum shows both automotive and social history. The collection, dating back to 1934, was created by passionate people knowing every aspect of the automobile phenomenon. Be it the majestic luxury cars of the 1930s, the horseless carriages of the late nineteenth century, the tough-looking Grand Prix and Formula racers or the first attempts at affordable family cars. The cars in the Louwman Museum illustrate the diversity in era, coachwork design and technology, they even reflect the cultures that created them. Some cars in the museum are one-offs, some are limited editions, some are mass-produced. Most of the 260 cars of the collection are still running and participate in diverse international events also for promotional reasons. A special dimension to the museum is given by the beautifully displayed, extensive collection of automotive art and automobilia: posters, paintings, stained glass, porcelain, trophies, toys, including original pieces by great illustrators and sculptors.*

## 1 Sammlung und Museum

Im heutige Louwman Museum werden die Exponate der Louwmans Collection, einer der weltweit bedeutendsten privaten Fahrzeugsammlungen, ausgestellt. Diese Sammlung wurde von der Unternehmerfamilie Louwman seit 1934 zusammengetragen und erstmals im Jahr 1969 der Öffentlichkeit als (private) museale Einrichtung zugänglich gemacht.

Zum Auslöser des Sammelns historischer Fahrzeuge wurde für den niederländischen Autohändler Pieter Louwman zunächst eher eine werbewirksame Geschäftsidee. Louwman hatte sein Unternehmen 1923 in Den Haag gegründet und war Importeur der zur damaligen Zeit sehr bekannten amerikanischen Automarke Dodge. Mit dem Ziel, seine Dodge-Umsätze zu steigern und weitere Kundschaft anzulocken, erwarb er 1934 sein erstes historisches Fahrzeug, einen Dodge des Baujahres 1914. Diesen stellte er zusammen mit ebenfalls historischen Fahrzeugaccessoires, die er zusammenzutragen begann, etwa Stoßstangen, überdimensionale Lenkräder oder Seitenspiegel, in seinen Firmenräumen aus. Hinzu kamen bald weitere Fahrzeuge, die Louwman durch Inzahlungnahme von Kundenaltfahrzeugen in die Hände gelangt waren. Dies und eine damit einhergehende Sammelleidenschaft begründete schon bald das Entstehen einer stetig anwachsenden Sammlung. Der Erfolg gab Louwman in zweierlei Hinsicht Recht. Noch heute ist das Unternehmen im Bereich Fahrzeugimport tätig und die Sammlung hat sich zwischenzeitlich zu einem eigenen international höchst renommierten

Museum ausgeweitet, welches für sich reklamieren kann, weltweit die umfangreichste Oldtimersammlung von Fahrzeugen aus der Zeit bis 1910 zu besitzen und zu dessen Neueröffnung sich 2010 sogar die niederländische Königin die Ehre gab.



**Abbildung 1:** Blick in die Ausstellungshalle 1969.

Das ursprüngliche, 1969 eröffnete Louwman Museum hatte im Lauf der Zeit mehrere Standorte. Um der Sammlung noch besser gerecht zu werden und sie vor allem publikumswirksam entsprechend ins Bild setzen zu können, wurde der amerikanische Stararchitekt Michael Graves mit der Konzeption eines modernen Ansprüchen genügenden Museumsgebäudes beauftragt. Dieses sollte nicht nur allein schon durch seine Architektur hervorstechen, also ein architektonisches Highlight im Sinne eines städtebaulichen *first place*<sup>1</sup> werden, sondern darüber hinaus perfekte Rahmenbedingungen sowohl für das Ausstellen als auch die Erhaltung der Exponate, die es beherbergen würde, liefern. Die Zeitspanne, die schließlich zwischen den ersten Überlegungen zum Bau eines neuen Museums und dessen Realisierung lag, betrug mehr als 16 Jahre. Das Gesamtvorhaben wurde ausschließlich privat durch die Familie Louwman finanziert, so dass keinerlei Außeneinfluss, etwa durch öffentliche Institutionen, Autohersteller oder sonstige Sponsoren, zum Tragen kam.

Auf einer Fläche von 60.000 Quadratmetern, die sich über drei Ebenen verteilen, bietet der Museumsneubau nicht nur Platz für Dauer- und Sonderausstellung, sondern ebenfalls für seine Funktion als Konferenzzentrum. Mit dieser Nutzung erwirtschaftet das Louwman Museum bei durchschnittlich 350 Businessevents jährlich etwa ein Drittel seiner Gesamteinnahmen. Der Rest wird über die Einnahmen aus den Besuchereintritten generiert.

<sup>1</sup> Vgl.: Volker Kirchberg, *Gesellschaftliche Funktion von Museen. Makro-, meso- und mikro-soziologische Perspektiven*, Wiesbaden 2005.



**Abbildung 2:** Außenansicht des Louwman-Museumsbaus.

Das Gebäude weist einen U-förmigen Grundriss mit einer Breite von 85 Metern und einer Höhe von 15 Metern auf. Seine Fassaden wurden mit den traditionellen, landesüblichen Rotklinkern verkleidet. Der Eindruck einer gewissen Anlehnung des Erscheinungsbildes an Sakralbauten wird durch die Spitzdacharchitektur und durch die Fenster-/Türgestaltung an den beiden Stirnseiten des Museums hervorgerufen. Als verbindendes Element, und damit als Schnittstelle zwischen dem eigentlichen historischen Museumsbereich und der Welt als Tagungsort für Businessevents, dient die große Eingangshalle (vgl. Abb. 3). In ihr finden, umrahmt von jährlich wechselnden Sonderausstellungen, auch die Tagungsempfänge der Geschäftsveranstaltungen statt. „Business and pleasure come together in the Great hall“, so der Museumsleiter Ronald Kooyman.<sup>2</sup> Auf dem Programm der Tagungsteilnehmer von Businessmeetings steht immer auch eine kostenlose Führung durch das Museum. Auf diese Weise will sich nicht nur der Tagungsort als etwas höchst Besonderes und Einzigartiges präsentieren, also als bereichernde kulturelle Erlebniswelt, sondern das Interesse der Tagungsteilnehmer soll geweckt werden, das Louwman Museum auch einmal privat und zusammen mit der Familie zu besuchen, um Mobilitätsgeschichte hautnah zu erleben. Damit wird vom Museumsmanagement der Versuch unternommen, für die Ausstellung einen völlig neuen Besucherkreis zu erschließen. Führt man sich vor Augen, dass 1934 bereits die Sammlungsgründung durch Pieter Louwman einer innovativen Geschäftsidee zur Steigerung seines Dodge-Umsatzes entsprang, so dürfte sein Sohn Evert, der heutige Eigentümer von Sammlung und Mu-

<sup>2</sup> Ronald Kooyman, Paper zum Tagungsband, Stuttgart 2016.

seum, mit dem Zusammenbringen von Geschäfts- und Kulturwelt wiederum eine vielversprechende Win-win-Situation für beide Seiten geschaffen haben.



**Abbildung 3:** Die große Eingangshalle des Louwman Museums.

Das Erschließen neuer Besuchergruppen ist gerade für Museen in den Niederlanden von existentieller Bedeutung. Hier konkurrieren auf engstem Raum mehr als 800 dieser Einrichtungen um die Gunst des Publikums. Aber damit nicht genug, die Liste der namhaften Kunstmuseen der Niederlande, die das Publikum anziehen, wie etwa das Van Gogh Museum oder das Rijksmuseum in Amsterdam, ist ellenlang, und ihnen gegenüber gilt es zu bestehen.

Bei dieser Ausgangssituation stellt sich die Grundsatzfrage, ob nicht auch Fahrzeuge „Kunst“ sind bzw. darstellen. Hier kann man durchaus die Auffassung vertreten, dass dies bei einigen Fahrzeugen tatsächlich zutrifft bzw. diese sich zumindest im Sinne von Kunstobjekten ausstellen lassen.<sup>3</sup> Als Beispiel für eine derartige Präsentation des Louwman Museums kann ein Toyota AA gelten, der unrestauriert im Fundzustand im Sinne einer Skulptur präsentiert wird und nach Auffassung der Kuratoren die Anmutung eines Gemäldes von Vincent van Gogh hat.

<sup>3</sup> Vgl.: Fondation Beyeler (Hrsg.), Was ist Kunst, Ostfildern 2012.



**Abbildung 4:**  
Der Toyota AA Personenwagen  
aus der Vorkriegszeit (1936)  
im Fundzustand.

Durch seine kulturgeschichtliche Ausrichtung gilt das Louwman Museum in den Niederlanden inzwischen weniger als Technikmuseum im engeren Sinne, sondern wird stattdessen eher als Kultur- bzw. als Kunstmuseum wahrgenommen. Dies hat zur Folge, dass es nicht mehr nur ausschließlich von Fahrzeugenthusiasten aufgesucht wird, sondern zudem von allgemein kulturinteressierten Besuchern, die mit dafür gesorgt haben, dass das Louwman Museum den 25. Platz in der Liste der bestbesuchten niederländischen Museen einnimmt und nach repräsentativen Besucherbefragungen als eines der Top-Ten-Museen der Niederlande gerankt wird.

Um den Museumsaufenthalt für den Besucher insgesamt zu einem positiven Erlebnis zu machen, darf im Hause auch der Bereich der Gastronomie nicht fehlen. Er findet sich in einem historisch gestalteten Restaurant am Museumsplatz. Dessen Ambiente bildet eine Straßenszene aus den 1930er Jahren, in die auch die rekonstruierte Fassade der damaligen Louwman Company integriert ist (vgl. Abb. 5). Das sonstige Dekor wird von originalen zeitgenössischen Fenstern, Türen, Straßenlaternen, Ladenausstattungen, Pflasterung etc. gebildet. Integriert ist insbesondere eine Apotheke, die für die frühe Automobilität eine besondere Rolle spielte, nämlich als einziger Lieferant von Benzin.

Einzigartig am Louwman Museum ist, dass es von nur 13 Vollzeitbeschäftigten betrieben wird, von denen zwei Automechaniker sind. Die 80 freiwilligen Helfer, auf die man zurückgreifen kann, sorgen für die Aufsicht, machen Museumsführungen oder pflegen die Autos.

Die Ausstattung des Museums mit modernen Medien, die die Besucher nutzen können, um Exponatserklärungen abzurufen oder sonstige Informationen zu erhalten, ist sehr zurückhaltend angelegt. Sie besteht einzig darin, dass auf das private Smartphone eine App heruntergeladen und für die Audiotour genutzt werden kann.



**Abbildung 5:** Das Museumsrestaurant am Museumsplatz.

## 2 Sammlungskonzeption und Ausstellung

Um die Geschichte der Motorisierung in der Ausstellung des Louwman Museums unter dem Anspruch einer gewissen Vollständigkeit zu präsentieren, müssen sämtliche Motorisierungsperioden erfasst und abgebildet werden: beginnend mit den pferdelosen Kutschen (vgl. Abb. 6) über die Fahrzeuge in der Zeit Edwards VII. (1841-1910), die Vorkriegs- und die Nachkriegszeit sowie des weiteren 20. Jahrhunderts.

Dabei gilt es, Fahrzeuge aller weltweit bedeutenden Autofabrikanten zu zeigen. Das Louwman Museum kann hier auf einen Bestand von 100 unterschiedlichen Herstellern aus 18 Ländern verweisen. Auch ein Überblick über die Entwicklung des Karosseriedesigns zu unterschiedlichen Zeiten ist zu geben, um sich so den vorherrschenden Modeströmungen nähern zu können, in denen sich neue technische Erkenntnisse widerspiegeln etwa im Hinblick auf Fahrzeugform und Luftwiderstand. Daneben sind als ganz wichtiger Bereich die Meilensteine der Entwicklung in der Automobiltechnologie zu zeigen, beispielsweise, um hier nur einige wenige Bereiche stichwortartig anzuführen, anhand von Elektrofahrzeugen, den Dampfautomobilen, den sich durchsetzenden Verbrennungskraftmaschinen (Benziner/Diesel), den Hybridantrieben, den ersten 4-, 6- oder 8-Zylindermotoren der Welt, dem Aufkommen von Allradfahrzeugen und vielem mehr. Auch wenn sich die Technikentwicklung dem „normalen“ Museumsbesucher oftmals nur schwer vermitteln lässt, da hierzu nicht

nur zumindest ein gewisses Maß an naturwissenschaftlich-technischer Vorbildung erforderlich ist, sondern sich die Technik zudem oftmals noch „versteckt“, zum Beispiel unter der Motorhaube, so muss der technische Wandel/Fortschritt dennoch verständlich und exponentsbezogen aufgezeigt werden. Hinzu zu treten hat eine gesellschaftliche Kontextualisierung der technischen Entwicklung. Wie sonst könnte den Museumsbesuchern zum Beispiel verständlich gemacht werden, dass es bis in die späten 1920er Jahre die Dampf- und Elektroautomobile waren, die den Straßenverkehr beherrschten, und nicht die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor? Elektromobilität ist mithin keineswegs etwas Neues und ein Phänomen unserer Gegenwart. Vielmehr kann sie auf eine etwa 100-jährige Geschichte verweisen.



**Abbildung 6:** Dampfwagen als pferdelose Kutschen in der Louwman-Ausstellung.

Zeitstimmungen und dem Flair einer Epoche nähert man sich im Museum nicht etwa durch szenisch gestaltete dreidimensionale Dioramen an, sondern dadurch, dass die entsprechenden Exponate vor dem Hintergrund eines großflächigen, das zeittypische Leben widerspiegelnden Wandbildes angeordnet werden (vgl. Abb. 7). Textbasierende Erläuterungen werden demgegenüber weitestgehend vermieden.



**Abbildung 7:** Präsentation von Fahrzeugexponaten in chronologischer Anordnung vor dem Hintergrund einer zeitgenössischen Straßenszene mit gesellschaftlichem Leben.

Zu den Kontexten, in die die Fahrzeugentwicklung museal bei Louwman gestellt wird, gehört auch die Kunst. Hierzu gibt es eine umfangreiche Sammlung, die automobilia collection, die zum Teil sogar in nur dieser zugedachten Räumlichkeiten ausgestellt wird, und zwar ohne irgendwelche Fahrzeuge. (Vgl. Abb. 8)



**Abbildung 8:** Die Präsentation von Skulpturen mit Mobilitätsbezug im Louwman Museum.

Hand in Hand mit der Realisierung des Museumsneubaus wurde auch dessen Ausstellungskonzeption sowie die Inszenierung der Exponatspräsentation entwickelt. Eine der Grundregeln, die sich hierbei herauskristallisierte, war, dass die Ausstellungsobjekte dem Publikum nicht hinter Glas präsentiert werden sollten. Diese Vorgabe wurde weitestgehend realisiert (vgl. u. a. Abb. 3, 6 und 7). Dennoch finden sich Ausstellungsstücke, die dessen ungeachtet

und mit wohlüberlegter Intension hinter Glas ausgestellt werden. Es handelt sich dabei in der Regel um nicht restaurierte Automobile oder um solche, die aus der Morgendämmerung, also der Frühphase der Fahrzeugentwicklung, stammen. Sie auf diese Weise zu präsentieren, basiert auf der Zielsetzung, sie beim Publikum als etwas Besonderes zu stilisieren, indem zwischen dem Betrachter und dem Objekt Distanz geschaffen wird. Ein so präsentiertes Exponat wird damit zu etwas hervorstechend Besonderem, wobei nebenbei zudem dessen Schutz vor mutwilligen oder umweltbedingten Beschädigungen sowie seine Konservierung gesichert werden können. Ein weiterer Effekt ist, dass inszenierungsbedingt, also durch die Schaffung von Distanz zwischen Betrachter und Objekt, die so ausgestellten Fahrzeuge zu Kunstwerken stilisiert werden. (Vgl. Abb. 9)



**Abbildung 9:**  
Inszenierung  
hinter Glas.  
Das Ausstellungs-  
objekt wird  
zum Kunstwerk  
stilisiert.

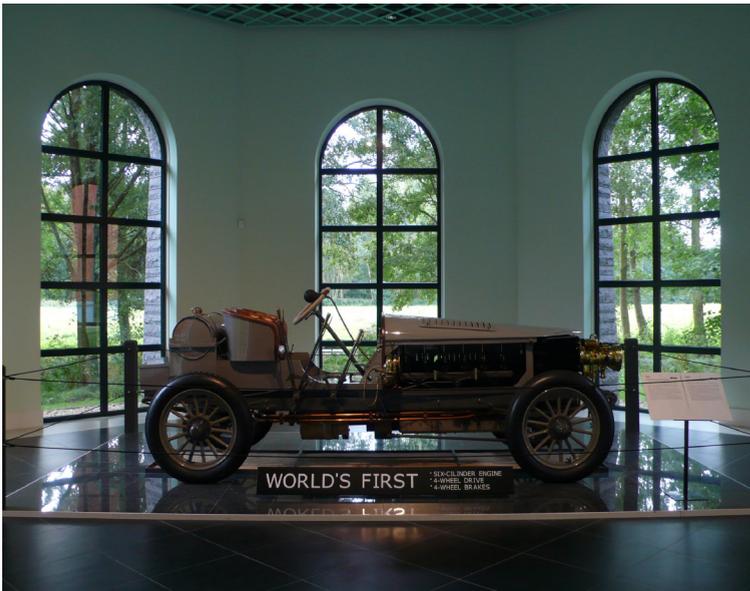
Im Allgemeinen hingegen werden die Exponate, wie gesagt, offen, d. h. ohne wirklich optisch distanzschaffende Präsentationstechniken dargeboten, und durch *storytelling* an den Wänden, vor denen sie stehen, zeithistorisch eingeordnet. Die Trennung zwischen Publikum und Exponat erfolgt allenfalls über ein wegbegrenzendes und wenig störendes Seil, welches über schmale Pfosten geführt wird. So können die Ausstellungsstücke aus jeder Perspektive und jedem Blickwinkel betrachtet werden. Ein Beispiel hierfür ist die „rote Straße“ mit Rennfahrzeugen des italienischen Autobauers Alfa Romeo (vgl. Abb. 10).

Diese zurückhaltend respektvolle Art und Weise der weitestgehend distanzlosen Trennung von Publikum und Exponat kommt auch bei Pretiosen der Automobilgeschichte, etwa bei einem Spyker 60 HP aus dem Jahr 1903, zur Anwendung. Dieses Fahrzeug des niederlän-

dischen Automobilherstellers Spyker<sup>4</sup> war das weltweit erste Fahrzeug mit Vierradantrieb und Sechszylindermaschine. Es wird als Einzelobjekt in einer eigenen kleinen Halle vor allem als Skulptur präsentiert, während seine technischen Einzigartigkeiten eher in den Hintergrund treten und nur in einer äußerst knapp gehaltenen Beschriftung Erwähnung finden. (Vgl. Abb. 11)



**Abbildung 10:**  
Die „rote Straße“  
der Alfa-Romeo-  
Fahrzeuge.



**Abbildung 11:**  
Der Spyker 60  
HP präsentiert  
als Kunstobjekt.

<sup>4</sup> Vgl.: <http://www.spykercars.com/heritage> [Zugriff: 08.08.2017]. Spyker ist auch dafür bekannt, die sogenannte goldene Kutsche hergestellt zu haben, mit der die niederländische Königin jährlich zur Eröffnung des Parlaments gefahren wird.

Von den im Louwman Museum ausgestellten Fahrzeugen befinden sich gut 80 Prozent in einem fahrbereiten Zustand. Dieser Sachverhalt zeigt, dass das Restaurierungsziel für Mobilitätstechnik tatsächlich auch das Erhalten von dessen Mobilität ist. Andererseits ist man sich allerdings durchaus der konservatorischen Problematik bewusst, die damit einhergeht.<sup>5</sup> Nichtsdestotrotz: In der Oldtimer-Sammlerszene werden jene Automobile, die sich in einem fahrbereiten Zustand befinden, normalerweise deutlich höher gehandelt als solche, die es nicht sind. Dies wiederum ist ein Aspekt, der für Privatsammlungen, wie derjenigen der Louwmans, im Unterschied zu staatlichen durchaus eine Rolle spielt.

Dass in der Welt der historischen Automobilität und deren Präsentation im Museum auch Skurrilitäten nicht fehlen dürfen, zeigt sich an dem neben dem James-Bond-Aston-Martin von Sean Connery beim Publikum populärsten Fahrzeug der Ausstellung, dem sogenannten *Schwan*, dem „Maharadscha-Auto“ eines exzentrischen Engländers aus Kalkutta (vgl. Abb. 12).



**Abbildung 12:** The Swan.

<sup>5</sup> Vgl. hierzu den Beitrag von Richard Keller vom Musée National de l'Automobile Mulhouse „Restauration und Musealität“ in diesem Band.

### 3 Fazit

Das Louwman Museum ist sowohl seinem Selbstverständnis nach als auch durch die Art und Weise seiner Exponatspräsentation der Museumskategorie der Crossovermuseen zuzuordnen. Diese überwinden die strenge thematische Trennung, die traditionell zwischen den verschiedenen musealen Einrichtungen bestehen.<sup>6</sup> Anders als in den klassischen Technikmuseen der Vergangenheit werden hier die technischen Artefakte nicht nur als chronologisch-lineare Aneinanderreihung einzelner Objekte präsentiert, die in aufsteigender Reihung den technischen Fortschritt symbolisieren. Vielmehr wird Technik auch zum Kunstobjekt und den Besuchern dementsprechend näher gebracht. Im Louwman Museum spiegelt sich diese Zielsetzung in Ausstellungskonzeption und -inszenierung wider. Darüber hinausgehende Kontextualisierungen von Mobilitätstechnik und das Einfangen von Zeitstimmungen mittels szenisch gestalteter Hintergrundabbildungen an den Wänden, vor denen die Exponate präsentiert werden, runden das zur inhaltlichen Vermittlung vorgesehene Gesamtbild ab. Im Falle des Louwman Museums tritt noch die umfangreiche Sammlung von *automobilia*, also von Postern, Bildern, Farbgläsern, Porzellan, Trophäen, Spielzeug und auch automobilaffinen Skulpturen, hinzu.

Damit wird der Erkenntnis Rechnung getragen, dass Technik nicht mehr als ein sich selbsterklärendes Objekt ausgestellt zu werden vermag – bei aller Faszination, die von einzelnen Exponaten ausgeht. Mit seiner Konzeption als Crossovermuseum, welches die Welt der Technik mit derjenigen der Kunst zusammenbringt, zeigt das Louwman Museum eine der Grenzüberschreitungen, die einen zukunftsweisenden Weg aufzeigen. Eine andere zeigt sich in der Verbindung von Museum und Tagungszentrum, welches für Business-events gebucht werden kann. Auch hier werden Gesellschaftsbereiche miteinander in Berührung gebracht, die ansonsten eher Parallelwelten darstellen. Im harten Konkurrenzkampf, dem die Museen untereinander ausgesetzt sind, um ihre Attraktivität für die Besucherschaft zu steigern, ist dieser sicherlich einer von erheblicher Relevanz, da er sich an Personen mit gesellschaftlicher Leitfunktion richtet.

Mit der Architektur des Museumsbaus als solcher wurde nicht nur eine städtebauliche, sondern auch touristische Attraktion geschaffen, die einen Publikumsmagnet im Sinne eines *first place* darstellt, wie er allerdings für Museumsneubauten heute unerlässlich scheint.

### Abbildungsnachweise

alle      Louwman Museum, Den Haag

<sup>6</sup> Vgl. zu Museumsarten: Bernhard Graf, Volker Rodekamp, *Museen zwischen Qualität und Relevanz*, Berlin 2016, S. 91-127.

# Die begehbare Marke

## Das BMW Museum und seine Jubiläumsausstellung

### „100 Meisterstücke“

Andreas Braun

*Das 2008 in München wiedereröffnete BMW Museum versteht sich als Marken-, Unternehmens-, Verkehrs- und damit als Technikmuseum. Unabhängig von dieser Spartenzuordnung spricht die Einrichtung weitere Bereiche und Disziplinen an. Das dem BMW Museum zugrundeliegende Konzept sieht einen auf die Gegenwart bezogenen Themenpark vor. Technische Themen werden auf besondere Weise vermittelt und sind im Gesamtkontext der Markenpräsentation zu sehen. Das Besuchererlebnis vollzieht sich vor dem Hintergrund einer umfassenden Szenografie und Dramaturgie von Räumen. Ziel des BMW Museums ist es, den Besucher zu faszinieren und „die Begebarkeit der Premiummarke BMW“ mit der Sprache des Museums zu vermitteln. Aus Anlass des 100-jährigen Unternehmensbestehens präsentierte das BMW Museum eine Wechselausstellung, die die Unternehmensgeschichte von 1916 bis heute widerspiegelt. Hierzu wurden 100 Meisterstücke ausgewählt, die die Innovationskraft und den unternehmerischen Mut in unterschiedlichen Epochen zum Ausdruck bringen sollen. Sie umfassen verschiedenste Aspekte: die Gründung der Bayerischen Motorenwerke selbst, einen Zeittunnel, in dem ein Überblick über 100 Jahre Zeit- und Mobilitätsgeschichte gegeben wird, die Geschichte der Arbeit und Mitarbeiter, zudem Themenfelder wie Gesundheit, Architektur, Internationalität, Produktion, Unternehmenskultur und Nachhaltigkeit. Auch die Exponate meisterlicher Technik wie Motorräder, Automobile und Flugmotoren sowie der Bezug zum Motorsport dürfen nicht fehlen. Interessante Geschichten, wertvolle Kleinexponate, bisher kaum gesehene Film- und Fotomaterial sowie aufschlussreiche Zeichnungen runden den Gesamtüberblick ab. Diese Meisterstücke sind auf insgesamt fünf Plattformen in der „Museumsschüssel“ und auch in einigen Bereichen der Dauerausstellung ausgestellt.*

## 1 Zur Einführung:

### Grundsätzliches zu Technik und „Automobilität im Museum“

Das Phänomen Technik vermag zu faszinieren, auch wenn man immer wieder die Äußerung hört: „von Technik verstehe ich nichts“. (Technik-)Museen sind vor die Aufgabe gestellt, derartige Vorbehalte auszuräumen und Technik verstehbar zu präsentieren. Technik ist weder verstaubt noch per se unverständlich. Technik ist unbestreitbar ein elementarer Bestandteil unserer Kultur und Technikbildung, ist unverzichtbarer Teil unserer Allgemeinbildung, präsent in allen Lebensbereichen, unübersehbar im sozialen, wirtschaftlichen und politischen

Kontext.<sup>1</sup> Technik befriedigt dabei nicht nur unsere materiellen Bedürfnisse, sondern auch unsere kulturellen. Vor allem ist alle Geschichte unserer Technik eine Geschichte menschlicher Neugier und Hybris, unserer Intelligenz, unserer Innovations- und Risikobereitschaft, Produktivität und unserer Bequemlichkeit. Und die Museen, die sie vermitteln, sollten erlebnisorientiert sein, sollten komplexe Sachverhalte erläutern, an technische Errungenschaften ebenso erinnern wie an Problemtechnik und letztendlich Interesse am Diskurs über die Herausforderungen der Zukunft wecken. Aber stoßen, um hier eine der zentralen Fragen aufzuwerfen, Museen mit diesen Zielsetzungen überhaupt auf hinreichend öffentliches Interesse bzw. Resonanz?

„Selbst unter Zugrundelegung eines weiten Kulturbegriffs“, so Hartmut John in seiner Publikation „Das Museum als Marke“<sup>2</sup>, „lassen sich nur 5-10 Prozent der bundesrepublikanischen Bevölkerung häufig bis regelmäßig zur Wahrnehmung kultureller Angebote bewegen – und dies mit abnehmender Tendenz. Dem steht gut die Hälfte *kulturresistenter*, nicht entsprechend mobilisierbarer Bundesbürger gegenüber.“<sup>3</sup> Bei rund 80 Millionen Einwohnern sprechen wir also von einem Museumspublikum von vier bis maximal acht Millionen Museumsgängern. Dem steht eine nach wie vor ständig zunehmende Anzahl von Museen gegenüber.<sup>4</sup> Dadurch sind diese Häuser gezwungen, sich einen offenkundig kaum mehr vergrößerbaren „Nachfragekuchen“ untereinander zu teilen. Folglich übersteigt im Museumsland Deutschland das Angebot die Nachfrage deutlich. Die Konsequenz liegt auf der Hand: Museen stehen im Hinblick auf ihren Besucheranteil sowohl miteinander als auch mit anderen Freizeiteinrichtungen im Wettbewerb. Es geht um die Anzahl von Besuchern, um deren knappe Ressourcen Zeit, Aufmerksamkeit und Geld, das sie in ihrer Freizeit für Museumsangebote auszugeben bereit sind.

Wenden wir uns den Technikmuseen zu. Hier lässt sich zunächst einmal festhalten, dass 30 alte Hufeisen, zehn historische Kühlschränke aus der Vorkriegszeit oder sonstige technische Objekthäufungen noch keineswegs ein Technikmuseum ausmachen. Auch sollten Museen, die der Technik gewidmet sind, sich hüten, ihre Legitimation allein aus der bloßen physischen Präsenz ihrer Immobilie und einem kaum je hinterfragten Selbstverständnis herzuleiten. Genau hier ist Reflexion erforderlich: Worin liegt die Stärke der museumseigenen Sammlung? Wo ist ihr Erkenntniswert, wo das Alleinstellungsmerkmal? Ist sie wirklich publikumsrelevant? Welche Form der Finanzierung hat langfristig eine Perspektive? Welche Netzungen sind erstrebenswert? Nicht die Wirtschaftlichkeit im Sinne eines autarken mittelständischen Betriebs kann für Museen das Ziel sein, aber die Förderwürdigkeit vor dem Hintergrund historisch-wissenschaftlicher und/oder gegenwartsbezogener und gesellschaftli-

<sup>1</sup> Vgl. dazu: Wolfgang König, Technikgeschichte. Eine Einführung in ihre Konzepte und Forschungsergebnisse, Stuttgart 2009.

<sup>2</sup> Vgl.: Hartmut John, Bernd Günter (Hrsg.): Das Museum als Marke. Branding als strategisches Managementinstrument für Museen, Bielefeld 2008.

<sup>3</sup> Ebenda, S. 15, Herv. i. Orig.

<sup>4</sup> Vgl. den Beitrag von Rita Müller in diesem Sammelband.

cher Relevanz. Das Ergebnis einer in diesem Sinne kritischen Inventur kann die Grundlage einer Neuausrichtung, einer stringenten Argumentation sein oder der Einsicht dienen, dass die Überlebensfähigkeit eines Technikmuseums nicht automatisch in der Welt außerhalb des Museums angemahnt werden kann. Es ist jedoch auch anzumerken, dass sich die Erfolgskriterien eines Museums nicht allein nach der Quantität der Besucher bemisst. So sind andere Faktoren zu berücksichtigen, etwa die durchschnittliche Dauer eines Museumsbesuchs, die Intensität, mit der sich Besucher auf die Ausstellung einlassen, das Erlangen von Lernzielen, Komfortaspekte, identitätsstiftendes Wirken und vieles mehr. Insbesondere die bewusste Profilierung einer musealen Einrichtung als Spartenmuseum, so wie von BMW als „begehbare Marke“, kann ein höchst effektiver Schritt sein, um im technischen Museumswesen erfolgreich bestehen zu können.

Der Erfolg von Museen leitet sich größtenteils davon ab, ob es den Museumsmachern gelingt, einen narrativen Kontext zu schaffen, der die Fakten und Inhalte gewichtet und sie auf eine für die Zielgruppen relevante Bedeutungs- und Assoziationsebene hebt. Spätestens bei dieser Aufgabe macht sich die Entwicklung einer Marke bezahlt, denn „starke Marken erzählen alle in irgendeiner Form eine Geschichte, und zwar eine fesselnde und faszinierende. Im Idealfall auch eine magische oder glamouröse.“<sup>5</sup>

## 2 Die „begehbare Marke“: Das BMW Museum<sup>6</sup>

Das BMW Museum ist der Gruppe der Markenmuseen zuzurechnen. Diese haben sich in Deutschland seit den 1990er Jahren als sogenannte *Brand Parks* oder *Brand Lands* bzw. als *Markenerlebniswelten* etabliert,

vor allem in den klassischen Themenfeldern der Technikmuseen. So stammen die aufwändigsten Neueröffnungen technischer Museen der letzten Jahrzehnte aus dem Umfeld dieser Markenerlebniswelten: Die VW Autostadt Wolfsburg, die BMW Welt München oder die Mercedes Benz Welt bzw. das Porsche-Museum in Stuttgart.<sup>7</sup>

Die Markenidentität dieser Kultureinrichtungen deckt sich mit dem Markenprofil der Automobilhersteller. Im Falle von BMW ist sie ausgerichtet auf Begriffsfelder wie Dynamik, Sportlichkeit und formvollendetes Premiumdesign. Diese Trias wird als Spiegelbild der Fahrzeugmarke in die museale Welt gespiegelt. Die Materialsprache konzentriert sich dabei auf

<sup>5</sup> Heinke Poulsen, Markenbildung in der Kultur, in: Dirk Heinze, Dirk Schütz (Hrsg.), *Erfolgreich Kultur finanzieren*, Stuttgart, Berlin, Budapest 2006, S. 20.

<sup>6</sup> Dieser Abschnitt der Ausführungen baut teilweise auf einer früheren Publikation des Autors auf. Vgl.: Andreas Braun, *Das BMW Museum*, in: *Ferrum* 83/2011, Nachrichten aus der Eisenbibliothek, S. 48-56.

<sup>7</sup> Helmut Gold, Hartwig Lüdtke, *Technikmuseen*, in: Bernd Graf, Volker Rodekamp (Hrsg.), *Museen zwischen Qualität und Relevanz. Denkschrift zur Lage der Museen*, Berlin 2016, S. 120-123, hier: S. 121.

großzügige Glasflächen und auf Edelstahl. Die Raumgestaltung ist insgesamt farblich reduziert, um der Wirkung der Exponate den Vorrang zu lassen. Farbträger sind in erster Linie die Automobile und Motorräder.

Der Gesamteindruck, den das Museum ausstrahlt, ist von technoider Nüchternheit, in der atmosphärischen Wahrnehmung leicht unterkühlt, reduziert auf das Wesentliche. Material und Lichtführung unterstreichen den Aspekt des formbestimmenden Designs. Eine zentrale Besucherrampe führt durch den neu geschaffenen Gesamtraum und verbindet dort sieben separat stehende Ausstellungshäuser miteinander. Der Bodenbelag der Rampe, ein asphaltähnlicher, vollflächig verlegter Terrazzo, erinnert an das Element der Straße, das für die Grundkonzeption des Museums prägend war. Die 100-jährige Historie des Unternehmens wird im Museum nicht primär chronologisch dargestellt, sondern findet sich in thematischen Akzenten wieder, in Entwicklungslinien, die aus der Vergangenheit bis in die Gegenwart reichen und Ausblick in BMW-relevante Zukunftsthemen geben. Dem innovativen, dynamischen Charakter der Marke entsprechend, will das Museum die BMW-Historie erlebbar machen und den Besucher auf vielfältige Weise faszinieren. Von Beginn an war die Museumskonzeption ganzheitlich angelegt: Aus dem reichhaltigen Spektrum an BMW-Themen wurden nicht nur die Inhalte entwickelt, sondern auch die Museumsarchitektur sowie die Ausstellungs- und Mediengestaltung.<sup>8</sup>

Das 2008 eröffnete erweiterte neue BMW Museum lässt die Marke in der Ausstellungsarchitektur und -gestaltung lebendig werden. Analog zum innovativen Image der Marke geht das BMW Museum neue Wege bei zeitgenössischer Architektur in historischem Bestand und beim Einsatz kommunikativer Medien. Die architektonische Disposition mehrstöckiger Häuser mit Glasfassaden und nahezu stützenfrei operierenden Besucherwegen stiftet an vielen Stellen unvermutet Durchblicke und Perspektiven. Dabei erzeugt der permanente Wechsel von Nähe und Ferne, von Hinführungszonen und Ausstellungsbereichen eine besondere Dynamik, eine für den Besucher spürbare Be- und Entschleunigung beim Fortschreiten und Verweilen. Der Besucher erlebt die Ausstellung nicht passiv, sondern erschließt sich das Museum explorativ und interaktiv mit Hilfe von medialen Installationen und Inszenierungen.

Die Exponate selbst benötigen keine Podeste. Sie wirken aus sich heraus im Raum. Bereichs- und Objekttexte geben Informationen in unterschiedlicher Tiefe. Die meisten der ausgestellten BMW-Fahrzeuge sind Meilensteine der Marke. Die rund 130 Automobile und Motorräder, Flug- und Rennmotoren sind wertvolle Zeitzeugen, die technische Errungenschaften dokumentieren, zukunftsweisendes Design illustrieren und in ihrer musealen Umgebung durch ihre reine Präsenz wirkend eine eigene Aura ausstrahlen.<sup>9</sup> Ist das Exponat in einen größeren Kontext eingebunden, fällt es leichter, es in diesen Zusammenhang einzubin-

<sup>8</sup> Die Ausstellungsarchitektur und -gestaltung wurde durch das Atelier Brückner, Stuttgart, geleistet. Für Medienarchitektur und Mediengestaltung zeichnete Art + Com, Berlin, verantwortlich.

<sup>9</sup> Vgl. hierzu: Walter Benjamin, *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit*. Drei Studien zur Kunstsoziologie, Frankfurt am Main 1996.

den. Dieser Erzählstrang kann und muss von der Exponatsinszenierung, von der Raumgestaltung und von der Museumspädagogik aufgegriffen werden. Bezogen auf Technikmuseen, stellt sich bei jedem ausgestellten Exponat die Frage nach seiner Einbettung, seiner umfassenden Kontextualisierung. D. h.: Welcher kulturhistorische Background kann zitiert werden, was kann eventuell eine volkskundliche Perspektive zum Gesamtverständnis beitragen, wo bieten sich Querverweise auf Stellen in der klassischen oder der Unterhaltungsliteratur an, wo in der Malerei? Welche ästhetischen Komponenten waren für die Gestaltung relevant? Finden sich entfernte Vergleiche zu Beispielen der Bildenden Kunst? Hat sich am Ende die Musik der Themen, die das Exponat anspricht, ebenfalls angenommen? Und damit nicht genug. Eine Kontextualisierung von Exponaten kann auch dazu dienen, dass sich Technikmuseen aufgrund ihres Know-hows in den öffentlichen Diskurs zu aktuellen Technikfragen einbringen können. Als Medium hierzu bieten sich im besonderen Maße Sonderausstellungen an, die zeitnah relevante Themen aufgreifen, publikumswirksam präsentieren und zur Diskussion stellen können.

### 3 Einhundert Meisterstücke – zur Jubiläumsausstellung anlässlich von 100 Jahren Bayerische Motoren Werke<sup>10</sup>

Am 7. März 2016 feierten die Bayerischen Motoren Werke ihr 100-jähriges Bestehen, ein Jubiläum, den das BMW Museum mit einer groß angelegten Ausstellung zur Unternehmensgeschichte von 1916 bis heute würdigt. Diese trägt den Titel „100 Meisterstücke. BMW Group – 100 Jahre Innovationskraft und unternehmerischer Mut“. Ausstellungsort ist der umgangssprachlich als „Schüssel“ bezeichnete, 1973 errichtete und 2008 architektonisch erweiterte und insgesamt wiederöffnete Bereich des BMW Museums unmittelbar neben der Münchner Konzernzentrale mit rund 1.000 Quadratmetern, die sich auf fünf Plattformen verteilen.

Die Jubiläumsausstellung ist bis Frühjahr 2018 vorgesehen. Sie hat also eine Laufzeit von rund zwei Jahren und wird in diesem Zeitraum prognostiziert mehr als 1,3 Millionen Besucher ansprechen. Es soll damit der Versuch unternommen werden, in musealer Reflexion herauszuarbeiten, wie es zu den Innovationen, den Entwicklungslinien und Stärken kam, zu dem, was heute die Bayerischen Motoren Werke auszeichnet.

---

<sup>10</sup> Vgl.: Andreas Braun (Hrsg.), 100 Meisterstücke. BMW Group, München 2016.



**Abbildung 1:** Außenansicht des BMW Museums.

Am Beginn der Konzeption stand – ausgehend von der Vorgabe, einen Zeitraum von 100 Jahren zu würdigen – das Identifizieren von insgesamt „100 Meisterstücken“, verstanden als eine Auflistung denkwürdiger Taten und Ereignisse, Entscheidungen und Produkteinführungen aus der BMW-Geschichte. Diesen Meisterstücken sollte gemeinsam sein, dass sie rückblickend jeweils die Innovationskraft und den unternehmerischen Mut in ihrer Zeit zum Ausdruck brachten. Der Begriff „Meisterstück“ wurde bewusst in Anlehnung an die Welt des Handwerks gewählt, und zwar als Qualitätsmerkmal, kennzeichnet es doch eine Arbeit in bester Ausführung und höchster Perfektion. Selbst umgangssprachlich ist der Begriff „Meisterstück“ Ausdruck von Lob und Anerkennung, wenn wir beispielsweise sagen: „Diese Rede neulich, die schwierige Verhandlung, das Projekt – da ist dir ja ein wahres Meisterstück gelungen ...“.

Die Meisterstücke in der Ausstellung wurden also im Hinblick auf ihre Innovationskraft und den unternehmerischen Mut in unterschiedlichen Epochen gemeinsam mit dem Konzernarchiv ausgewählt. Sie beziehen sich auf Fahrzeuge, auf Erfolge im Motorsport, vor allem aber auf unternehmerische Entscheidungen. Aneinandergereiht formen die 100 Meisterstücke eine Zeitreise durch 100 Jahre Bayerische Motoren Werke, die geprägt ist durch Höhen und Tiefen.



Abbildung 2: Übersicht über alle 100 Meisterstücke.

Rückblickend ist hier ein Facettenreichtum entstanden, der das Unternehmen im Jubiläumsjahr auf besondere Weise charakterisiert: ein Unternehmen, das sich in schwierigen Zeiten durchbeißen konnte, das Zeitströmungen geprägt hat, das beherzt den ersten Schritt tat; ein Unternehmen, das Entscheidungen fällte, die nicht jede Unternehmensberatung gutgeheißen hätte, die sich aber als absolut richtig erwiesen; das nach Fehlentwicklungen harte Schnitte vollzog, Lösungen fand und gestärkt aus Krisen hervorging; das faszinierende Autos und Motorräder hervorbrachte, neue Motoren, alternative Antriebe, eine verbindliche Corporate Identity, eine gemeinsame Unternehmenskultur entwickelte.

Neben den innovativen Impulsen, die BMW im Lauf seiner Geschichte nach vorn gebracht haben, war es Ziel der Ausstellung herauszuarbeiten, wem der anhaltende Erfolg zu verdanken ist, und dies waren die vielen Tausende von Mitarbeitern, die in den unterschiedlichsten Bereichen Großes geleistet haben und auch heute die Basis des Erfolgs bilden. Gemeinsam mit dem Hirmer Verlag in München wurde ein begleitender Ausstellungskatalog erstellt.

#### 4 Die „Meisterstücke“ im Porträt

Den Auftakt zur Ausstellung bildet das erste Meisterstück, die 1916 erfolgte Gründung der Bayerischen Motoren Werke – mitten im Ersten Weltkrieg. Was uns vom Ursprung als handfestes Relikt geblieben ist, ist ein Kapitell aus angerostetem Gusseisen, gerettet aus einer kleinen Werkstatt, einer Garage der Otto-Werke mitten in München.



**Abbildung 3:**  
Meisterstück 1: Kapitell.

Die Otto-Werke sind einer der Akteure dieser Gründungsgeschichte. Das Kapitell entführt uns in die Zeit der Flugzeugpioniere. Es war eine Zeit des Umbruchs und der Start-up-Unternehmen, die damals wie heute in einfachen Garagen begannen. Das Kapitell, es trägt, und zwar mehr als nur das Dach einer Werkstatt! Was für ein symbolträchtiges Bild für das erste Meisterstück: die Gründung des Unternehmens. Ein weiterer Meilenstein ist der Flugmotor BMW IIIa, das erste Produkt des Unternehmens. Der aus 6 Zylindern bestehende Reihomotor, der 1917 bis 1926 gebaut wurde, verfügt über 19 Liter Hubraum und zählt zu den frühen Höhepunkten der Motorentechnik.

Ebenso von Bedeutung ist die BMW R 32, die 1923 als erstes Motorrad der Marke BMW präsentiert wurde. Die für Flugmotoren geltenden hohen Qualitätsstandards waren hier auf den Motorradbau übertragen worden, weshalb BMW-Motorräder vom ersten Modell an als zuverlässig und wartungsfreundlich galten. Die BMW R 32 markiert den Beginn einer Erfolgsgeschichte auf zwei Rädern, die bis heute anhält.

Ohne großes Aufsehen präsentierte BMW 1936 den Roadster BMW 328. Niemand konnte damals absehen, dass er der schnellste Seriensportwagen seiner Klasse und der exklusivste seiner Zeit werden würde. Zwar wurde der leistungsstarke Zweisitzer nur 464 Mal gebaut, doch verdankt ihm die Marke BMW höchstes Ansehen hinsichtlich Sportlichkeit und Dynamik.



**Abbildung 4:** BMW 328.

Schon 1938 bauten die Bayerischen Motoren Werke als eines der ersten deutschen Unternehmen ein eigenes Gesundheitswesen auf und beschäftigte einen Werksarzt. Ferner wurde für die Mitarbeiter ab 1943 ein Erholungsheim auf dem Land errichtet. Aus damals etwa 17.000 Mitarbeitern sind heute weltweit rund 122.000 geworden. Die Förderung und Aufrechterhaltung der Gesundheit der Belegschaft ist ein selbstverständlicher Bestandteil der sozialen Verantwortung der BMW Group.

Der Erfolg des Unternehmens verdankt sich vielfach auch dem herausragenden Engagement einzelner Fahrer im Motorsport. Deshalb sei hier auf den Rennanzug von Schorsch Meier hingewiesen, der 1939 als erster Nichtbrite die Senior Tourist Trophy auf der britischen Isle of Man gewann.

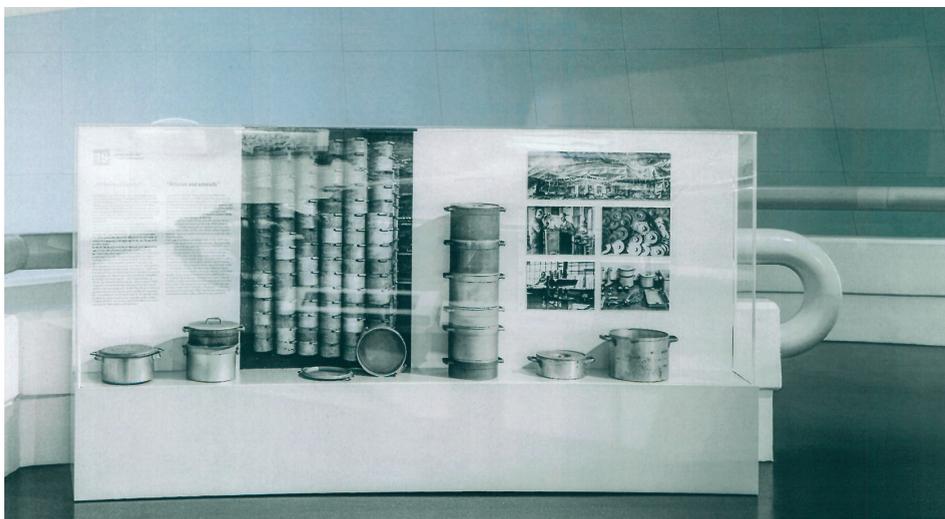


**Abbildung 5:** Rennmontur von Schorsch Meier.

In dieser Lederkleidung ist er fürwahr um sein Leben gefahren. Nach zahlreichen großen Erfolgen im Motorradrennsport, darunter dem Gewinn der Europameisterschaft 1938, fehlte BMW nur noch der Sieg bei der Senior TT. Georg Meier gelang es 1939, dieses schwerste Rennen der 1930er Jahre für BMW zu gewinnen. BMW setzte sich damit endgültig an die Spitze des europäischen Motorradrennsports.

Im Jahr 1945, sozusagen in der Stunde Null nach dem Inferno des Zweiten Weltkriegs, konnte BMW nicht an eine Wiederaufnahme der Produktion von Automobilen und Motor-

rädern denken. Dank vereinzelter Restbestände an Aluminium war BMW aber bereits 1946 in der Lage, zumindest eine Notproduktion aufzunehmen: Kochtöpfe und andere Haushaltsgeräte markierten den Anfang und sicherten den BMW-Mitarbeitern und ihren Angehörigen das Überleben.



**Abbildung 6:** Kochtöpfe.

Ein herausragendes Meisterstück ist unbestritten der BMW 507, der weltweit als einer der schönsten Sportwagen seiner Zeit gilt.



**Abbildung 7:** BMW 507.

Mit seiner dynamischen Ausstrahlung und zeitlosen Eleganz erweist sich dieser Roadster als überaus modern. Zwar wurden nur 254 Exemplare gebaut, doch kann der Beitrag des BMW 507 für das Image der Marke in den nachfolgenden Jahrzehnten nicht hoch genug geschätzt werden. Zu Beginn der 1950er Jahre hatte BMW große Anstrengungen unternommen, die sportlichen Erfolge der 30er Jahre fortzusetzen. Großes Vorbild war hier der legendäre BMW 328, dem ein neuer, faszinierender Sportwagen nacheifern sollte, um den wirtschaftlichen Erfolg, u. a. durch den Export in die USA, zu sichern.

Der Österreicher Max Hoffmann, ein in Amerika tätiger Importeur von Nobelmarken, hatte BMW 1954 die Zusammenarbeit mit dem jungen Designer Albrecht Graf Goertz empfohlen. Das Unternehmen zeigte sich von dessen Entwürfen begeistert. Das Ergebnis war ein leichter Roadster mit Aluminiumkarosserie und leistungsstarkem V8-Motor. Als der Wagen im September 1955 auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt vorgestellt wurde, feierte ihn die Presse überschwänglich als »BMW Sensation«, als »Traum von der Isar«.

Eher unscheinbar war dagegen der Eindruck des BMW 700, der seit Sommer 1959 das Publikum begeisterte. Dem schnittigen Kleinwagen mit ausgereifter Technik und modernem Design verdankt BMW nach der schweren Krise, die in der Hauptversammlung im Dezember 1959 ihren Höhepunkt fand, sogar das Überleben. Denn der BMW 700 wurde zum ersten nachhaltigen Verkaufserfolg der Nachkriegszeit und markiert den Anfang des Wiederaufstiegs.

Ende der 1960er Jahre erlebten die Bayerischen Motoren Werke dauerhaft Jahre des Erfolgs. So konnte das Unternehmen im Frühjahr 1968 eine repräsentative Konzernzentrale mit kurzen Dienstwegen und Großraumbüros, einen Pavillon für ein elektronisches Rechenzentrum sowie eine Parkgarage ausschreiben. Der Entwurf des Wiener Architekten Professor Karl Schwanzer, der als Sieger aus dem Wettbewerb hervorging, vereinte einen Büroturm, einen flachen, horizontal gehaltenen Funktionsbau, in dem ein Rechenzentrum untergebracht wurde, ein Parkhaus sowie einen Museumsrundbau. Die neue Verwaltungszentrale im Norden Münchens, die am 18. Mai 1973 feierlich eröffnet wurde, verlieh dem wirtschaftlich anhaltenden Erfolg von BMW ein neues Gesicht. Heute zählt der »Vierzylinder«, wie er allgemein genannt wird, zu den markanten Bauwerken der Landeshauptstadt und zu den Architekturikonen der 70er Jahre in Deutschland.

Im Sommer 1972 präsentierte BMW das neue Mittelklassemodell 520 als den ersten Vertreter der neuen 5er-Baureihe. Die Einteilung in Baureihen, die in der Ära des Vorstandsvorsitzenden Eberhard von Kuenheim vorgenommen wurde, gilt heute als eine der nachhaltigsten strategischen Entscheidungen.

Nicht zu unterschätzen ist die zur selben Zeit erfolgte Einführung einer Corporate Identity. Ein einheitlicher Markenauftritt – nach außen wie auch nach innen – ist unerlässlicher Ausdruck der Unternehmensidentität. Bei der Gestaltung und Durchsetzung dieses Auftritts

dient die Corporate Identity als Anleitung, um die Persönlichkeit einer Marke mit Kraft und Klarheit in allen Medien ausdrücken zu können. Mit der wachsenden Internationalisierung und dem Ausbau der Handelsorganisation gewann sie zunehmend an Bedeutung. Heute ist die differenzierte Markenführung in Verbindung mit einem klar zugeordneten Erscheinungsbild ein Erfolgsfaktor des BMW-Konzerns. Erste ausgesprochen positive Erfahrungen mit der konsequenten Umsetzung einer Corporate Identity machte die 1972 gegründete BMW Motorsport GmbH, für die man ein eigenes Markenzeichen entworfen hatte. Beim Saisonauftakt 1973 auf dem Nürburgring trat erstmals eine Mannschaft in komplett einheitlichem Design auf, mit dem auch Transportfahrzeuge und Rennwagen ausgestattet wurden.

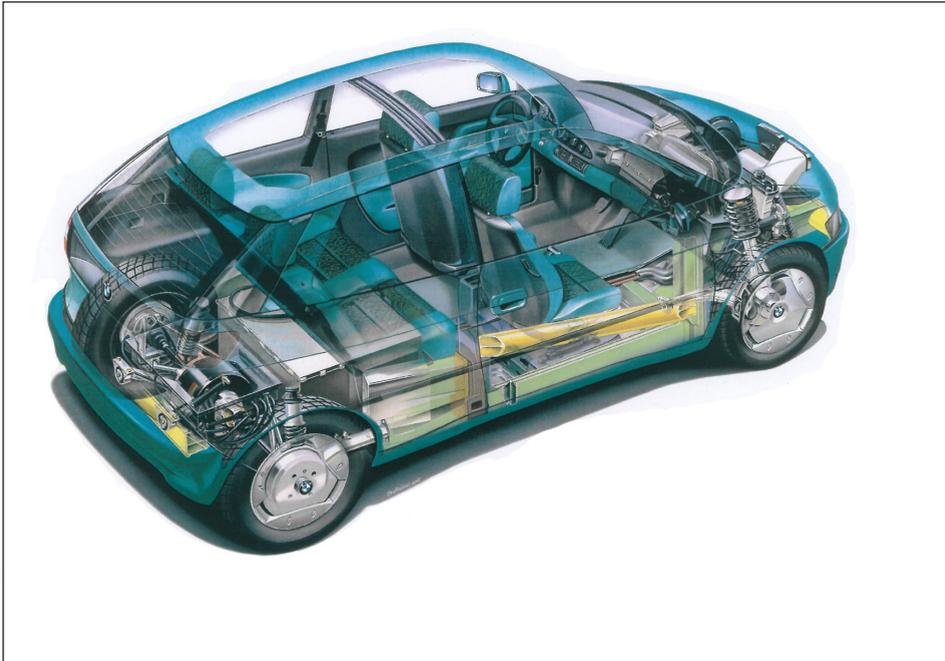
Eine bestimmte Modellreihe gilt als Meisterstück, da sie den Grundstein für den Erfolg in den 80er Jahren legte. Im September 1986 präsentierte das Unternehmen die zweite Generation seiner Oberklasse, die 7er-Reihe.



**Abbildung 8:** BMW 7er.

Das moderne Flaggschiff, der BMW 735i, war eine komplette Neuentwicklung und sorgte in Verbindung mit einem leistungsstarken V12-Zylindermotor und aufgrund seiner Innovationsvielfalt für großen Beifall. Vor allem markiert der BMW 7er von 1986 einen Meilenstein in der BMW-Designhistorie. Bei der neuen Modellreihe stach insbesondere die bestechende Eleganz ins Auge, die sich auch einer dezenten, fein abgestimmten Linienführung verdankte.

Auch die Elektromobilität – heute in aller Munde – hat ihre Vorläufer, so den BMW E1, den das Unternehmen auf der Internationalen Automobilausstellung 1991 vorstellte als das weltweit erste vollwertige Fahrzeug der neueren Zeit, das originär für den reinen Elektroantrieb konzipiert wurde. Der von der BMW Technik GmbH entwickelte Prototyp stellte unter Beweis, dass die Konstruktion eines völlig eigenständigen Elektromobils möglich war.



**Abbildung 9:** Konstruktionszeichnung BMW E1.

Einen Glanzpunkt in der Geschichte der Visions- und Konzeptfahrzeuge bildet die Designstudie BMW GINA Light Vision, die im BMW Museum 2008 der Öffentlichkeit gezeigt wurde.

Sie zeigt eine Vision des Designs und der automobilen Zukunft, welche die Grenzen heutiger Materialien und Fertigungsprozesse sprengt. GINA ist ein Akronym und steht für »Geometrie und Funktionen in N-facher – also mannigfacher – Ausprägung«. Es handelt sich um einen zweisitzigen Roadster, dessen Oberflächen fugenlos ineinander übergehen. Das Äußere beeindruckt durch sanft geformte, hell Silber glänzende Flächen, Details fallen kaum ins Gewicht. Den darunterliegenden Kern jedoch bildet eine Konstruktion aus Metallstreben, ein stabiler Spaceframe, der Teile seines Skeletts mit Hilfe von elektrischen und elektropneumatischen Aktoren ausfahren und damit je nach Anforderung seine Gesamtkontur verändern kann. Die Außenhaut, die sich über diese variable Konstruktion spannt, besteht aus einem wasserfesten, dehnbaren Gewebe.

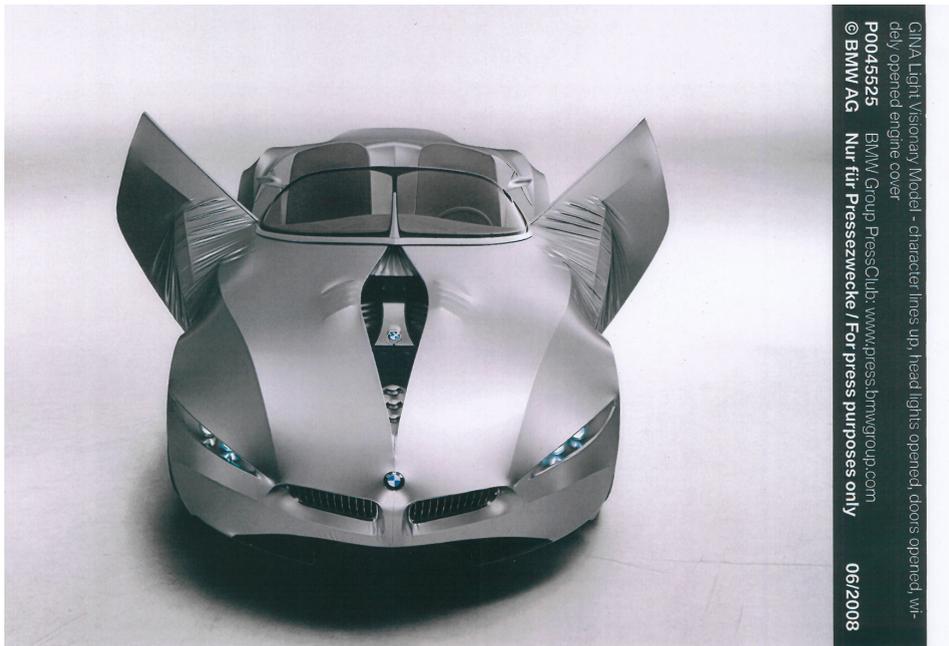


Abbildung 10: BMW GINA Light Vision.

Mit dem 100. Meisterstück beenden wir die Zeitreise im BMW Museum und schauen gleichzeitig in die Zukunft. Den Schlusspunkt der Ausstellung bildet das Architekturmodell des „FIZ Future“.



Abbildung 11:  
FIZ Future.

Mit dem umfangreichen Ausbau des Forschungs- und Innovationszentrums (FIZ) im Norden Münchens wird die BMW Group in den kommenden Jahrzehnten ihre Kapazitäten im Bereich Entwicklung und Design erweitern. Mit der Denkfabrik »FIZ Future« bekennt sich das Unternehmen zum Kernstandort München und stellt Weichen für die individuelle Mobilität von übermorgen. Zukünftiges wird in den Studios, Büros und Laboren des FIZ schon gegenwärtig erdacht, die Planungen und Perspektiven weisen bereits in das Jahr 2050. Noch ist es nur das Architekturmodell einer Erweiterung, ein Produkt unserer Gedanken, eine Vision unserer zukünftigen Innovationen, eine Denkfabrik der Extraklasse, schon wieder so eine Garage, diesmal eine komfortablere Werkstatt, die an unserer Zukunft arbeitet. Die wird sicherlich auch eine Stütze sein, ein Kapitell der nächsten 100 Jahre!

Abschließend soll der Beitrag aller Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Unternehmens gewürdigt werden. Über all die Jahre waren und sind sie der Garant des Erfolgs. Der Geschichte des Personals von 1916 bis heute, die wir in dieser Ausstellung erstmals thematisieren, fügen sich besondere Aspekte wie Gesundheit, Architektur, Internationalität, Produktion, Unternehmenskultur und Nachhaltigkeit an.



**Abbildung 12:** Personal.

Mehrfach in der Unternehmensgeschichte, vor allem in Krisenzeiten, war letztlich das Argument hervorragend qualifizierter Mitarbeiter ausschlaggebend. Fotografien aus vergangenen Zeiten zeigen Gesichter von Kollegen in unterschiedlichen Situationen, in der Produk-

tion, im Büro oder Verkaufsraum. Ein Fotograf namens Hans Seufert hatte sie in den 30er Jahren porträtiert, manchmal beiläufig in der Mittagspause, wie sie ausruhen, oder während der Arbeit mit hoch konzentriertem Blick. Und ich fühle mich erinnert an vergleichbare Eindrücke beim Gang durch die Produktion im letzten Sommer, als viele Kollegen sich in der Mittagspause auf ähnliche Weise entspannten und vor dem BMW-Hochhaus die Sonnenstrahlen genossen.

Die heutigen Mitarbeiter haben mit manchmal entwaffnender Bescheidenheit im Rahmen der Recherchen für die Ausstellung von dem berichtet, was sie tun. Die Tagesaktualität lässt sie schnell vergessen, was sie vor ca. fünf oder 15 Jahren entwickelt haben. Das BMW Museum aber vergisst ihre Leistungen nicht. Im Gegenteil, es ist bestrebt, die „DNA“ der Bayerischen Motoren Werke zu erfassen und zu beschreiben. Dabei erinnert es die Mitarbeiter an ihre Bedeutung für den Erfolg des Unternehmens und ist damit weit mehr als nur der unternehmenseigene Bewahrer von Tradition.

Zu den schönsten Erfahrungen bei der Vorbereitung von Katalog und Ausstellung zählen die Interviews mit fünf Auszubildenden im Alter zwischen 17 und 22 Jahren, die meisten mit Migrationshintergrund.



**Abbildung 13:** Auszubildende heute.

Wie sie erzählen, welche Ziele sie haben, was sie sich vom Leben erhoffen: Sie sind lebenshungrig, wollen reisen. Aber da sind auch die Aus- und Weiterbildung, der Beruf der Indu-

strikauauffrau, des Mechatronikers. „Ich arbeite in der Arbeitnehmervertretung und verbringe manches Wochenende mit Seminaren, aber das macht mir Spaß. Ich helfe gern jungen oder gleichaltrigen Kollegen.“ Hier habe ich sie erlebt, die Leistungsträger von übermorgen. Ein Unternehmen, das solchen Nachwuchs an Bord hat, braucht sich um seine Zukunft keine Sorgen zu machen!

Die Ausstellung soll deshalb all den namenlosen Mitarbeitern gewidmet sein, die in den vergangenen 100 Jahren mitgewirkt haben am Werden und Wachsen dieses Unternehmens, ob in der Verwaltung, in der Forschung und Entwicklung, in der Produktion oder im Vertrieb.

## 5 Fazit

Wohl dem Unternehmen, das eine gesunde Basis von „100 Meisterstücken“ sein Eigen nennt und damit auf eine 100-jährige Geschichte zurückzublicken vermag; ein Unternehmen, welches auch seiner Geschichte verpflichtet ist und dies insbesondere durch sein modernes Technikmuseum zeigen kann; ein Unternehmen, das mit Mut zum Risiko und unternehmerischem Sachverstand in die Zukunft investiert; das gute, qualifizierte Mitarbeiter an sich binden konnte und weiterhin so attraktiv ist, das ihm die Begeisterungsfähigen und Strebsamen zugetan sind. Dann können sie ruhig kommen – die nächsten 100 Jahre!

## Abbildungsnachweise

alle (außer 12)      BMW-Museum, BMW Group  
12                      Foto: Hans Seufert

# Restauration und Musealität

## Restauration in einem Musée de France

Richard Keller

*Nicht nur die Exponate in den Museen haben interessante Geschichten zu erzählen, manchmal sind es auch die Museen selbst, die dies tun. Die Cité de l'Automobile de Mulhouse (Frankreich) ist zum Beispiel bekannt als Sammlung Schlumpf oder als Nationales Automobilmuseum Frankreich. Eine der Besonderheiten dieser Einrichtung ist, dass der größte Teil der Sammlung seit 1978 unter Denkmalschutz steht. Seit 2002 trägt das Museum den offiziellen Status Musée de France. Durch diese beiden Rahmenbedingungen ergibt sich ein sehr spezielles Lastenheft für Restaurationen der Exponate, mit ähnlichen Vorgaben, wie sie für Kunstmuseen gelten. Diese verlangen etwa, schon bei der Planung und Auswahl der Gewerke für eine Restauration zu sichern, dass trotz aller Eingriffe ein Höchstmaß an Authentizität gewahrt bleibt, verschiedene Eingriffe am Auto reversibel durchgeführt werden und auch später, zum Beispiel in 100 Jahren, noch leicht der Unterschied zwischen unberührten und restaurierten Teilen des Exponats erkennbar sein muss.*

*Ist es mit diesen Vorgaben dann aber möglich, ein Auto überhaupt zu restaurieren? Im Unterschied zu einem Gemälde vereint ein Kraftfahrzeug ja viele verschiedene Disziplinen in sich: Unter einer skulpturalen Außenhaut verbirgt sich ein Innenraum wie ein konserviertes Zimmer eines historischen Gebäudes; und natürlich die mechanische, bewegte Technik. So lange ein Auto nur in einer Ausstellung stehen soll, ist es relativ leicht, es dabei gut aussehen zu lassen. Sobald es aber bewegt werden soll, beginnen die Probleme – zum Beispiel damit, historisch korrekte Rad-Reifenkombinationen aufzutreiben. Problematisch ist auch, wenn eine nicht reparierbare Wasserpumpe einen ganzen Motor lahmlegt. Die Praxis der Authentizität in einem Musée de France birgt zudem noch ganz andere Herausforderungen: Sie bedeutet, dass die Bremsanlage des Bugatti Typ 32, wenn sie damals im Jahr 1923 schon nicht gerade für herausragende Leistung bekannt war, auch im restaurierten Zustand nicht besser sein darf – Verkehrssicherheit hin oder her. Daraus resultiert, dass der Wagen nun unter angepassten Bedingungen bewegt werden darf, um weder das Exponat, noch den Piloten (Fahrer) oder gar unbeteiligte Dritte zu gefährden. Das wiederum hat zur Folge, dass im Musée den historischen Automobilen keine Ersatzsysteme oder Modernisierungen implantiert werden, um sie entgegen der Authentizität schneller oder entspannter bewegen zu können. Darin liegt der Kern der Aufgabe des Museums bei einer Restaurierung: Die Automobile sollen den Besuchern, seien es Spezialisten oder nicht, im historischen Zustand gezeigt werden. Dem Originalzustand des Fahrzeugs wird immer der Vorzug gegeben.*

## 1 Zur Geschichte des *Cité de l'Automobile – Musée National – Collection Schlumpf* und seiner Aufgabe der Restaurierung nationaler Kulturgüter

Das heutige französische Nationalmuseum *Cité de l'Automobile – Musée National – Collection Schlumpf*, eines der, wenn nicht das größte Automobilmuseum der Welt, hat eine bewegte Geschichte hinter sich. Als Sammlung der zunächst höchst erfolgreichen Textilunternehmer Hans und Fritz Schlumpf<sup>1</sup> gegründet, durchlief es Höhen und Tiefen. Die leidenschaftlichen Sammler klassischer europäischer Automobile und Magnaten eines Textilimperiums, die ihren Wohlstand bis 1976 ihrer 1935 gegründeten Société Anonyme pour l'Industrie Lainière (Wollindustrie-AG) in Mulhouse verdankten, mussten 1976 Konkurs anmelden und vor ihren Gläubigern in die Schweiz fliehen. Dabei waren sie gezwungen, ihre fulminante Sammlung einmaliger automobiler Schätze zurückzulassen. An dieser hatte ihr ganzes Herz gelegen. Schon im Jahr 1966 hatten die Gebrüder Schlumpf zur Unterbringung ihrer Sammlung eine der Lagerhallen ihrer Textilfabriken zum *Musée Schlumpf* umbauen lassen und hierzu einen großen Teil ihres Betriebsvermögens verwendet. Im Zusammenhang mit dem Firmenkonkurs und der Flucht der Besitzer besetzten die Arbeiter 1977 das Fabrikgelände, übernahmen das *Musée Schlumpf* als Pfand für ausstehende Löhne und benannten es um in Museum der Arbeit. Wenig später, nämlich 1978, stellte die französische Regierung die Sammlung unter Denkmalschutz und ließ unter dem Namen *Musée National de l'Automobile* einen Trägerverein gründen, dem es seit 1981 oblag, den Fortbestand des Museums zu sichern, und zwar unter dem Namen *Musée National de l'Automobile*. Dass die Sammler und ehemaligen Besitzer der automobilen Schätze, die Gebrüder Hans und Fritz Schlumpf, nicht damit einverstanden sein wollten, dass ihr Name fortan also in keinerlei Zusammenhang mehr mit ihrem eigentlichen Lebenswerk stehen sollte – Konkurs hin, Konkurs her –, liegt auf der Hand. Sie erstritten auf juristischem Wege, dass der neuen Museumsbezeichnung überall der Zusatz *Collection Schlumpf* hinzuzufügen sei. Nach einigen internen Revisionen, die den Betreiberverein betrafen, und nach zusätzlichen Renovierungs- und Modernisierungsarbeiten wurde das Museum im März 2000 nun unter dem Namen *Musée national de l'Automobile – Collection Schlumpf* wiedereröffnet. Nach neuerlichen Erweiterungen, konzeptioniert durch das Architektenbüro Studio Milou Architecture, wurde das Museum im Jahr 2006 nun schließlich unter dem heutigen Namen *Cité de l'Automobile – Musée National – Collection Schlumpf* eingeweiht.

Wie für sämtliche musealen Einrichtungen Frankreichs bzw. Europas besteht die zentrale Aufgabe des *Cité de l'Automobile* darin, die Kulturgüter ihres Themenfeldes, hier also der Automobilität, zu sammeln, zu bewahren, zu erforschen, diese öffentlich auszustellen sowie dar-

---

<sup>1</sup> Hans Schlumpf (Giovanni Carlo Visterio), geboren am 21. Februar 1904 in Omegna/Italien, gestorben im Januar 1989 in Basel/Schweiz; Fritz Schlumpf (Federico Filippo Augustino), geboren am 24. Februar 1906 in Omegna/Italien, gestorben im April 1992 in Basel/Schweiz.

über hinaus als Bildungseinrichtung zu wirken.<sup>2</sup> Insbesondere das sach- und fachgerechte Bewahren und hierbei das Erhalten und Renovieren von Kulturgütern stellt in der musealen Praxis eine große Herausforderung dar, die sich im übertragenen Sinne als Gratwanderung zwischen Skylla und Charybdis eines Falsch, Zuviel oder Zuwenig bewegen kann. Im nachfolgenden Beitrag werden wir uns diesem Problemkomplex, also dem Restaurieren historischer Fahrzeuge, und den vielfältigen Aspekten, die hierbei zu bedenken sind, zuwenden.

## 2 Das Problemfeld Restaurieren und Musealität: Authentizität versus Ästhetik und Funktionalität

Das Thema dieser Tagung, „Einfach nur schön? Automobilität und Museum“, hat seit Jahrzehnten einen enormen Einfluss auf das Arbeitsfeld des Restaurierens, denn der erste Blick auf ein restauriertes Automobil wird exakt von der Erwartung „schön“ bzw. „Schönheit“ des Exponats bestimmt. Dieser Erwartungshaltung kann sich eigentlich niemand entziehen. Sie ist ungemein wichtig. Man wünscht ja, auch wenn dies möglicherweise nur unterschwellig erfolgt, dass ein voll restauriertes Auto nach den vielen Anstrengungen, die das Restaurieren gekostet hat, „schöner“ als zuvor ist. Ein ästhetisch *schönes* Ergebnis allein reicht aber keineswegs aus, um es als gelungene *gute* Restauration bezeichnen zu können. Ohne Frage sind etliche Werkstätten und die dort tätigen hervorragenden Kunsthandwerker und Spezialisten in der Lage, vollständige Restaurierungen durchzuführen. So zeigt etwa eine fabelhafte Lackierung das Können des Meisters, der diese ausgeführt hat. Aber was wäre davon zu halten, wenn das Fahrzeug mit einer Farbe neu lackiert worden wäre, die es bei dem historischen Modell ursprünglich nie gegeben hat? Von Authentizität könnte dann keine Rede mehr sein; und wäre damit der Status des „umgespritzten“ Exponats in seiner Funktion als museales Kulturgut nicht zumindest zweifelhaft? An diesem Beispiel lässt sich erkennen, dass sich das Resultat einer Restaurierung nur in Verbindung mit der dezidierten Absicht, die damit verfolgt wurde, tatsächlich verstehen lässt. Im Bereich Kulturgut sollten zudem Reparatur und Restauration nicht miteinander verwechselt werden. Man sollte sich zumindest auf die Begriffsinhalte beider Termini verständigen können. Dies allerdings war keineswegs eine Selbstverständlichkeit. Erst im Jahr 2012 verständigte man sich im Weltverband der Oldtimerclubs, der *Fédération Internationale des Véhicules Anciens*, auf die Grundsätze im Umgang mit historischen Fahrzeugen. In der sogenannten Charta von Turin<sup>3</sup> wurden dabei auf internationaler Ebene erstmals auch die einschlägigen begriffsinhaltlichen Definitionen formuliert, die festlegten, was unter „Erhalt“, „Konservierung“, „Restauration“ oder „Reparatur“ histori-

<sup>2</sup> Vgl. hierzu: Deutscher Museumsbund e. V., ICOM-Deutschland (Hrsg.), ICOM. Standards für Museen, Kassel, Berlin 2006, S. 6.

<sup>3</sup> Charta von Turin, [https://www.adac.de/\\_mmm/pdf/FIVA\\_Charta\\_von\\_Turin\\_161747.pdf](https://www.adac.de/_mmm/pdf/FIVA_Charta_von_Turin_161747.pdf) [Zugriff: 30.05.2017].

scher Fahrzeuge zu verstehen sei und worin sich die genannten Maßnahmen unterscheiden.<sup>4</sup> In Artikel 5 der Charta von Turin ist Folgendes festgelegt:

*Erhaltung* bedeutet die Pflege und den Schutz eines Fahrzeuges oder Objektes vor Beschädigung und Verfall, so dass sein Zustand, seine individuelle Qualität und sein spezifischer Erinnerungswert gewahrt bleiben. *Konservierung* umfasst alle Eingriffe, die das Fahrzeug oder Objekt sichern und seiner Stabilisierung dienen, ohne den Bestand zu verändern und ohne seinen historischen oder materiellen Zeugniswert in irgendeiner Weise zu gefährden. Es wird damit also ausschließlich der weitere Verfall verhindert oder zumindest aufgehalten. Solche Maßnahmen sind meist äußerlich nicht sichtbar. *Restaurierung* umfasst alle Maßnahmen zur Ergänzung von fehlenden Teilen oder Bereichen mit dem Ziel, einen früheren Zustand des Objekts wieder ablesbar zu machen. Die Restaurierung wird generell weiter eingreifen als eine Konservierung. Restaurierte Bereiche sollen sich harmonisch in den historischen Bestand einfügen, bei genauerer Untersuchung jedoch sicher von diesem unterscheidbar sein. *Reparatur* hingegen bedeutet die Anpassung, Instandsetzung oder den Ersatz von vorhandenen oder fehlenden Bauteilen. Die Reparatur hat zum Ziel, die volle Funktionsfähigkeit des Objektes wieder herzustellen und nimmt häufig keine Rücksicht auf die authentische, zum Fahrzeug gehörende Substanz.<sup>5</sup>

Und weiter heißt es in Artikel 6 der Charta unter der Überschrift „Geschichte“:

Veränderungen, aus der normalen Gebrauchszeit, eines historischen Fahrzeuges gegenüber dem Auslieferungszustand sind Zeugnisse der Fahrzeuggeschichte. Diese sollten daher erhalten bleiben. Die Restaurierung eines historischen Objektes erfordert darum nicht, sein Aussehen und seine technischen Merkmale ins Erscheinungsbild des ursprünglichen Baujahres zurückzusetzen. Eine Restaurierung hin zur Erscheinung einer bestimmten Epoche sollte erst nach sorgfältiger Prüfung historischer Aufzeichnungen und Dokumente sowie nach sorgfältiger Planung ausgeführt werden.<sup>6</sup>

Damit werden hohe Ansprüche an den Umgang mit historischen Kulturgütern formuliert. Für den Oldtimersammler bedeutet dies, dass er durchaus vor erhebliche Herausforderungen und ggf. auch Zielkonflikte im Umgang mit seinem historischen Fahrzeug gestellt werden kann. Denn die private Sammlerszene kennzeichnet häufig nicht ausschließlich das Motiv, sich an der kulturhistorischen Bedeutung der Objekte ihrer Begierde zu erfreuen, diese zu erhalten und ggf. sogar zu fahren, sondern sieht im Sammlungsobjekt Oldtimer zunehmend auch eine schöne Investition mit zu erwartenden hohen Wertsteigerungsraten – mit hin ein Hobby, welches sich durchaus bezahlt machen wird. Dass derartige Verlockungen nicht unbedingt dazu beitragen, einen im Sinne der Charta von Turin oder gar im musealen Sinne sachgerechten Umgang mit historischen Kulturgütern zu fördern, liegt auf der Hand. Wie schnell lässt sich doch aus zwei oder mehr allein an sich wertlosen und in desaströsem Zustand befindlichen Fahrzeugen, die einzeln nichts anderes darstellen als „Schrottauben“, ein wunderbares und dann am Markt wertvolles Oldtimerprachtstück zusammenschrauben. Unter rein ökonomischen Überlegungen ist ein schlichtes, wenn auch unsachgemäßes „Auf-

<sup>4</sup> Vgl.: ebenda: Artikel 5, „Verfahren“.

<sup>5</sup> Ebenda.

<sup>6</sup> Ebenda.

hübschen“ eines Fahrzeugs nicht von der Hand zu weisen, wenn auch auf Kosten des historischen Artefakts.

Die Institution des Museums mit ihren Werten und Normen im Umgang mit historischem Kulturgut unterscheidet sich allerdings von derjenigen der privaten Sammler bzw. der Oldtimerspekulanten, obwohl nicht zu verhehlen ist, dass sich beide Welten, auch infolge des raschen Wertanstiegs von Oldtimern, immer näher kommen.

Jedes Museum hat seine Besonderheiten, sei es nun seine Geschichte, sei es seine Philosophie, seine Deontologie oder auch die Praxis der Restauration von Exponaten.

In meinem nachfolgenden Beitrag werden verschiedene Aspekte und Möglichkeiten des musealen Restaurierens von historischen Fahrzeugen vorgestellt, dies vor dem Hintergrund des im Jahr 2002 vom französischen Kultusministerium erlassenen Gesetzes zu den *Musée de France*. Das erlassene Gesetz legt den Rahmen sowohl für den Ankauf als auch den Umgang mit historischem Kulturgut in den öffentlichen musealen Sammlungen verbindlich fest.

Das französische Nationalmuseum *Cité de l'Automobile – Musée National – Collection Schlumpf* hat, wie bereits gesagt, eine außergewöhnliche Historie, da es von Privatpersonen, den Gebrüdern Schlumpf, gegründet worden war.<sup>7</sup> Seit nun fast 40 Jahren ist es allerdings im öffentlichem Besitz und zuständig für die Konservierung und Restaurierung der Sammlung. Das Museum betreut heute 600 Kraftfahrzeuge, darunter 450 aus der Sammlung Schlumpf. 60 dieser Fahrzeuge, die in den letzten Jahren restauriert wurden, sind fahrfähig.

Dass sich dem Begriff „Restaurieren“ höchst unterschiedliche Sachverhalte zuordnen lassen, die auch differierende Zielsetzungen beinhalten können, und es für die Lösung eines Problems durchaus unterschiedliche Möglichkeiten gibt, soll anhand einiger Beispielen nachfolgend dargelegt und veranschaulicht werden.

## 2.1 Zur Problematik der Konservierung von Fahrzeugmobilität

Die zu bewältigende Aufgabe fängt, wie für jedes Automobil an sich selbstverständlich, mit der Sicherstellung der Bewegbarkeit, d. h. der Fahrfähigkeit, an. Dies bedeutet, dass Reifen und Räder eines Fahrzeugs in gutem Zustand sein müssen und dass die Bremsen funktionieren und nicht etwa defekt sind und dann blockieren. So lange ein Auto nur in einer Ausstellung steht, kann es einen optisch sehr guten Eindruck vermitteln. Sobald es sich aber bewegen können muss, kann es mit den Problemen beginnen. Denken wir in diesem Zusammenhang nur einmal an die Reifen. Für einige Automobile sind sie bereits ein höchst diffiziler und komplizierter Bereich, der den Restaurator vor größte Probleme stellen kann. So besteht die Möglichkeit, dass eine im historischen Sinne korrekte Bereifung des Fahrzeuges heutz-

<sup>7</sup> Vgl.: [www.citedelautomobile.com](http://www.citedelautomobile.com) [Zugriff: 30.05.2017].

tage eine Unmöglichkeit darstellt, da die entsprechenden Reifen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg schlichtweg einfach nicht mehr verfügbar sind, und dies, obwohl sie damals nichts anderes als einfach zu beschaffende Ersatzteile waren. Die Beschäftigung mit der Reifentematik allein könnte schon ein Thema langer Diskussionen bilden, und zwar nicht nur in technischer Hinsicht, sondern auch, da die Bereifung das Fahrverhalten des Autos bestimmt, und dieses wiederum ist ebenfalls einer der bedenkenswerten Aspekte einer Restaurierung. Die Reifenproblematik soll am nachfolgenden Beispiel verdeutlicht werden.

Auf einer Farman Limousine von 1928, Typ NF1, fehlten bereits seit der „Schlumpf-Zeit“ die Ersatzräder. An den vorgesehenen Plätzen auf beiden Seiten des Fahrzeugs, gleich hinter der Motorhaube, ragen zwei Träger hervor, die wie unpassende, komisch wirkende Auswüchse aussehen. Das wirkt optisch nicht „schön“, stört also die Ästhetik des Automobils und ist auch völlig atypisch für diesen Autotyp. Jeder Fachmann weiß allerdings auch, dass es Ende der 1920er Jahre sehr riskant war, ohne Ersatzräder auf Autoreise zu gehen, denn zu schnell konnte bei den gegebenen Straßenverhältnissen ein Reifen platzen oder anderweitig zerstört werden, so dass eine Auswechslung unabdingbar wurde.<sup>8</sup> Hierzu mussten dann allerdings Ersatzreifen vorhanden sein und mitgeführt werden. Die sonderlich wirkenden „Auswüchse“ an der Farman Limousine waren mithin angebracht worden, um diesen Zweck zu erfüllen. Bei unserem Fahrzeug fehlten allerdings die Ersatzreifen, die in den „Auswüchsen“ ihren Platz hätten finden sollen. Aus diesem Grund haben wir uns dazu entschlossen, dieses Problem durch die Beschaffung der entsprechenden Reifen zu lösen. Das sich dadurch eine schwierige Aufgabe stellte, lag auf der Hand, da diese Räder nur auf diesem Fahrzeug benutzt und nur hierfür hergestellt worden waren. Sie waren mithin selbst für Farmanfahrzeuge ein Unikum und standen in keinerlei Zusammenhang mit den Reifen anderer Fahrzeuge des gleichen Herstellers – im Übrigen auch nicht für diejenigen des Typs NF1, von denen es weltweit insgesamt nur noch fünf erhaltene Modelle gibt. Was also konnte unternommen werden, um in den Besitz zumindest historisch korrekter „Ersatzreifen“ zu gelangen, wenn es keine Originale gab? Die Basis zur Lösung des Problems ergab sich schließlich über eine Zusammenarbeit mit der Ingenieurschule aus Mulhouse. Deren Vorschlag bestand darin, eines der vier vorhandenen normalen Fahrzeugräder zu scannen, um dann exakte Repliken anzufertigen und als Reserveräder zu verwenden. Dieses Vorhaben wurde in die Tat umgesetzt und gelang vorzüglich.

Der Nachbau von benutzbaren Replikatoren des ursprünglichen Reifentyps war damit möglich geworden und erfolgreich. Er wird bei unserem besonderen Farman NF1 die historische Kohärenz wieder herstellen, und es ist zu hoffen, dass hierdurch dann viele Besucher des Nationalmuseums das so wieder in den Ursprungszustand ergänzte Fahrzeug „schöner“, da authentischer finden als zuvor!

---

<sup>8</sup> Vgl. hierzu: Harry Niemann, Armin Hermann (Hrsg.), *Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch*, Bielefeld 1999.



Abbildung 1: Farman.

Eine Frage, die dessen ungeachtet nach wie vor nicht zu beantworten war und damit für die historische Forschung offen bleibt, ist, weshalb die Firma Farman ausschließlich am Fahrzeugtyp NF1 derart einzigartige Reifen verbaut hat.

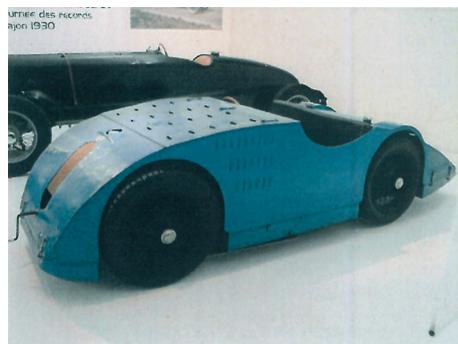
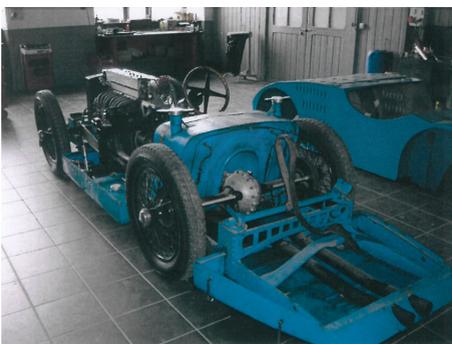
## 2.2 Mit welcher Zielsetzung werden die Fahrzeuge des *Cité de l'Automobile* restauriert?

Die Praxis des Restaurierens ist sicherlich in vielen Werkstätten vergleichbar, sei es für Museen oder Privatsammler. Ein Unterschied mag allerdings darin bestehen, dass auf musealer Ebene vorbereitend ein breiteres Spektrum an Fragen zu klären ist, bevor mit einer Restaurierung überhaupt begonnen werden kann. Rahmenbedingung im Falle unserer Sammlung ist, dass sie seit 1978 unter Denkmalschutz steht und seit 2002 zudem ein *Musée de France* ist. Demzufolge fällt jedes Fahrzeug unserer Sammlung unter die Rubrik Kulturgut, und zwar mit allen dementsprechenden rechtlichen Auflagen. Dies bedeutet, dass vor Beginn jeglicher Restaurierung, genau wie bei Kunstmuseen, drei Aspekte abzuklären und zu erfüllen sind. Es sind:

1. die Sicherstellung der Erhaltung der Authentizität des Exponats trotz des restauratorischen Eingriffs, und zwar bereits vor der Planung der konkreten Arbeitsaufgaben der verschiedenen Gewerke,
2. die Gewährleistung der Reversibilität der durchgeführten Eingriffe am Fahrzeug und
3. die Sicherstellung der späteren Nachvollziehbarkeit dieser vorgenommenen Eingriffe.

Das heißt, dass selbst in einer fernen Zukunft, vielleicht in 100 Jahren, noch erkennbar sein muss, was am Fahrzeug tatsächlich authentisch erhalten ist und was restauriert wurde. Eine derartige Maxime wirft die Frage auf, ob es unter diesen Rahmenbedingungen grundsätzlich überhaupt möglich ist, Kulturgüter zu restaurieren? Im Gegensatz etwa zu einem Gemälde finden sich in einem technischen Exponat wie einem Oldtimer deutlich vielfältigere Funktionen, die alle zu berücksichtigen sind. Das Fahrzeugäußere erfüllt die Funktion einer Skulptur, das Fahrzeuginnere die eines Wohnzimmers, und als dritter Faktor kommt die durch Mechanik gekennzeichnete Dimension der Mobilität hinzu! Alle drei höchst unterschiedlichen Aspekte sind bei der Restaurierung des Kulturguts Automobil zwingend so zu berücksichtigen, dass den Vorgaben des Denkmalschutzes entsprochen werden kann. Im Unterschied zu privaten Sammlungen haben diese Rahmenbedingungen für unser Museum zur Folge, dass sich die Restaurationsziele deutlich unterscheiden können. So muss die museale Restaurierung etwa nicht darauf abzielen, dass das Fahrzeug regelmäßig im öffentlichen Straßenverkehr gefahren wird oder sich gar an Rallys beteiligt. Diese Unterschiedlichkeit im Umgang mit Kulturgütern, die im öffentlichen oder privaten Besitz sind, ist den meisten Menschen bekannt, obwohl sie dennoch oft vergessen wird.

Die Besucher unseres Museums, seien es Fachleute oder interessierte Laien, erwarten von uns vertrauensvoll die Präsentation von Fahrzeugen im historischen Originalzustand. Auch die Fahrfähigkeit der Ausstellungsstücke zählt zu dieser Erwartungshaltung, obwohl man dies bei der musealen Präsentation ja nicht einmal sehen kann. Es gehört zu den Zielsetzungen unseres *Musée de France*, die Besucher nicht zu enttäuschen und deren Erwartungshaltung möglichst zu entsprechen. Authentizitätswahrung bedeutet hierbei beispielsweise auch, dass die hydraulische Bremse des Bugatti Typ 32, die in dessen Neuzustand 1923 nicht gut funktioniert hat, vom Restaurierungsziel her nicht nachträglich verbessert werden darf.



**Abbildungen 2 und 3:** Bugatti 32.

Das wiederum hat zur Folge, dass dieser Rennwagen heutzutage nur unter angepassten Bedingungen gefahren werden darf, um weder das Fahrzeug noch seinen Piloten in Gefahr zu bringen. In der Erfüllung dieses angepassten Restaurierungsziels liegt ein Kern der Arbeit des

Museums. Es darf kein Ersatzsystem verbaut werden und keine Modernisierung erfolgen, um ruhiger, schneller oder sicherer fahren zu können, als es das Fahrzeug in seinem Neuzustand 1923 konnte. Dem Originalzustand ist der Vorzug zu geben, und dies umso mehr, da es sich im Falle des Bugatti Typ 32 um den einzigen originalen Rennweitzer jener Zeit handelt, der erhalten geblieben ist.

### 2.3 Die Konservierung von Know-how: Wissen – Handwerk – Benutzung

Das Erhalten des Know-hows zu und über unsere Automobile wird durch Restaurieren und „rollende Konservierung“ betrieben, da Mobilität wie selbstverständlich zu den Eigenschaften eines Fahrzeugs zählt. Selbst bei der statischen Konservierung muss die Fahrbarkeit erhalten werden, auch wenn diese dann real nicht genutzt wird. Korrosionsschäden in jahrzehntealten Kühler- oder Bremssystemen müssen jedoch beherrscht werden. Bei der Zielsetzung einer „rollenden Konservierung“ können sich schnell viele vermeintlich kleine Restaurationsnotwendigkeiten ergeben. Zum Beispiel brächte eine nicht mehr funktionierende Wasserpumpe den Motor unweigerlich zum Stillstand und muss deshalb repariert oder gar ausgetauscht werden. In unserem französischen Nationalmuseum bedingt eine „rollende Konservierung“, dass das Fahrzeug nur unter angepassten Bedingungen gefahren werden darf, ohne Übertreibung und unter sorgfältiger Überwachung. Jedes unserer 60 fahrfähigen Autos hat deshalb seinen eigenen Rhythmus. Im Unterschied zu den Gemälden der Kunstmuseen betreffen Konservierung und Restauration historischer Fahrzeuge nicht nur deren Oberflächen, sondern auch die technische Funktionsfähigkeit. Zudem sind die immateriellen Bestandteile eines Autos, also insbesondere dessen Bedienung und Handhabung, auch zu konservieren und der jüngeren Generation verfügbar zu halten, damit sich die Museumsautos nicht nach einem Jahrhundert in unbewegliche Skulpturen verwandeln. Andererseits, wenn zu viel mit den historischen Automobilen gefahren wird, kann dies zur Folge haben, dass immer mehr neu erzeugte Ersatzteile im Austausch der verschlissenen Originaltechnik benötigt werden und einzubauen sind. Dies impliziert die Grundsatzfrage: Was bleibt in diesem Falle eigentlich von der Authentizität des Fahrzeugs erhalten? Anders formuliert: Welches sind die wichtigsten oder geschichtstragenden Teile eines Automobils, die nie ersetzt werden sollten?

Zum Know-how über Fahrzeuge gehört auch deren Gebrauchsanweisung. Was soll bzw. muss vor, während und nach einer Fahrt gemacht werden, um das Auto unter angemessenen Bedingungen zu benutzen? Das Führen eines Fahrzeugs zählt deshalb zu jenen wichtigen musealen Aufgaben, die schriftlich und fotografisch zu dokumentieren sind. Um dies leisten zu können, wurde ein Serpollet Dampfrennwagen von 1903 für das Rennen *London to Brighton* (2014) wieder einsatzfähig hergerichtet.



**Abbildungen 4 und 5:** Serpollet.

Ebenso wurde ein von Liébault patentierter Generator, „Le Gazauto“ genannt, bei einem Citroën traction aus dem Jahr 1952 wieder instand gesetzt.



**Abbildung 6:** Gazauto auf Citroën traction 1952.

Beide Fahrzeuge sind heute Unikate, die durch verschiedene Archive dokumentiert sind.

### 3 Was gewinnt ein Fahrzeug als Kulturerbe durch eine Restauration? Wo liegen Problemfelder? Was führt dazu, dass bestimmte Automobile zur Restaurierung ausgewählt werden?

Die Entdeckung von 3.000 Plänen und eines Filmarchivs haben dazu geführt, den Prototypen eines Bugatti Typ 28 aus dem Jahr 1921 wieder ans Licht zu bringen. Das Dokumentarmaterial offenbarte die verschiedenen Absichten, die der Pariser Fahrzeugbauer Ettore Bugatti verfolgte, um seinen ersten Achtzylinder-Reihenmotor auf einem Fahrwerk mit viel Aluminium montieren zu können. Zu diesem Bugatti, der seit mehr als 70 Jahren unzugänglich war, finden sich auch in den verschiedenen Veröffentlichungen, die es über ihn gibt, nur sehr wenige konstruktionstechnische Informationen. Dessen einmaliges Aluminiumfahrgestell, nunmehr dokumentiert durch das neu aufgefundene Archiv- und Filmmaterial, wies erstaunliche Merkmale auf, die man später bei anderen Typen der Marke Bugatti nicht nochmals findet.

Das Fahrzeug war noch von den Gebrüdern Schlumpf einer Restaurierung unterzogen worden, in deren Rahmen die, wie das Archivmaterial belegte, vorher nicht lackierten Aluminiumkotflügel und anderes unter einer grünen und schwarzen Lackschicht verschwanden.

Nach der aktuellen „Neurestauration“ durch unser Museum *Cité de l'Automobile* sind Motorhaube und Kotflügel nun wieder so zu sehen, wie sie im Ursprungszustand von Ettore Bugatti jahrelang gezeigt worden waren, nämlich als unlackiertes Aluminium.



Abbildungen 7 und 8: Prototyp Bugatti 28.

Ist das Fahrzeug hierdurch nun „schöner“ geworden? Hierauf lässt sich sicherlich keine eindeutige Antwort geben. Zahlreiche Besucher fragen danach, ob die ihnen unfertig erscheinende Lackierung des Bugatti denn eines Tages beendet würde. Dies verkennet, dass der Fahrzeugbauer Bugatti dieses Fahrzeug damals aus gutem Grund und mit voller Absicht unlackiert ließ. Er wollte das neuartige Material Aluminium im Fahrzeugbau präsentieren, und

zwar als Ausdruck von Fortschrittlichkeit und Modernität. Das war es, worum es ihm ging, und nicht darum, gerade diesen Fortschritt unter einer schönen Lackschicht zu verstecken.

Bei einem Mercedes Cabrio Typ 710SS, der im Jahr 1929 im Pariser Autosalon ausgestellt worden war, „störte“ die Restauratoren heute die in den 1970er Jahren mit einem „schönen“ gelben Lack von den Brüdern Schlumpf erneute Lackierung. Das viersitzige Cabriolet war ursprünglich von Saoutchik in Paris mit einer völlig anderen Farbe lackiert worden. Diese fand sich noch im Original auf der Schutzabdeckung des linken Hinterrades. Die gelbe Farbe, von den Gebrüder Schlumpf aus persönlichen Geschmacksgründen ausgewählt, wurde entfernt, um diesem seltenen und fahrfähigen, von Saoutchik karosierten 710SS Mercedes Cabrio, seinen historischen Anblick zurückzugeben.



**Abbildung 9:** Mercedes 710 SS Saoutchik

In Mulhouse dürfen keine Autos der Sammlung wieder verkauft werden. Dies hat zur Folge, dass die Verlockung, durch eine schöne, aber nicht denkmalgerechte bzw. authentische Restauration Wertzuwächse des Fahrzeugs zu erzielen, die dann durch Verkauf am boomenden Oldtimermarkt würden realisiert werden könnten, nicht besteht. In der Museumsgeschichte gab es aber auch andere Zeiten und Erfahrungen. Dies lässt sich am Fall eines Pegaso Z 102B Touring zeigen. Dieser war im Jahr 1952 kurz vor dem Verkauf an die Autosammlung *Musée Schlumpf* von den Verkäufern schnell und günstig „geschminkt“, d. h. neu lackiert worden. Das Fahrzeug sah sicherlich schön aus, obwohl es während seines „normalen“ Lebens nie weiß lackiert gewesen war. Es war darüber hinaus in der Rennsportszene sehr bekannt und begehrt. Innerhalb von zehn Jahren hatte es zehn verschiedene Besitzer und jeder hatte sich an verschiedenen Wettbewerben beteiligt, so dass seine Renngeschichte sicher die reichste al-

ler Pegasos ist. Diese Beanspruchung erklärt vielleicht auch, dass das Fahrzeug vor dem Verkauf einer neuen Lackierung bedurfte – allerdings keine in der erfolgten Art und Weise, also eine unsachgemäße „Aufhübschung“. 50 Jahre nach dieser kam der Spachtel dann zum Vorschein. Das Auto sah nun dermaßen traurig aus, dass eine vollständige Neurestauration unumgänglich wurde. Nach einer kompletten Demontage wurde dabei die Originallackierung an verschiedenen Stellen wiedergefunden, so dass das Auto nun wieder in seiner historische Farbe gespritzt werden konnte.

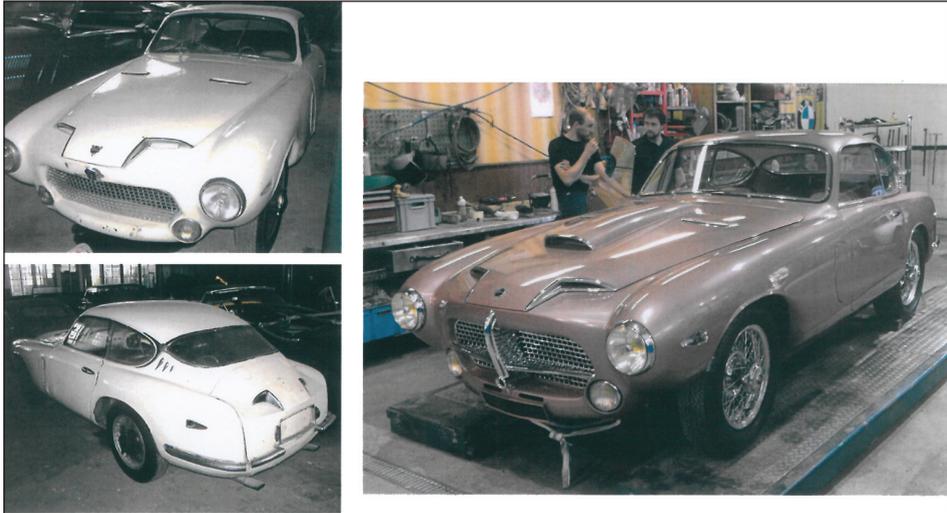


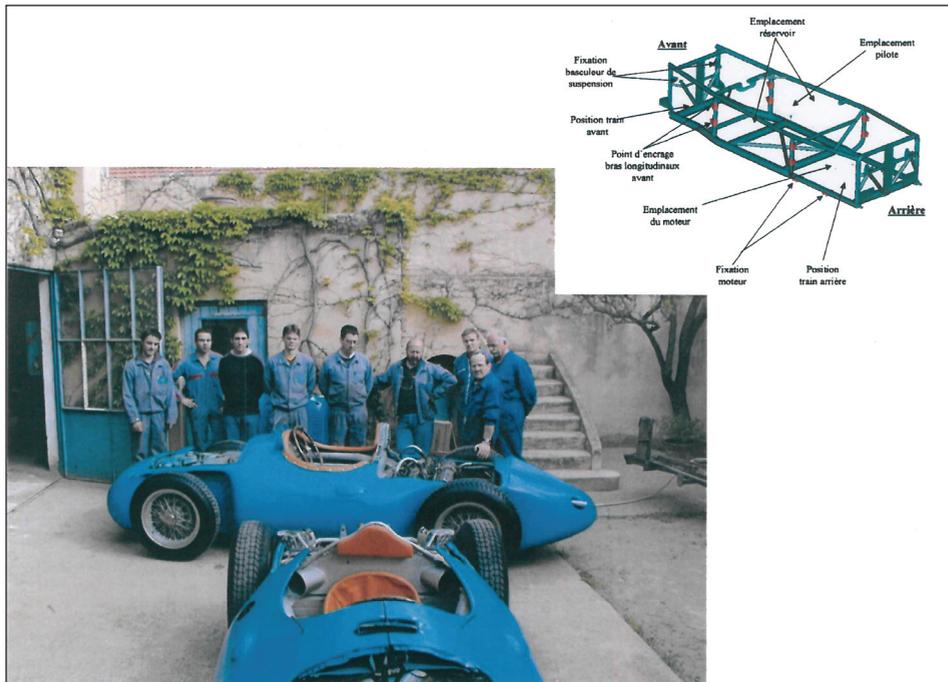
Abbildung 10: Pegaso.

Doch es können sich bei einer Restauration im Rahmen der Lackierungsfrage noch weitere Problemfelder herauskristallisieren, die zuvor durch den Lack verborgen waren. Es geht um Korrosion bzw. speziell um die selbsterstörerischen Folgen, die dadurch hervorgerufen werden, wenn unterschiedliche Metalle direkten Kontakt miteinander haben. Kann dies im Rahmen einer Restauration ergänzend behoben werden, dann darf dies ausnahmsweise auch zu einer „Verbesserung“ des Kulturguts im Sinne seiner langfristigen Konservierung führen. Dieser verbessernde Eingriff in den Ursprungszustand des Fahrzeugs hat, durchaus im Einklang mit den Vorgaben der Charta von Turin, so zu erfolgen, dass die vorgenommenen Maßnahmen erkennbar bleiben und behutsam sowie reversibel erfolgen.

Im Falle des *Pegaso Z 102B Touring* bestand unsere Vorgehensweise zur Korrosionsverhinderung darin, den Kontakt zwischen den eisernen Armaturen des Fahrzeugs und der Aluminiumkarosserie durch Einfügung eines Filzstreifens zu unterbinden. Ziel dieser gut dokumentierten Vorgehensweise war es, präventiv die Lebensdauer der Karosserie erheblich zu verlängern. Diese Maßnahme war bereits während der Vorbereitung der Restauration geplant worden, ganz im Sinne jener Ansprüche, die ein *Musée National* seinem Selbstverständ-

nis, aber auch den gesetzlichen Vorgaben nach zu erfüllen hat. Handlungsbasis dabei ist, dass vor jedwedem Eingriff in ein Exponat, also vorab, eine umfangreiche Analyse durchgeführt wird, die sämtliche nötigen Maßnahmen vor Beginn der Restauration ermittelt und bestenfalls festlegt, denn vor Überraschungen ist letztendlich niemand gefeit. Das entsprechende Lastenheft, das dabei erstellt wird, dient auch dazu sicherzustellen, dass die technischen und finanziellen Mittel verfügbar sind, um die Restaurierung nicht nur zu beginnen, sondern auch erfolgreich zu Ende zu führen. Das Lastenheft wird einem wissenschaftlichen Beratergremium vorgelegt und ggf. zusammen mit diesem Komitee überarbeitet. So werden die Absicht des Eingriffes mit den verschiedenen technischen Lösungen so wie auch die eventuell nötigen Ersatzteile, die Dauer und die nötigen handwerklichen Spezialitäten kritisch reflektiert und die Durchführung der Restaurierungsmaßnahme letztendlich entschieden. Das Gesetz der *Musée de France* legt fest, dass jeder Eingriff in ein Kulturgut unter der Verantwortlichkeit eines zugelassenen Restaurators stattfindet.

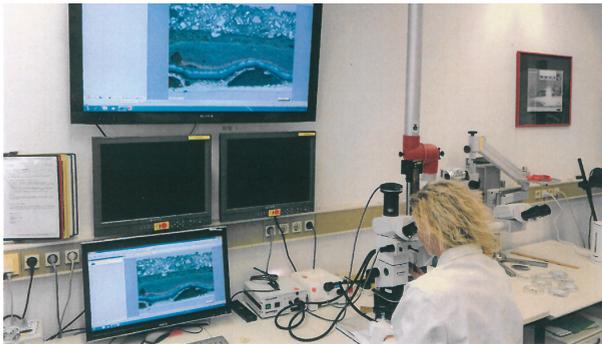
Die Analyse der vorgeschlagenen Maßnahmen durch die Kommission kann zu verschiedenen Ergebnissen führen, auch dazu, dass keine Restauration, sondern nur eine statische Konservierung erfolgen soll. Dies war der Fall bei zwei Rennwagen Bugatti Typ 251. Unser Museum besitzt die beiden einzigen weltweit existierenden Exemplare dieses Fahrzeugtyps. Allerdings waren beide Fahrzeuge nicht fahrfähig, so dass unser Ursprungsziel darin bestand, eines dieser Fahrzeuge in einen fahrfähigen Zustand zu versetzen.



**Abbildung 11:** Zwei Bugatti 251.

Eine Analyse des Vorhabens und der Fahrzeuge ergab schließlich, dass es nicht so einfach würde, wie ursprünglich gedacht, das Vorhaben in die Tat umzusetzen. Die neuen wissenschaftlich fundierten Informationen hatten nämlich gezeigt, dass es letztlich nur eine Lösung geben konnte, um das angestrebte Ziel zu realisieren. Um über einen fahrfähigen Rennwagen des Bugatti Typ 251 verfügen zu können, hätten die besten Teile der beiden im Museum verfügbaren Fahrzeuge vereint und in einem völlig neu aufgebauten Auto vereinigt werden müssen. Dies hätte notwendigerweise zur Zerstörung beider Originale geführt, was in einem *Musée de France* undenkbar ist. Deshalb wurde entschieden, beide Bugattis in statische Konservierung zu bringen. Vielleicht wird eines Tages ein Replikat erscheinen um der damaligen Absicht von Bugatti ein neues Leben einzuhauchen, aber das zählt jetzt nicht zu den Prioritäten des Museums. Das Restaurieren ist für ein *Musée de France* kein unmittelbarer Zwang. Es besitzt in dieser Hinsicht Entscheidungsfreiheit, unterliegt aber auch einer größeren Verantwortung, als sie Privatsammler haben.

Eine ähnliche Entscheidung wie die zuvor dargestellte wurde für einen Torpedo Delahaye von 1922 getroffen. Unberührt seit seiner Herstellung besteht er noch heute aus seinen original aus der Fabrik stammenden Materialien und Bauteilen, die einzig der Staub der Jahrzehnte überzogen hat.



**Abbildungen 12 und 13:** Delahaye als Informationsquelle – Lackanalysen von Glasurit durchgeführt.

Dieses Fahrzeug ist heute mithin eine Quelle vielfältigster Informationen, u. a. über die Lackierung, die seit einigen Jahren in den Laboratorien von Glasurit mit den modernsten Mitteln analysiert wird. Ein ähnlicher Fall, wo allerdings der Staub entfernt werden konnte, ergab sich bei einem Torpedo De Dion Bouton Type IE, ebenfalls aus dem Jahr 1922.

Das Fahrzeug ist seit seiner Herstellung immer im Besitz ein und derselben Familie geblieben und wurde 80 Jahre später, also im Jahr 2002, dem Museum geschenkt. So kam das Auto, verbunden mit einer kompletten Familiengeschichte, ins Museum. In dieser dokumentierten Sozialgeschichte von Technik spielt die Hochzeitsreise der Besitzer mit dem neugekauften Torpedo De Dion Bouton neben zahlreichen anderen familiären Ereignissen eine ebenso wichtige Rolle wie zuletzt seine gelegentlichen Benutzungen auf dem privaten Grundstück

der Familie, kurz bevor es in fahrfähigem Zustand ins Museum kam. Das Fahrzeug kann prototypisch für ein sozialverantwortliches Handeln privater Kulturguteigentümer stehen, die ihren historisch wertvollen Besitz nicht einfach zu Geld machen wollen, sondern sagen: „Das ist ein Auto, welches in ein Museum gehört.“ Und dies geschah dann auch so.

Verständlich ist, dass die Familie den Wunsch hegte, das Fahrzeug einer kompletten Restaurierung unterziehen zu lassen, bevor es zur Ausstellung kam. Hauptsächlich die Lackierung, auch wenn diese noch original war, sollte erneuert werden. Zudem sollte eine „Reparatur der kleinen Schäden auf den Kotflügeln“ auf dem Programm stehen. Beides waren für dieses Kulturgut und seinen sozialhistorischen Hintergrund nach Auffassung unseres Museums aber keineswegs anstrebenswerte Ziele. Zwei Jahre später konnte sich die Familie die museale Vorstellung im Umgang mit dem Fahrzeug zu eigen machen. Es sollte nur konservierender Maßnahmen unterzogen werden, denn dies würde das „Andenken“ von drei Generationen Fahrzeugnutzern, welches sich im Auto spiegelt, erhalten. Unter dem Staub der Karosserie kam nach sehr vielen sorgfältigen, stundenlangen Reinigungen der patinierte Lack nun wieder ans Tageslicht. Von diesem Ergebnis war die Familie fasziniert, obwohl es zu dieser Zeit durchaus noch nicht in Mode war, die Patina eines technischen Exponats einer Hochglanzaufarbeitung vorzuziehen.



**Abbildung 14:** Patina eines De Dion Bouton.

Die Familie vermochte sich in dem so konservierten Fahrzeug wiederzuerkennen, was nicht der Fall gewesen wäre, wenn man eine Neulackierung mit all ihren Konsequenzen vorgenommen hätte. Wie im Falle dieses Delahaye hätte die Vorgehensweise einer vollständigen Restauration eine Fülle an Informationen und Authentizität zerstört, insbesondere die Gebrauchsspuren einer normalen und sogar wohlwollenden Fahrzeugnutzung.

Ein letztes Beispiel im Rahmen der hier behandelten Thematik: Der Bugatti 57S Atalante von 1936. Seine Geschichte ist gut bekannt, insbesondere die Veränderungen, die am Fahrzeug vom letzten Besitzer vorgenommen worden waren, bevor das *Musée Schlumpf* es erwarb. Es gab selbstverständlich Diskussionen darüber, welche Vorteile es hätte, eine Restauration ins Auge zu fassen, die das Ziel einer Rückführung zum Ausgangszustand des Fahrzeugs in seiner Herstellungszeit gehabt hätte, oder ob man es doch einfacher bei der Zielsetzung einer „rollenden Konservierung“ belassen sollte.



**Abbildung 15:** Bugatti 57S Atalante, fahrfähig.

Die Entscheidung fiel auf die letztgenannte Lösung, da bereits jede Epoche der Geschichte dieses Autos wohlbekannt war.

Die grundsätzlichen Überlegungen bezüglich des weiteren Umgangs mit den Exponaten des Museums blieben aber dennoch bestehen: Welche bereits von Schlumpf restaurierten Autos sollten wieder in einen besseren, dem historischen Original näheren Zustand gebracht werden? Dabei geht es nicht darum, die umfangreichen von Schlumpf vorgenommenen Erneuerungen an den Fahrzeugen, hauptsächlich im Bereich der Karosserie und der Sattlerei, zu beseitigen, sondern für das Kulturgut und die Besucher des Museums die nach heutigem Ermessen beste Lösung zu finden.

## 4 Einige zusammenfassende Überlegungen zum Abschluss

Der verantwortungsvolle Umgang mit historischer Mobilitätstechnik stellt Museen vor große Herausforderungen und restauratorische Aufgaben. Es geht dabei nicht nur um die Ermittlung und damit Auswahl der zu restaurierenden Autos einer Kollektion, sondern auch darum, das Restaurationsprogramm und -ziel nachvollziehbar zu planen und mit dem daraus resultierenden Werkstattprogramm des Museums abzustimmen. Hinzu kommt, dass dies in den Rahmen der Gesamtkonzeption der musealen Einrichtung eingebettet wird und mit Augenmaß erfolgt. Eine der Herausforderungen besteht darin, dass es immer mehrere Möglichkeiten für eine sinnvolle Restaurationslösung gibt, so dass der schließlich beschrittene Weg vorab in jeder Hinsicht kritisch abgewogen sein muss. Jeder dieser Restaurationspfade eröffnet dem betroffenen Fahrzeug eine unterscheidbare Zukunft. Eines der Risiken dabei ist, in die Restauration Modeströmungen aufzunehmen, die den jeweils aktuellen Zeitgeist widerspiegeln. Diese Gefahr lässt sich bereits bei der Denkmalpflege im 19. Jahrhundert nachverfolgen. Im Automobilbereich kennen wir überrestaurierte Autos und fürchten heute das Risiko einer „über-patinierten“ Arbeit, weil es so „schöner“ scheint oder dem vorherrschenden Geschmack der Zeit besser entspricht. Um solche Extreme zu vermeiden, wäre es möglicherweise nützlich, eine allgemein verbindliche Kultur der Restaurierung zu entwickeln, die noch über das hinaus geht, was der französische Denkmalschutz oder auch die Charta von Turin bereits aufgezeigt haben. Der italienische Kunsthistoriker Cesare Brandi schrieb in seiner „Theorie der Restaurierung“<sup>9</sup>: „Die Restaurierung muss sich die Wiederherstellung der potenziellen Einheit eines Kunstwerks zum Ziel setzen, unter der Voraussetzung, dass dies möglich ist, ohne eine historische oder künstlerische Fälschung zu begehen und ohne die Spuren der Zeit auf dem Kunstwerk zu löschen.“ Bezüglich industrieller Kulturgüter, denen er Kunststatus zusprach, bedeutete das für Brandi, auch deren Funktionalität wiederherzustellen. Restaurierung bedeutet also nicht, auf hochglanzpolierte makellose Oldtimer abzielen, sondern es geht um die Authentizität der Fahrzeuge und den Erhalt ihrer Patina, ihrer Gebrauchsspuren.<sup>10</sup>

### Abbildungsnachweise

alle (außer 8, 12)	Musée national de l'Automobile – Mulhouse (France)
8	Foto: Fred Hurst
12	Glasurit Munster

<sup>9</sup> Cesare Brandi, *Teoria del restauro*, Rom 1963; dt.: *Theorie der Restaurierung*, München 2006.

<sup>10</sup> Als Beispiel hierfür vgl. die Ausstellung „Schlafende Automobilschönheiten“ in Kassel vom Mai bis Juli 2013, in der das französische Nationalmuseums *Cité de l'Automobile* 40 ihrer Autoritäten als Kunstwerke im Zustand der Patina präsentierte.

# Ein Schatz wird gehoben

## Die Rekonstruktion und Restaurierung

### des Mercedes Benz 540 K Stromlinienwagens

Klaus Reichert

*Gewesene Technik hinterlässt oftmals wenige Spuren ihrer Existenz, völlig unabhängig davon, welche Bedeutung ihr einstmals zukam. Beispiele hierfür finden sich in der Geschichte zur Genüge – und, was möglicherweise überraschend klingen mag, nicht nur für Zeiträume, die weit in der Vergangenheit liegen. Mit dem Mercedes Benz 540 K Stromlinienwagen wird ein solcher Fall im Nachfolgenden geschildert. Dieses Fahrzeug war 1938 an die Dunlop AG zu Reifentestzwecken ausgeliefert worden, aber es war nicht mehr erhalten. Es stellte sich die Frage, ob das Fahrzeug tatsächlich jene Leistung erbracht und die Anforderungen erfüllt haben konnte, die zum einen der Auftraggeber gefordert hatte und zum anderen von seinen Konstrukteuren behauptet worden war. Von den historisch realen, baugleichen Teilen dieses Fahrzeuges waren bei Mercedes nur noch einige wenige erhalten geblieben, etwa der Originalrahmen, eine spezielle Hinterachse sowie Reste der Karosserie. Hinzu kam neben einigen Fotos ein im Archiv gefundenes Maßkonzept sowie eine Flächenbeschreibung der Außenhaut des Fahrzeugs. Während es im Museumswesen gemeinhin um die Restaurierung bzw. Konservierung von Fahrzeugen geht, wird im vorliegenden Fall die Ebene der Rekonstruktion beschritten, um sich vergangener Technik realitätsnah nähern zu können. Die Herausforderungen, vor die dieses Projekt die Beteiligten stellte, welche konkreten Probleme hierbei überwunden werden mussten, welchen Verlauf die Rekonstruktion nahm und schließlich welches Ergebnis erzielt wurde, wird im Nachfolgenden dargestellt.*

## 1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Im Jahr 1938 wurde an die Dunlop AG ein Mercedes Benz 540 K Stromlinienwagen ausgeliefert, mit dem Hochgeschwindigkeitsfahrten zu Reifentestzwecken durchgeführt werden sollten. Dieses Fahrzeug, entwickelt im Sonderwagenbau des Werkes Sindelfingen, war ein Unikat mit spezieller Karosserie. Der Stromlinienwagen basierte auf der Baureihe W 29 500 K/540 K, die von 1934 bis 1939 als Oberklassewagen auf Kundenwunsch in unterschiedlichster Ausführung, d. h. als Cabriolet, Coupé, Tourenwagen, Spezial-Roadster oder als Innenlenker, insgesamt etwa 750 Mal gebaut worden war.

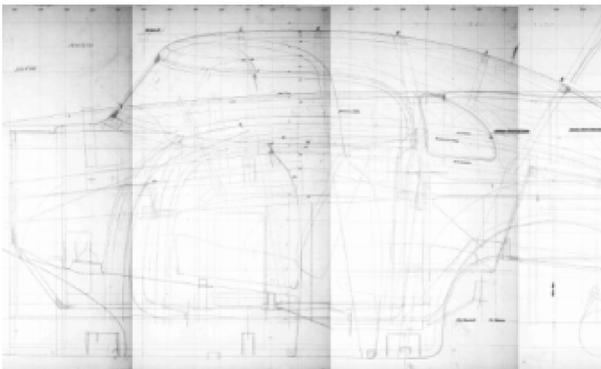
Da der 540 K Stromlinienwagen nur ein einziges Mal gebaut worden war und dieses Exemplar die Zeiten nicht überdauert hatte, stellte sich den Technikern bei Daimler die Frage, ob das Fahrzeug tatsächlich die an es gestellten Leistungsanforderungen erfüllt haben konnte und wie dies zu belegen war. Der Gedanke einer Rekonstruktion des Stromlinienwagens war

geboren und die Suche nach belastbaren Sachinformationen für diese Zielsetzung begann. Das Ergebnis der Recherchen im Konzernarchiv und im „Materialbestand“ des Mercedes-Benz Museums weckte Hoffnungen, das Vorhaben tatsächlich mit Aussicht auf Erfolg beginnen zu können. Gefunden wurden zunächst sechs Fotografien, die das Fahrzeug wohl kurz nach seiner Fertigstellung zeigten, sowie eine Museumslistennummer, die belegte, dass zumindest einige Originalbauteile verfügbar sein würden. Bei den erhalten gebliebenen Bauteilen handelte es sich um einen Originalrahmen mit Anbauteilen und Verrohrung sowie eine spezielle Hinterachse mit längerer Übersetzung, die dazu erforderlich war, das Fahrzeug auf höhere Geschwindigkeiten zu bringen, ohne dass der Motor überdrehte, des Weiteren ungewöhnliche Halterungen und Ausleger an der Karosserie. Hinzu kamen silberne Farbreste im Motorraum sowie Karosseriereste aus Aluminium.



**Abbildung 1:**  
Der erhalten gebliebene Originalrahmen.

Weitere Recherchen im Archiv führten zu grundlegenden zusätzlichen Erkenntnissen. Hier waren fast sämtliche Unterlagen zu den gebauten Fahrzeugen der Fahrzeugreihe und damit auch zum Benz 540 K Stromlinienwagen erhalten geblieben. Es fanden sich detaillierte Eintragungen im Kommissionsbuch, der Originalfahrzeugbrief mit Eintragungen, weitere Fotos sowie Protokolle, die die Grundkonzeption dieses Fahrzeugs als Wettbewerbsfahrzeug bestätigten. Doch damit nicht genug. Von zentraler Bedeutung für die Rekonstruktion war der Fund der Maßkonzeptzeichnung des Fahrzeugs sowie eines Liniendrisses, der die exakte Flächenbeschreibung der Außenhaut des 540er Stromlinienwagens wiedergab.



**Abbildung 2:**  
Liniendrisszeichnung der Außenhaut  
des 540 K Stromlinienwagens.

Auf dieser materiellen Basis konnte 2012 mit der Rekonstruktion begonnen werden, wobei eine zusätzliche Zielsetzung darin bestand, das Ergebnis der Bemühungen bereits 2014 der Öffentlichkeit im Rahmen der Tour d'Elegance in Pepe Beach/USA zu präsentieren.

Die Kriterien der Rekonstruktion wurden genauestens definiert. So sollten die vorhandenen Bauteile sensibel restauriert und die Patina des Fahrzeugs auch hierdurch erhalten bleiben. Der neu entstehende Stromlinienwagen sollte technisch voll funktionsfähig sein und zu Testzwecken eingesetzt werden. Abzubilden war der Konstruktions- und Kenntnisstand der späten 1930er Jahre. Neuteile, die historisch baugleiche ersetzen mussten, sollten als solche kenntlich bleiben. Ebenfalls hatte der Charakter des Fahrzeugs als Arbeitsmaschine für Reifentests gewahrt zu bleiben, denn hierauf war das Fahrzeug ausgelegt. Diese Vorgabe ist insofern bedeutsam, als hierzu Autoreifen zur Verfügung stehen mussten, die denen von damals entsprachen, denn nur so ließen sich am Nachbau Leistungsdaten wie Höchstgeschwindigkeit oder  $c_w$ -Wert und auch Fragen der Fahrsicherheit historisch verlässlich verifizieren. Ein Problembereich ist, dass hohe Radlasten in Verbindung mit maximaler Geschwindigkeit längerfristig viel zu hohe thermische Belastungen hervorrufen und zwangsläufig zu Reifenbeschädigungen führen. Insofern war es von erheblicher Bedeutung, dass die Firma Dunlop unserem Projekt einen Satz nachgebauter Reifen zur Verfügung stellte, das exakt dem Original entsprach.

## 2 Die Realisierung der Rekonstruktion des 540 K Stromlinienwagens

Die Organisation der Rekonstruktionsabläufe stellte alle Beteiligten zunächst einmal vor große logistische Herausforderungen. Die einzelnen Aufgabenfelder mussten ermittelt und Arbeitsabläufe festgelegt werden. Unter dem vorgegebenen Zeitrahmen von zwei Jahren zwischen Beginn und Fertigstellung der Rekonstruktion waren eine arbeitsteilige Vorgehensweise *Conditio sine qua non* und die entsprechenden Schnittstellen aufeinander abzustimmen. Um dies zu gewährleisten, wurden diverse Partner aus ganz Europa in das Projekt mit eingebunden. Parallel, wenn auch separat, wurde so an den Gewerken Rahmen und Verrohrung, Karosserie, Interieur, Achsen, Lenkung, Motor und Getriebe gearbeitet, um im Weiteren dann alle Einzelbereiche zu einem Ganzen zusammenzuführen.

Begonnen wurde bei uns mit der Aufarbeitung der erhaltenen Originalteile des Fahrzeugs, bei denen die Spuren des harten Einsatzes bei Reifentestzwecken nicht zu übersehen waren.

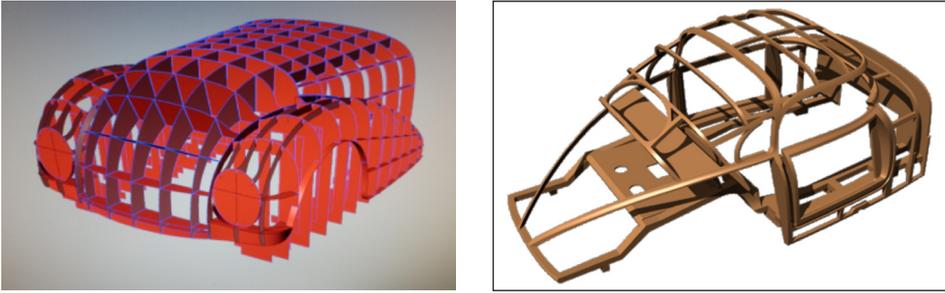


**Abbildungen 3 bis 5:** Schäden an den Originalteilen.

Dies zeigte sich deutlich am Rahmen. Einen Riss gab es in der Lenkungsanbindung, die Lenkanschläge waren ebenso komplett verbogen wie die Einfederanschläge der Hinterachse. All diese Schäden wurden behutsam instand gesetzt und für die weitere Verwendung konserviert, so dass der historische Rahmen des Stromlinienwagens wieder das zentrale Element seiner Rekonstruktion abgab. Weitere Baugruppen wurden zerlegt, Lager überarbeitet sowie Funktionen wiederhergestellt. Wo dies nicht möglich war, wurden Nachfertigungen erstellt, entsprechend der originalen Spezifikationen.

Das nächste Gewerk, das es zu meistern galt, war der Motor des Fahrzeugs. Es handelt sich um einen Acht-Zylinder-Reihenmotor mit 5.401 Kubikzentimetern Hubraum bei einer Leistung von 85 kW (115 PS) ohne bzw. von 132 kW (180 PS) mit Kompressor. Dieses Aggregat wurde gänzlich so aufbereitet, wie es in seiner Entstehungszeit üblich war, u. a. unter Verwendung von Weißmetallagern. Nach Fertigstellung wurde der Motor in Untertürkheim auf Herz und Nieren getestet, diese Phase fiel zur vollsten Zufriedenheit aus, insbesondere was Laufleistung und Belastbarkeit betraf. Damit war das Herzstück des Gesamtvorhabens, nämlich der Nachweis der Betriebsfähigkeit des Motors, gelungen.

Das nächste Zentralthema bildete die Rekonstruktion der Karosserie. Der vorhandene 2-D-Linienriss musste hierzu auf ein dreidimensionales CAD-Modell, wie im heutigen Fahrzeugbau üblich, übertragen werden. In dieses Datenmodell wurde dann die originale Rahmenkonstruktion eingebunden.



**Abbildungen 6 und 7:** Das moderne CAD-Modell des Originalliniensisses.

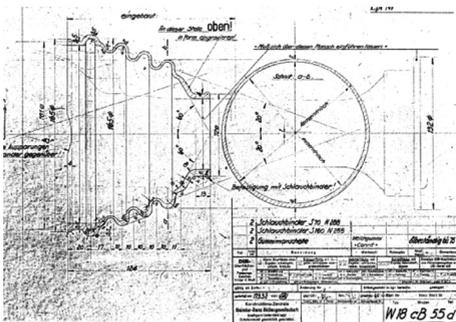
Danach konnten die Stellmacherarbeiten dreidimensional auskonstruiert und präzise in Fertigungszeichnungen übertragen werden. Somit war zu garantieren, dass sich beim späteren Zusammenbau aller Einzelkomponenten keinerlei Notwendigkeit zu aufwendigen Nacharbeiten ergeben konnten. Der Karosserierahmen wurde aus Eschenholz gefertigt. Darauf aufbauend und unter Verwendung von Laserschnittschablonen werden die Aluminiumbleche der Fahrzeugaußenhaut getrieben, in Form gebracht und auf den Holzrahmen aufgezogen.



**Abbildung 8:** Über die erstellten 3D-Schablonen wird die Kontur der geformten Bleche kontrolliert und optimiert.

Als besondere Herausforderung des Projekts erwiesen sich die Schnittstellen zwischen Exterieur und Interieur des Fahrzeugs. Ein Beispiel hierfür ist ein in sämtliche Richtungen gebogenes Seitenfenster, welches in den Rahmen einzupassen war. Dies gelang schließlich mit etwas Glück, da im Materialarchiv Fensterdichtungen des 540 K Cabriolets ausfindig gemacht werden konnten, deren Verwendung nach geringfügigen Änderungen im Nachbau des 540 K Stromlinienwagens möglich wurde.

Demgegenüber gestaltete sich der Nachbau der Hinterachsen-Gummimanschetten, einem Kleinteil, zu einem echten Problem. Die Originalzeichnungen der Konstruktion waren über das Archiv ausfindig gemacht worden und lagen damit vor. Allerdings zeigte sich darin der komplexe Aufbau dieses Bauteils aufgrund seiner unterschiedlichen Wandstärken.



**Abbildungen 9 und 10:** Originalzeichnung der Gummimanschette für die Hinterachse aus dem Archiv (links) sowie Realisierung entsprechend der historischen Vorgaben.

Was war zu tun? Auf dem Markt waren ähnliche Manschetten verfügbar, die hätten erworben und verbaut werden können. Dies genügte allerdings keineswegs unseren Ansprüchen an eine historisch korrekte Rekonstruktion. Deshalb sollten die Manschetten ganz original nachgebaut werden und es fand sich tatsächlich ein Lieferant, der in der Lage war, dies zu leisten. Gleiches geschah bei den Schellen, die die Manschette auf der Achse hielten und ebenfalls nachgebaut werden mussten, um exakt dem Original zu entsprechen.

In einem nächsten Schritt waren dann in das Fahrgestell der Motor, der Antriebsstrang, die Elektrik, der Kühler, die Räder, die Lenkung, die Achsen, das Tanksystem, die Cockpitinstrumentalisierung sowie die gesamte Verrohrung und Verschlauchung etc. einzubringen. Nach alledem bestand nun die Möglichkeit, die Konstruktion auf ihre Fahrfähigkeit hin zu testen. Dazu wurden rechts und links an den Rahmen Holzkisten angebaut und so weit mit Gewichtssäcken aufgelastet, bis genau das Fahrzeuggewicht, also von Exterieur, Interieur und Aluminiumkarosserie, erreicht war. Mit diesem etwas wunderlich aussehenden Fahrzeug erfolgten dann die ersten erfolgreichen Testfahrten auf der Einfahrbahn in Stuttgart Untertürkheim.



**Abbildungen 11 und 12:** Fahrfähig und aufgelastet auf dem Testgelände.

Während die Grundkonstruktion auf der Einfahrbahn ihre Runden drehte, musste es mit dem Karosseriebau weitergehen. Die Herausforderung hierbei bestand in der Passgenauigkeit der anzufertigenden Blechteile, vor allem im Hinblick auf Spaltmaße und Scharnierlagen. Diese tragen entscheidend dazu bei, eine aerodynamisch günstige Karosserie zu realisieren, was wiederum ausschlaggebend für den  $c_w$ -Wert des Fahrzeugs und seine Geschwindigkeit ist. Unter Zuhilfenahme eines gesondert gefertigten Hilfsrahmens, der dem Originalrahmen völlig entsprach, konnten die Blechteile hergestellt und angepasst werden. Türen und Klappen waren ausgearbeitet, die Schnittstellen zum Interieur definiert und die Verglasung umgesetzt. Der Fahrzeugaufbau war fertiggestellt.



**Abbildung 13:** Fertig zum Aufsetzen.

Die Zusammenführung von Fahrgestell und Aufbau verlief problemlos. Die Anbindungspunkte passten exakt zusammen, so dass keinerlei Korrekturen erforderlich wurden, sondern die Teile einfach nur mehr verschraubt werden konnten. Selbst die Einpassung des extrem hohen Spitzkühlers des Fahrzeugs, als wohl heikelste Stelle in der Verbindung zwischen Karosserie und Fahrgestell, gelang millimetergenau. Darin fand die akribische Planung und technisch höchst genaue Umsetzung des Projekts eine wunderbare Bestätigung.



**Abbildung 14:** Die Hochzeit – der Aufbau trifft das Fahrgestell.

Die restlichen Arbeiten am Fahrzeug gestalteten sich weniger schwierig. Es wurde gemäß der silberfarbigen Lackrückstände, die an den Originalblechteilen nachzuweisen waren, in dieser Farbe mit einem dem historischen Vorbild entsprechenden Nitrolack gespritzt und beim Einbau des Interieurs auf ein hohes Maß an Authentizität geachtet. Einzig die Auflagen des TÜV, die die Zulassungsfähigkeit zum Straßenverkehr gewährleisteten, erzwangen kleinere Abweichungen von der Originalausstattung, etwa den Einbau von Blinkern statt der historisch korrekten Winker. Das Fahrzeug wurde erfolgreich erprobt und dann auch zugelassen. Die wissenschaftlichen Tests sollten anschließend erfolgen.

**Abbildung 15:**  
Der Mercedes  
Benz 540 K  
Stromlinienwagen  
nach seiner Re-  
konstruktion und  
Restaurierung auf  
dem Testgelände  
Papenburg.



### 3 Ergebnisse und Erkenntnisse

Es liegt auf der Hand, dass die höchst aufwendige, dem historischen Original möglichst nahe kommende Rekonstruktion des Mercedes Benz 540 K Stromlinienwagens die Frage nahe legt, ob das Fahrzeug denn nun wissenschaftlich verifizierbar tatsächlich jene Leistungen zu erfüllen vermochte, die ihm nachgesagt worden waren. Was würden die vorzunehmenden Tests und Fahrerproben unter Vollbelastung ergeben ?

Als Erstes standen die Luftwiderstandsmessungen im Windkanal in Untertürkheim an. Hier zeigte sich, dass das Fahrzeug mit seiner historischen Unterbodenverkleidung den sensationellen  $c_w$ -Wert von 0,36 erreichte. Thermodynamisch wird auch der Kühler im Motorraum bei der Fahrt ausreichend durchströmt. Der nur sechs Millimeter breite Lufteinlass an der Karosseriefront stellt in Verbindung mit dem Kühler die Betriebsfunktion absolut sicher. Auch fahrdynamisch verhält sich der Wagen bei höheren Geschwindigkeiten absolut perfekt. Nach diesen sehr positiven Ergebnissen konnte das Fahrzeug der Fachöffentlichkeit präsentiert werden.

Als nächstes sollte der 540 K Stromlinienwagen auf einer Teststrecke zeigen, was in ihm steckt. Hierzu fand Ende Mai 2014 eine Fahrerprobung auf dem Testgelände in Papenburg statt. Die Rahmenbedingungen hierbei waren exakt definiert und als Experten waren Aerodynamiker, Reifenfachleute von Dunlop und die technische Crew des Mercedes-Benz Classic Centers zugegen.

Auf dem Ovalkurs des Prüfgeländes erreichte das Fahrzeug ohne Kompressoreinsatz eine Höchstgeschwindigkeit von 167,97 Kilometer pro Stunde, mit Kompressor dann eine von 185,57 Kilometer pro Stunde. Damit konnte der durch Zeitzeugen überlieferte Wert von 186 Kilometer pro Stunde bestätigt werden. Des Weiteren erwies sich ebenfalls als zutreffend, dass durch die Auslegung der längeren Übersetzung der Hinterachse der Motor seine Höchstdrehzahl von 3.600 Umdrehungen pro Minute bei Maximalgeschwindigkeit nicht überschreitet. Seine Standsicherheit bei Hochgeschwindigkeits-Reifentests war damit garantiert. Und auch der dem Original im Aufbau gleiche Reifensatz bewährte sich fehlerfrei.

Das mit dem Rekonstruktionsbeginn postulierte Ziel, das Fahrzeug im August 2014 auf der Tour d'Elegance auf einer Straßenrally in Pebble Beach/USA über eine Distanz von 70 Kilometern einzusetzen, konnte nach den vorliegenden Testergebnissen erfolgreich in die Tat umgesetzt werden.

Die wenige Tage spätere Präsentation des 540 K Stromlinienwagens auf dem Concours d'Elegance, einer „Schönheitsshow“ für Oldtimer, geriet ebenfalls zu einem vollen Erfolg. Publikum und Fachwelt waren von dem Fahrzeug hellauf begeistert. Auch hierin bestätigte sich, dass das Projekt einer sorgsam und detailgenauen Rekonstruktion dieses außergewöhnlichen Automobils aller Kraftanstrengungen, die es gekostet hatte, Wert war.

## Abbildungsnachweise

alle Mercedes-Benz Classic Center, Daimler AG

# Aufgeladen – Elektromobilität zwischen Wunsch und Wirklichkeit

Bettina Gundler

*Elektroautos gelten im gesellschaftlichen Diskurs um Mobilitätszukünfte als Hoffnungsträger für eine nachhaltigere Automobilität. Für das Verkehrszentrum des Deutschen Museums war dies der Anlass, eine Wanderausstellung zum Thema Elektromobilität zu konzipieren. Diese wurde 2012 eröffnet und hat ihre vorerst letzte Station im Industriemuseum in Oberhausen gefunden. Die Ausstellung befasst sich in vier Abschnitten mit der wechselhaften Geschichte des Elektroautos, mit dem derzeitigen Stand der Elektromobilität im Straßenverkehr und im städtischen Raum, mit den technischen Besonderheiten und Herausforderungen der Konstruktion von Elektroautos und mit den Chancen für neue Formen der Elektromobilität im Kontext der angestrebten Energiewende und aktueller, multimodaler Mobilitätskonzepte. Ein wichtiger Ausgangspunkt für die Konzeption der Ausstellung war die Frage, inwieweit und unter welchen Bedingungen Elektroautos in einer zukünftigen Mobilität eine tragende Rolle spielen könnten und welche Hürden dafür zu überwinden sind. Historisch betrachtet, waren Elektroautomobile seit über 100 Jahren immer wieder Hoffnungsträger für alternative Antriebskonzepte sowie auch für eine umweltfreundliche Variante des Kraftfahrzeugs. Allerdings vermochten sie sich letztlich bis heute nicht durchzusetzen. Die Ausstellung „Aufgeladen“ geht der Frage nach, inwieweit sich ändernde Rahmenbedingungen – wie die angestrebte Energiewende, sharing economy im Mobilitätssektor und neue Mobilitätskonzepte – dem aktuellen Aufbruch der Elektromobilität im Straßenverkehr zum Erfolg verhelfen könnten und was sich in diesem Zusammenhang aus der wenig erfolgreichen Geschichte des Elektroautos lernen lässt.*

## 1 Vorbemerkung

Der Umzug der Landverkehrsabteilung in drei historische Messehallen, der zwischen 2003 und 2006 erfolgte, bot dem Deutschen Museum die Gelegenheit, die Sammlungen des Straßen- und Schienenverkehrs neu zu organisieren und sich umfassender als vormals den Themen Verkehr und Mobilität zu widmen. Zum Programm des Verkehrszentrums gehört es, nicht nur der Geschichte des Verkehrs, sondern auch aktuellen Entwicklungen nachzugehen und dabei über die technischen Neuerungen hinaus den Kontext, in dem sie stehen, im Blick zu haben. Zwei große Sonderausstellungsflächen ermöglichen es nun, sich dieser Aufgabstellung intensiv zuzuwenden.

Im Jahr 2012 hat das Deutsche Museum in diesem Sinne eine Sonderausstellung zur Elektromobilität produziert, und zwar mit der Zielsetzung, diese Thematik historisch zu reflektieren und einen Beitrag zum aktuellen gesellschaftlichen Diskurs um diese Technologie zu leisten.

Nach ihrer Präsentation in München konnte die Ausstellung bis 2016 auch in den Städten Bremen, Dresden, Hannover und Oberhausen gezeigt werden. Dies geschah in der Absicht, eine möglichst große überregionale Breitenwirkung zu erzielen und auch auf diese Weise die Diskussion um Elektromobilität fundiert weiter anzustoßen.<sup>1</sup>

## 2 Grundgedanken

Elektroautos waren und sind ein Hoffnungsträger für eine nachhaltigere Form von Automobilität. Gleichzeitig lässt sich beobachten, dass ein Paradigmenwechsel, also das Abrücken vom Verbrennungsmotor, nicht einfach zu erreichen ist, und dies, obwohl diese Zielsetzung politisch gewünscht und gefördert wird. Um das Ziel zu erreichen, Deutschland zu einem Leitmarkt der Elektromobilität zu entwickeln, wurde im Jahr 2010 eine „Nationale Plattform Elektromobilität“ gegründet. An diesem Beratungsgremium der Bundesregierung beteiligten sich wichtige Akteure aus Industrie, Wirtschaft, Wissenschaft, Gewerkschaften und Verbänden.<sup>2</sup> Im Kontext der Atomkatastrophe von Fukushima und der angestrebten Energiewende in Deutschland, verkündete dieses Gremium 2011 voller Optimismus seine Vision, bis 2020 eine Million Elektroautos auf die deutschen Straßen zu bringen.<sup>3</sup> Doch ließen die nach wie vor geringen Verkaufs- und Zulassungszahlen für Elektrofahrzeuge zunehmend Skepsis daran aufkommen, ob dieses ambitionierte Ziel tatsächlich zu erreichen ist. Im Jahr 2016 mussten sich die an der „Nationalen Plattform Elektromobilität“ Beteiligten schließlich eingestehen, dass die für 2020 anvisierte Marge an Elektrofahrzeugen deutlich zu hoch gegriffen war und sich nicht würde realisieren lassen.<sup>4</sup>

Tatsächlich bedeutet ein so gravierender Systemwechsel eine große Herausforderung für Wirtschaft und Gesellschaft insgesamt. Ein eingefahrenes technisches System wie das Automobil mit Verbrennungsmotor in großem Maßstab durch ein anderes auch nur teilweise zu ersetzen, ist ausgesprochen schwierig.<sup>5</sup> Denn es geht nicht nur darum, die technischen Grundlagen für neue automobile Produkte zu schaffen und zuverlässige Fahrzeuge zu entwickeln, die dann von anspruchsvollen Autokunden auch noch angenommen werden müssen. Sondern gleichzeitig mit diesem Systemwechsel sind auch die notwendigen Ladeinfra-

<sup>1</sup> Vgl. den Begleitkatalog zur Ausstellung: Sylvia Hladky (Hrsg.), Aufgeladen. Elektromobilität zwischen Wunsch und Wirklichkeit, München 2012.

<sup>2</sup> Vgl.: <http://www.nationale-plattform-elektromobilitaet.de/> [Zugriff: 10.08.2017].

<sup>3</sup> Vgl.: Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung (Hrsg.), Zweiter Bericht der Nationalen Plattform Elektromobilität, Berlin 2011, S. 31 f. et passim.

<sup>4</sup> Vgl. hierzu die Berichterstattung: Thomas Harloff, Eine Million Elektroautos, in: SZ.de, 3. Februar 2016, <http://www.sueddeutsche.de/auto/gipfel-zur-elektromobilitaet-eine-million-elektroautos-aus-einem-ambitionierten-ziel-wird-ein-utopisches-1.2845075> [Zugriff: 10.8.2017].

<sup>5</sup> Vgl. ausführlich zu dieser Problematik: Wolfgang König, Technikgeschichte. Eine Einführung in ihre Konzepte und Forschungsergebnisse, Stuttgart 2009, S. 86-94.

strukturen zu schaffen, die die massenhafte Nutzung der Elektromobilität erst ermöglichen. Und es sind einheitliche Standards und Normen für die neue Technologie zu entwickeln, auf die sich Industrie und Verbraucher in großem Umfang einlassen und die mindestens europaweit tragfähig sind. Vielleicht wichtiger noch: Ein Paradigmenwechsel dieser Art erfordert einen Wandel der Autoindustrie und der automobilen Kultur in größerem Umfang, denn Automobile sind nicht irgendein Produkt, sondern ein technisch-wirtschaftliches Gut, das ganze Industriezweige über ein Jahrhundert geprägt hat. Das Gleiche gilt für das einschlägige Ingenieurwissen – bis heute ist die Autosparte die mit den meisten Patenten – und last, but not least unsere Mobilitätskultur und unsere Erwartungshaltungen an ein individuelles Verkehrsmittel.<sup>6</sup> Mit der Herstellung von Elektroautos drängen neue Firmen auf den Markt, die die Marktverhältnisse weltweit völlig verändern können und die großen traditionellen Autobauer vor wichtige strategische Richtungsentscheidungen stellen, die auch die Arbeitnehmer massiv berühren werden. Den Autonutzern und Kunden auf der anderen Seite fordert der Systemwechsel die Bereitschaft ab, sich auf eine neue Art von Fahrzeug und Mobilität einzulassen.

In vollem Umfang werden diese Herausforderungen für viele erst allmählich sichtbar.<sup>7</sup> Dass die Verbreitung von Elektromobilität nicht einfach zu managen ist, zeigt aber bereits ein kleiner Blick in die Geschichte, denn Elektroautos sind keine neue Erfindung, sondern seit über 100 Jahren bekannt und dennoch nur eine Randerscheinung geblieben.<sup>8</sup>

### 3 Die Ausstellung

Diese besondere Situation hat das Team des Verkehrszentrums um 2010 veranlasst, sich dem Thema Elektromobilität in einer Sonderausstellung zuzuwenden. Die sichtbare Diskrepanz zwischen historischen Aufbrüchen und Erwartungen an Elektroautos auf der einen Seite und deren – mit Blick auf lange Zeiträume – bisher geringe Erfolgsbilanz auf der anderen Seite hat unsere Ausstellung initiiert sowie ihr den programmatischen Titel und die thematische Richtung geben: „Aufgeladen! – Elektromobilität zwischen Wunsch und Wirklichkeit“. Entwickelt wurde das Konzept von Sylvia Hladky, Leiterin des Verkehrszentrums bis 2014, und der Autorin dieses Artikels.<sup>9</sup> Zusammen mit dem Gestalterteam „Die Werft“ aus München haben wir eine Ausstellung konzipiert und realisiert, die dem Thema mit Wort, Bild, Exponaten und einigen interaktiven Medien ein nüchternes Diskussionsforum verschaffen sollte. Ziel der Ausstellung war es, über aktuelle Entwicklungen zu informieren, aber dennoch Di-

<sup>6</sup> Vgl. hierzu: Regina Buhr, Weert Canzler, Andreas Knie, Stephan Rammler (Hrsg.), *Bewegende Moderne: Fahrzeugverkehr als soziale Praxis*, Berlin 1999.

<sup>7</sup> Vgl.: Markus Lienkamp, *Elektromobilität. Hype oder Revolution?*, Berlin, Heidelberg 2012.

<sup>8</sup> Vgl.: Bettina Gundler, *Elektroautos – die ewigen Hoffnungsträger*, in: Hladky, a. a. O., S. 9-23; sowie: Gijs Mom, *The Electric Vehicle. Technology and Expectation in the Automobile Age*, Baltimor, London 2004.

<sup>9</sup> Eine ausführliche Darstellung bietet das Begleitbuch zur Ausstellung: Hladky, a. a. O.



Im Folgenden werden die Inhalte der Ausstellung in einem kleinen „Rundgang“ porträtiert.

### 3.1 Historische Entwicklung: Elektroautos – die ewigen Hoffnungsträger

Der erste Teil der Ausstellung bot den Besuchern einen kompakten Überblick über die Geschichte der Elektroautos, angefangen bei den physikalischen Grundlagen für den Bau von Elektrofahrzeugen im 19. Jahrhundert über die ersten Versuchswagen der 1880er Jahre bis hin zu den diversen Projekten von Elektrofahrzeugen, die Ende des 19. und im 20. Jahrhundert entstanden.



**Abbildung 2:**  
Elektromobile Aufbrüche  
im 20. Jahrhundert.  
Blick in die Münchner Ausstellung.

Verallgemeinernd lassen sich drei Phasen der Entwicklung von Elektrofahrzeugen unterscheiden:

Eine erste Boomphase gab es um 1900, als diverse Firmen in Europa und den USA die Herstellung von Elektrowagen, insbesondere auch Personenkraftwagen, aufnahmen, und zwar in Konkurrenz zu den noch vorherrschenden dampfbetriebenen Fahrzeugen. Besonders in den USA waren Elektrowagen in dieser Zeit durchaus erfolgreich. Als Gebrauchswagen eroberten sie einen wichtigen Marktanteil. Aber auch in Deutschland entstanden über 40 Firmen, die sich der Herstellung von Elektrowagen widmeten und diverse Anwendungen vom privaten PKW über Flottenfahrzeuge wie Taxis bis hin zu Nutzfahrzeugen erprobten. Heute wie damals fanden Elektrowagen u. a. dort Anklang, wo Lärm und Abgase als besonders störend empfunden wurden und die Reichweitenanforderungen an diese Technik eher gering ausfielen, nämlich in der Stadt. Mitunter wurde ihr Einsatz sogar kommunalpolitisch gefördert, wie u. a. in Bremen, wo schon 1903 darüber nachgedacht wurde, wie sich Lärm- und Abgasbelastungen, die durch den Straßenverkehr verursacht wurden, reduzieren ließen.



**Abbildung 3:**

Blick in den historischen Teil der Wanderausstellung. Radnabenmotor der Daimler-Motorenwerke vor einer Wand mit historischen Elektroautoprojekten.

Schon vor dem Ersten Weltkrieg erwuchs den Elektrofahrzeugen aber eine immer leistungsstärkere Konkurrenz in den „Benzinern“, die einerseits sportlicher waren, andererseits auch immer zuverlässiger und komfortabler wurden und deren Bedienung und Handhabung sich so vereinfachte, dass sie auch von Nichtfachleuten (Mechanikern) problemlos zu bewerkstelligen war. Spätestens seit Ford sein Modell T auf den amerikanischen Markt gebracht hatte, gab es zudem mehr und mehr preisgünstige Benzinern im Angebot, zu deren Vorteilen besonders ihre größere Reichweite gehörte.

Während Elektrofahrzeuge im PKW-Sektor bereits in den 1920er Jahren weitgehend vom Markt verschwunden waren, fanden sie im Nutzfahrzeugbereich eine längerfristige Nische. Sie waren robust und leicht zu warten und – da Geschwindigkeit noch eine untergeordnete Rolle spielte – nützlich im Flottenbetrieb. Ein Beispiel hierfür ist die Deutsche Reichspost, die in der Zwischenkriegszeit eine große Zahl von Elektropaketwagen beschaffte und einsetzte. Große Unternehmen verfügten über die Logistik, Batterien nachzuladen und auszutauschen, was für Privatleute damals sehr viel schwieriger war. In bestimmten Sparten – wie zum Beispiel bei Flurfördergeräten – überlebten Elektrovehikel sogar bis in die Gegenwart.

Im Großen und Ganzen waren Elektroautos aber in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wenig erfolgreich, auch wenn es vor allem seit den 1970er Jahren immer wieder Versuche gab, Elektroautos wiederzubeleben und weiterzuentwickeln. Dies geschah zum Beispiel im Umfeld der Gesellschaft für Elektrischen Straßenverkehr, die von RWE begründet wurde, oder in der Solarelektroszene in den 1990er Jahren bei General Motors (GM). Mit EV1 brachte GM unter dem Einfluss einer verschärften Umweltpolitik in Kalifornien ein durchaus nennenswertes Elektrofahrzeugprojekt auf den Weg, das aber nach einer Testphase wieder eingestellt wurde. Nachfrageinduziert war praktisch keines der Elektroautoprojekte.

Fragt man nach den Gründen für das Scheitern der Elektrowagen, so sind diese vielfältig. Neben technischen Aspekten, wie der als ungenügend wahrgenommenen Batterietechnik, stand (und steht) den Elektroautos u. a. ein tief verwurzelt, automobiles Leitbild entgegen, das auf den schnellen, großen Wagen mit großer Reichweite und Spaß am Fahren setzte. Weder

Kunden noch Automobilindustrie ließen sich auf Elektroautos ein. Ein Paradigmenwechsel in Fragen der Elektromobilität braucht sichtlich Förderung und politische Unterstützung.

### 3.2 Wo stehen wir? Elektromobilität in Deutschland heute

Der zweite Teil der Ausstellung „Aufgeladen“ resümierte den Stand der Elektromobilität in der Gegenwart. Ein ganzer Strang von aktuellen Entwicklungen lässt seit einigen Jahren die Elektromobilität als eine mögliche Lösung für einen Kurswechsel in Richtung einer nachhaltigen Mobilität erscheinen. Auf der einen Seite werden die fossilen Ressourcen knapper und der Klimawandel fordert Maßnahmen zur Eindämmung des Ausstoßes des klimaschädlichen CO<sub>2</sub>. Auf der anderen Seite ändern sich derzeit auch die technischen und politischen Voraussetzungen. Die angestrebte Energiewende – weg von Atomkraft und fossilen Energieträgern, hin zu sogenannten erneuerbaren Energien – bedeutet ein erhöhtes Maß an politischer Aufmerksamkeit und Förderung für Elektrofahrzeugprojekte. Erfolgreich wurde inzwischen in Wissenschaft und Industrie eine Vielzahl von Forschungsprojekten, u. a. zur Batterietechnik oder zu Leichtbaukonzepten von Automobilen, angestoßen und die Entwicklung von Elektromotoren vorangetrieben. Derzeit gibt es allerdings nach wie vor noch keinen Marktdurchbruch für Elektrofahrzeuge, aber doch eine neue Chance für die Verbreitung von Elektromobilität.<sup>10</sup>



**Abbildung 4:**  
Wandabwicklung Pedelecs  
als Einsteigerfahrzeuge  
in die Elektromobilität.

Der Umstieg auf elektrische Antriebe ist im Schienenverkehr fast vollkommen vollzogen. In diversen Städten erfahren Straßenbahnen seit Jahren eine Renaissance. Auf der Straße sind es im Moment vor allem die Zweiräder, die den Einstieg in die Elektromobilität befördern. So ist in Deutschland der Verkauf von Pedelecs und E-Bikes in den letzten Jahren enorm an-

<sup>10</sup> Vgl.: Stephan Rammler, Marc Wieder (Hrsg.), Das Elektroauto. Bilder für eine zukünftige Mobilität, Berlin 2011; sowie: Andreas Knie, Weert Canzler, Einfach aufladen. Mit Elektromobilität in eine saubere Zukunft, München 2011.

gestiegen. Deren Zahl wuchs allein im Zeitraum der Präsentation unserer Ausstellung von 380.000 im Jahr 2012 auf 605.000 im Jahr 2016.<sup>11</sup> In anderen Regionen der Welt stellen sich elektrische Motorroller als erfolgreiche Alternative zu Zweirädern mit Verbrennungsmotor dar, wie in China oder Korea. Eher bedächtig vollzieht sich die Entwicklung im automobilen Bereich. Den größten Anteil machen hier Hybridantriebe aus, die zumindest einen Teil ihrer Antriebskraft aus Strom beziehen. Während der Bestand an Elektro-PKW in Deutschland Ende 2016 nur bei 34.000 Fahrzeugen lag, waren es bei Hybridfahrzeugen immerhin schon gut 165.000.<sup>12</sup> In anderen Ländern schneiden Elektroautos allerdings bereits deutlich besser ab, so in China, den USA und in Europa vor allem in Norwegen. Die Zulassungskurve von Elektroautomobilen weist weltweit exponentiell nach oben, auch wenn ihr Anteil am Gesamtbestand der Automobile noch gering ist.

Ein Abschnitt der Ausstellung befasste sich in diesem Kontext mit Einführungsstrategien von Elektrofahrzeugen. Dazu gehören heute wie seit jeher Wettbewerbsveranstaltungen, aber auch der Versuch, mit sportlichen elektrisch angetriebenen Trendsetterfahrzeugen, die Begehrlichkeiten wecken können, auf den Markt zu kommen. Für eine derartige Strategie stehen die ersten Produkte der Firma Tesla. Andere setzen die Hoffnung eher auf den Flottenbetrieb wichtiger Firmen, die als Vorreiter für Elektromobilität dienen könnten. Wie schon in den 1920er Jahren ist auch jetzt wieder die Post ein solcher Vorzeigebetrieb mit Vorbildfunktion. Flottenbetriebe tun sich allerdings mitunter schwer, weil passende automobile Angebote am Markt noch fehlen.



**Abbildung 5:**  
Elektrofahrzeug  
des Energieversorgers EVO  
in der Ausstellungspräsentation  
in Oberhausen.

<sup>11</sup> Vgl. Zweirad-Industrie-Verband (Hrsg.), Pressemitteilungen: Zahlen und Fakten zum deutschen Fahrrad- und E-Bikemarkt 2013 bis 2017, <http://www.ziv-zweirad.de/presse/marktdaten/> [Zugriff: 10.8.2017].

<sup>12</sup> Kraftfahrtbundesamt (Hrsg.), Jahresbilanz des Fahrzeugbestandes am 1. Januar 2017, [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b\\_jahresbilanz.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b_jahresbilanz.html) [Zugriff: 10.8.2017].

### 3.3 Technik und Wissenschaft: Neue technische Herausforderungen

Zumindest aus der Perspektive der Wissensproduktion und technischen Entwicklungen sind die Vorzeichen für die Verbreitung von Elektroautos noch nie so gut gewesen wie heute. Themen rund um die Energietechnik, besonders die Batterietechnik, der Leichtbau und die Erforschung neuer Materialien, die Entwicklung von Ladegeräten, aber auch die Weiterentwicklung smarter Technologien, die u. a. für Vernetzung und Verbrauchsoptimierung sorgen, stehen weit oben auf der Agenda vieler Universitätsinstitute und der Forschungs- und Entwicklungsabteilungen diverser Firmen.<sup>13</sup> Seit 2007 unterstützt das Bundesministerium für Bildung und Forschung die Batterieforschung mit dem Ziel, neue Batteriesysteme für eine „Post-Lithium-Ionen-Ära“ zu entwickeln, in der dann Ladekapazitäten, Ladezeiten und Ressourcenverbrauch weiter optimiert werden sollen.<sup>14</sup>



**Abbildung 6:**  
Blick in den Bereich Technik  
der Ausstellung „Aufgeladen“.

Mit Unterstützung der TU München präsentierte der dritte Part der Ausstellung „Aufgeladen“ beispielhaft Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung und zeigte exemplarisch neue Aggregate, Materialien, Strukturelemente, Batteriesysteme und Denkrichtungen, die grundlegend für den Bau von Elektrofahrzeugen sind. Mehr noch als im konventionellen Autobau spielt der Leichtbau für die Konstruktion von Elektrofahrzeugen eine herausragende Rolle. Am Beispiel des kompakten Elektroautos MUTE, das in Zusammenarbeit diverser Lehrstühle an der TU München entwickelte wurde, konnten Besucher in diesem Ausstellungsteil einen Eindruck davon gewinnen, dass die Entwicklung von Elektroautos partiell anderen Anforderungen folgt als die des traditionellen Autobaus. Einerseits vereinfachen sich Struktur und Aggregate, andererseits müssen neue Elemente entwickelt werden wie Batte-

<sup>13</sup> Vgl.: TU München (Hrsg.), Tagungsband „Future Automotive Technology Focus Electromobility“, Garching 2012.

<sup>14</sup> Bundesregierung (Hrsg.), Neue Kraftstoffe und Antriebe – sauber und kostengünstig, o. D., [https://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Mobilitaet/mobilitaet\\_zukunft/\\_node.html#doc133622bodyText4](https://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Mobilitaet/mobilitaet_zukunft/_node.html#doc133622bodyText4) [Zugriff: 10.8.2017].

rien oder neuartige Dämpfungssysteme, die auch beim Leichtbauauto im Fall eines Unfalls für Sicherheit sorgen. Mit Rücksicht auf heutige Batteriekapazitäten müssen „abgespeckte“, also gewichtsreduzierte Fahrzeuge entwickelt und alle Teile/Komponenten des Elektroautos optimiert werden, um nicht zu schnell zu viel Strom zu verbrauchen. Vor diesem Anforderungshintergrund wird verständlich, weshalb es oftmals nicht sinnvoll ist, einfach Elektromotoren in vorhandene Automodelle zu integrieren.



**Abbildung 7:**  
Neue Komponenten und Module für Elektroautos werden im Ausstellungsbereich Technik präsentiert.

### 3.4 Neue Impulse durch veränderte Kontexte?

#### Vernetzung: Mobilität – Energiewirtschaft – Kommunikation

Auch wenn wir unsere privaten Automobile individuell nutzen: Tatsächlich sind Umfang und Art unserer Automobilität seit langer Zeit durch ein komplexes Zusammenspiel verschiedenster Faktoren geprägt. Hierzu zählen insbesondere: die industrielle Entwicklung als solche – vom Straßenbau bis zur Just-in-time-Produktion großer Automobilhersteller mit ihrer komplexen Logistik –, die umfassenden Infrastrukturen und Verbundsysteme der Verkehrstechnik, die energiewirtschaftlichen Rahmenbedingungen von der Rohölproduktion und Energiewirtschaft bis hin zu Tank- und Wartungsinfrastrukturen und vieles andere mehr. Da die Automobilindustrie mit ihren Zulieferern und Dienstleistern zudem ein Schwergewicht in der deutschen Wirtschaft und Gesellschaft darstellt, verwundert es kaum, dass Veränderungen in diesem eingespielten System nur langsam und allenfalls vor dem Hintergrund sich deutlich wandelnder Rahmenbedingungen stattfinden. Der Handlungsrahmen ändert sich derzeit allerdings dermaßen gravierend, dass hierauf reagiert werden muss. Ob durch Klimawandel oder angestrebte Energiewende, ob durch Ideen für eine *sharing economy*, ob durch Digitalisierung und smarte Kommunikationstechnologien – die Rahmenbedingungen für Mobilität sind in den letzten Jahren in Bewegung geraten. Sie weisen für viele in Richtung Elektromobilität. Ob, wie schnell und in welchem Umfang Elektroautos die Zukunft des motorisierten Verkehrs prägen, wird sich allerdings noch erweisen müssen. Insbesondere

stellt sich die Frage, in welcher Weise Elektroautos tatsächlich zu mehr nachhaltiger Mobilität beitragen können.

**Abbildung 8:**  
Das Elektroauto  
im intelligenten Stromnetz  
bilden zwei Modelle  
interaktiver Energiehäuser  
in der Ausstellung ab.



Im abschließenden Teil der Ausstellung ging es deshalb u. a. darum, die Rolle des Elektroautos im Kontext der Energiewirtschaft und Energiewende sichtbar zu machen und darzustellen, welche Rolle batteriebetriebene Elektroautos mit Blick auf den Energiesektor einnehmen könnten, wie groß der Anteil grünen Stroms sein muss, damit Elektrofahrzeuge auch tatsächlich eine positive CO<sub>2</sub>-Bilanz ausweisen, oder welche Rolle und welchen Nutzen Elektrofahrzeuge im Rahmen smarter Stromtechnologien haben können, zum Beispiel als nächtliche Batteriespeicher und integrale Bestandteile eines energetisch optimierten Haushaltes.

**Abbildung 9:**  
Neue Mobilitätsmuster  
mit interaktiven Stationen  
im Hintergrund.



## 4 Fazit

Dass Nachhaltigkeit letztlich nur durch viele kleine Veränderungen, auch des Mobilitätsverhaltens und neuer Mobilitätsangebote, erreicht werden kann, wurde im letzten Teil der Ausstellung anhand ausgewählter Beispiele von Car-Sharing, app-basierter Verkehrsmittelwahl und integrierter Mobilitätsdienstleistungen, die Mietfahrräder, Mietwagen, Verkehrsinformationen und ÖPNV-Nutzung aus einer Hand bieten, dargestellt. Abschließend bestand für die Besucher in einem interaktiven Modul die Möglichkeit, ihre eigene Meinung zur Thematik Elektromobilität darzulegen und auch ihr Nutzerverhalten mitzuteilen. Darüber hinaus bot ein Rahmenprogramm mit Workshops und Diskussionsveranstaltungen Gelegenheit, sich über die Elektroautos und die Zukunft der Mobilität weiter zu informieren.

Es dürfte interessant sein, in einigen Jahren erneut zu ermitteln, in welche Richtung sich Elektromobilität bewegt hat und welche der Ideen sich tatsächlich für die Zukunft als tragfähig erweisen werden bzw. erwiesen haben. Für das Deutsche Museum wird es jedenfalls auch in den kommenden Jahren ein Anliegen bleiben, aktuelle technische Entwicklungen zu thematisieren und herauszufinden, was tragfähige Zukunftsprojekte sind und welchen Einfluss sie auf unsere Mobilität haben können.

## Abbildungsnachweise

1-4, 7-9 Fotos: Deutsches Museum

5, 6 Fotos: Industriemuseum Oberhausen

# Zerstörte Träume?

## Historische Unfallfotos im Museum

*Dirk Schmerschneider*

*Im Jahr 2016 zeigte das Museum für sächsische Fahrzeuge in Chemnitz die Sonderausstellung „Zerstörte Träume – Historische Unfallfotos im Museum“. Anhand von Unfallfotos aus den 1920er und 1930er Jahren sollte jener Bereich von Mobilität präsentiert werden, der ansonsten in Verkehrsmuseen kaum einmal thematisiert wird. Das in der Ausstellung gezeigte zeitgenössische Bildmaterial stammt aus der Fotodokumentation der Chemnitzer Abschlepp- und Unfallreparaturfirma Bräunig & Co. und ist eine historische Quelle äußerster Seltenheit. Die Ausstellung versteht sich als Beitrag zum gesellschaftlichen Diskurs über Technikfolgen und Technikakzeptanz.*

### 1 Einführende Überlegungen

Straßenverkehr ist gefährlich. Eine Unaufmerksamkeit oder ein technischer Defekt und schon ist es passiert – es kommt zum Unfall. Mit ein wenig Glück im Unglück bleibt es bei onduliertem Blech, also bei einem Sachschaden. Ist das Fahrzeug nicht mehr fahrfähig, muss ein Abschleppdienst beauftragt werden, später dann die Werkstatt. Unfälle sorgen immer für Aufmerksamkeit. Helfer bieten Unterstützung an, die Polizei nimmt die Daten auf, sensationslüsterne Gaffer stehen im Weg. So war es bereits vor Jahrzehnten. Auch zu den Zeiten, als noch nicht jeder über ein Mobiltelefon mit Kamera verfügte, wurden Unfälle häufig fotografiert, sei es zur Analyse des Hergangs, zur Dokumentation der Situation und Schäden oder auch aus Voyeurismus. Letzterer sollte allerdings keinesfalls bedient werden, als sich die Kuratoren des Museums für sächsische Fahrzeuge in Chemnitz entschlossen, mit historischen Unfallfotos einen selten gezeigten Aspekt des damaligen Verkehrsgeschehens im Rahmen der Sonderausstellung „Zerstörte Träume – Unfallfotos aus der Vorkriegszeit“ zu zeigen. Vielmehr ging es den Ausstellungsmachern darum, den Besuchern einen Aspekt der Automobilität zu präsentieren, der kaum museal Beachtung findet. Neben den in den Bildern festgehaltenen Unfallfolgen und zerstörten Kraftfahrzeugen veranschaulicht die Ausstellung zudem Facetten der regionalen Verkehrsgeschichte. Beispielsweise konnte mit Hilfe einer historischen Landkarte, in der die Betriebe, die sich in Chemnitz mit Bau, Reparatur und Instandhaltung von Kraftfahrzeugen beschäftigt haben und auch auf Unfallreparaturen spezialisiert waren, gezeigt werden, dass die Anzahl einschlägiger Unternehmen außerordentlich hoch war.<sup>1</sup> Zu-

---

<sup>1</sup> Vgl. dazu: Frieder Bach, Fahrzeugspuren in Chemnitz. Zur Geschichte des Chemnitzer Fahrzeugbaus, Niederfrohna 2013.

dem konnten zahlreiche Unfallorte nachgewiesen werden, da diese in der Karte ebenfalls verzeichnet waren.

Die insgesamt 62 ausgewählten und digitalisierten Fotos der Ausstellung geben neben den dokumentierten Blechschäden zum Teil weitere erstaunliche Einblicke in Sachverhalte, die sich so bisher nicht ohne Weiteres erschließen ließen. So dokumentieren beispielsweise die Aufnahmen eines Abschleppunternehmens die ansonsten nicht einsehbare Unterseite eines Fahrzeugs und zeigt dabei auch dessen Auspuffanlage, deren Konstruktion bisher nicht überliefert bzw. bekannt war (vgl. Abb. 1).



**Abbildung 1:** Ein auf seinem Dach liegende Unfallfahrzeug, um das sich zahlreiche Schaulustige versammelt haben, präsentiert die ansonsten nicht einsehbaren technischen Komponenten seiner Unterseite.

Auch in den Arbeitsalltag der Abschleppunternehmen und deren Werkstattsituation (vgl. Abb. 2 und 3) erhält der Bildbetrachter Einblick.



**Abbildung 2:**  
Ein Unfallmercedes muss nach unsachgemäßem Verladeversuch geborgen werden.



**Abbildung 3:** Die Mitarbeiter der Chemnitzer Autohilfe Bräunig & Co. mit Unfallfahrzeug im Innenhof des Unternehmens.



**Abbildung 4:** Einblick in den Innenraum eines Fahrzeugs der Firma Opel nach teilweisem Karosserieverlust.

Selbst die Innenausstattung oder Karosseriestruktur, die durch die Beschädigung der Außenhülle des Unfallfahrzeugs sichtbar wurden, bleiben dem Betrachter nicht verborgen (vgl. Abb. 4 und 5).

## 2 Das Museum für sächsische Fahrzeuge e.V.: Geschichte, Trägerschaft und Zielsetzung

In Sachsen waren und sind der Fahrzeugbau sowie seine Zulieferfirmen eine Schlüsselindustrie.<sup>2</sup> Das Themenfeld Individualverkehr ist als Gegenstand musealen Sammelns und Präsentierens zudem sehr attraktiv, da es beim Publikum gemeinhin auf großes Interesse stößt. Was sprach mithin dagegen, beide Aspekte mit der Zielsetzung einer Museumsneugründung zu verbinden? Die Idee, sächsische Fahrzeugbauhistorie gezielt auszustellen, war bereits Ende der 1980er Jahre weit gediehen. Dem Initiator dieses Vorhabens und leidenschaftlichen Fahrzeugsammler Frieder Bach war es gelungen, für seine Idee Partner aus der DDR-Fahrzeugindustrie zu gewinnen, und es war zudem bereits ein Gebäude im damaligen Karl-Marx-Stadt für ein Museum gefunden worden. Dennoch gelang es trotz dieser weit vorangeschrittenen Planungen damals nicht, das Vorhaben in die Tat umzusetzen. Letztlich scheiterte das Projekt am fehlenden politischen Willen, der seinen Niederschlag etwa in der Argumentation der SED-geführten Kulturleitung der Stadt fand, dass in Teilen der geplanten Ausstellung, etwa dem Vier-Ringe-Emblem der Fahrzeuge der Auto Union AG/Chemnitz<sup>3</sup>, nichts anderes zu sehen sei als ein Symbol für den faschistisch-deutschen Rüstungswahn.

Nach den gesellschaftlichen Veränderungen von 1989, also der deutschen Einheit, gelang 1993 die Gründung des gemeinnützigen Vereins Museum für sächsische Fahrzeuge e.V.<sup>4</sup> Bereits zwei Jahre später konnte das Museum auf dem Gelände des Wasserschlosses Klaffenbach erfolgreich eröffnet werden. Das Museum für sächsische Fahrzeuge entwickelte sich schnell zu einem Besuchermagneten. Dennoch war sein Fortbestand nicht immer gesichert. Eine einschneidende Zäsur hierbei war das Hochwasser im Jahr 2002, welches die Räumlichkeiten flutete und schwere Schäden an Exponaten, Inventar und Bausubstanz zur Folge hatte. Nur durch viel Engagement des Museumsvereins, der Ausstellungsmacher und durch Rückgriff

---

<sup>2</sup> Aus den 1920er und 30er Jahren sind uns beispielsweise über 100 Motorradmarken aus Sachsen bekannt, darunter der zur damaligen Zeit weltgrößte Motorradhersteller DeKaWe. Auch die Firma Riemann, ein bekannter Hersteller von Fahrzeugbeleuchtungen, war in Sachsen ansässig.

<sup>3</sup> Die Auto Union AG war der erste staatliche deutsche Automobilkonzern, in dem die vier Unternehmen Audi, DKW, Horch und Wanderer zusammengeschlossen waren. Vgl.: Reiner Flik, Rationalisierung des Automobilbaus in Deutschland zur Zwischenkriegszeit, in: Rolf-Jürgen Gleitsmann, Jürgen E. Wittmann (Hrsg.), Automobile Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz, Stuttgart 2013, S. 143-164. Während des Zweiten Weltkriegs wurde die Auto Union AG zu einem bedeutenden Rüstungskonzern.

<sup>4</sup> Vgl. hierzu: Die Geschichte des Museumsvereins, <http://fahrzeugmuseum-chemnitz.de/anliegen/geschichte/> [Zugriff: 03.09.2016].

auf bereitgestellte staatliche Fluthilfemittel gelang es schließlich, den Fortbestand der jungen Museumsinstitution zu sichern. Um der Gefahr einer Wiederholung einer solchen Flutkatastrophe vorzubeugen und zudem der ohnehin bestehenden Raumnot zu begegnen, zog das Museum 2008 nach Chemnitz um, und zwar, thematisch sehr gut passend, in eine Hochgarage aus dem Jahr 1928.



**Abbildung 5:** Ein DKW-F7-Wrack auf einem Foto von 1937. Dieses stellt zudem die einzige bekannte Innenaufnahme der heutigen Museumsräume vor dem Zweiten Weltkrieg dar.

Durch intensive Sammlungstätigkeit konnte das Museum bereits ein breites Spektrum an Exponaten zusammentragen. Allerdings sind hiervon nur etwa 40 Prozent sein bzw. Eigentum der Vereinsmitglieder. Gut 100 Sammlungsstücke gehören der Stadt Chemnitz, die restlichen Exponate stellen Leihgaben von Privatpersonen oder anderer Museen dar. Um die Attraktivität von Sammlung und Ausstellung zu erhöhen und möglichst ein Alleinstellungsmerkmal zu kreieren, wird besonderer Wert darauf gelegt, Mobilitätsartefakte kleinerer, unbekannter Hersteller zusammenzutragen und ggf. mit weitgehend unbekanntem historischen Kontexten zu verbinden, um diese Sachverhalte so dem Vergessen werden zu entreißen. Als schönes Beispiel hierfür kann die Geschichte des Ingenieurs Dr. Glaubrecht gelten. Dieser forschte in der DDR zur Technologie des Walter-Antriebs.<sup>5</sup> Durch die Katalyse von Wasserstoffperoxid entsteht durch Dampfdruck praktisch eine Turbine. Aus dem Auspuff kommen Wasserdampf

<sup>5</sup> Vgl.: Wikipedia, Artikel Walter-Antrieb [Zugriff: 04.07.2017].

und eine Sauerstoffkomponente. Sein Vorschlag war es, diese ursprünglich Mitte der 1930er Jahre für den Einsatz auf U-Booten entwickelte Technologie nun für Kraftfahrzeuge nutzbar zu machen. Glaubrecht erhielt zunächst die Erlaubnis, an der Universität Leipzig hierzu zu forschen. Allerdings wurde ihm eines Tages plötzlich das Projekt – quasi über Nacht – entzogen und die Prototypen, die er entwickelt hatte, sowie die Unterlagen wurden zerstört. Was den Mitarbeiter der staatlichen Behörden jedoch entgangen war, war der Umstand, dass sich Glaubrecht privat einen Turbinensatz gebaut hatte – der Ingenieur möchte natürlich auch am Wochenende forschen – und seinen Privatwagen, einen Wartburg, damit betrieb. Dem Museum für sächsische Fahrzeuge ist es nun gelungen, dieses Unikat in seinen Bestand aufzunehmen. Wir können damit zeigen, dass es zu DDR-Zeiten neben dem Trabant und dem VEB Motorradwerk Zschopau weitere größere Projekte innovativer Art im Fahrzeugbau gab. Unser Anspruch ist es,

die über einhundertjährige sächsische Fahrzeugbautradition ausschließlich und so umfassend wie möglich darzustellen. Thematisch eingegrenzt auf die Straßenverkehrsmittel Fahrrad, Motorrad, PKW und Nutzfahrzeuge sammelt, bewahrt, erforscht und zeigt unser Haus die Bandbreite sächsischer Produkte. Anhand der Geschichte des Industriezweigs und seiner Protagonisten sollen technische, wirtschaftliche und soziale Aspekte wie Zusammenhänge demonstriert werden. Ein Alleinstellungsmerkmal ist die Vielfalt, Qualität und Seltenheit der Exponate<sup>6</sup>

sowie deren Präsentation in einem Gebäude mit Fahrzeugvergangenheit.

Dieses Leitbild in der täglichen Museumspraxis umzusetzen ist nicht immer ganz einfach. Die Hauptproblematik dabei ist, wie in den meisten Fällen, die chronische Unterfinanzierung<sup>7</sup> der Einrichtung. Hieraus resultiert sowohl eine personelle Unterbesetzung als auch ein Mangel an hinreichend großen Ausstellungs- bzw. Nutzflächen im Allgemeinen. Als Beispiel sei der Platzbedarf für Vortragsveranstaltungen angeführt. Unsere regelmäßig stattfindenden Fachvorträge erfreuen sich großer Beliebtheit – so sehr, dass unser maximal 44 Sitzplätze aufweisender „Hörsaal“ bei Weitem nicht ausreicht, um dem Besucherandrang gerecht zu werden. Ein Vortragsraum mit mehr Platz ist auf der uns im Museumsgebäude zur Verfügung stehenden Fläche allerdings nicht realisierbar und so sind zahlreiche Besucher gezwungen, den Ausführungen der Referenten stehend zu folgen. Dass dieser Umstand dem Zulauf zu den Veranstaltungen bisher keinen Abbruch tat, verwundert, dürfte aber dem besonderen Interesse der Hörerschaft an der dargebotenen sächsischen Mobilitätsgeschichte geschuldet sein. Der begrenzte Etat stellt das Museum beim Ankauf und der Restaurierung von Exponaten vor erhebliche Herausforderungen. Er bewirkt auch, dass kaum Mittel für Forschung oder Publikation sowie für eine angemessene Öffentlichkeitsarbeit und Museumspädagogik zur Verfügung stehen. Der wichtigste Faktor für den Fortbestand des Museums dürfte – trotz der genannten Defizite – im Engagement seiner zahlreichen ehrenamtlichen Unterstützer lie-

<sup>6</sup> Fahrzeugmuseum Chemnitz (Hrsg.), Leitbild, <http://fahrzeugmuseum-chemnitz.de/anliegen/leitbild/> [Zugriff: 04.07.2017].

<sup>7</sup> Unser Jahresetat beläuft sich auf etwa 110.000 Euro. Von der Stadt Chemnitz erhalten wir eine jährlich neu zu verhandelnde Förderung, die derzeit 45.000 Euro beträgt.

gen. Allerdings wäre die Verschiebung des Aufwands von „lebenserhaltenden Maßnahmen“ hin zu inhaltlicher Arbeit wünschenswert und wird angestrebt.

Den kurz skizzierten Schwierigkeiten des Museums stehen dessen ungeachtet glücklicherweise einige Stärken gegenüber. Als nicht kommunale oder staatliche Institution zählt hierzu die hohe Eigenständigkeit und Flexibilität des Museums sowie seine Entscheidungsfreiheit bei der Ausrichtung, der Gestaltung und den Inhalten seiner Ausstellungen. Trotz der strukturellen und finanziellen Beschränkungen gelingt es, in der Ausstellung zumindest in Ausschnitten und mit Hilfe von Übersichtstexten der Zielsetzung gerecht zu werden, die sächsische Fahrzeuggeschichte von 1880 bis fast in das Jahr 2000 chronologisch zu präsentieren. In Ergänzung hierzu und neben den bereits erwähnten Fachvorträgen gelingt es, jährlich zumindest zwei Sonderausstellungen zu gestalten und dem Publikum anzubieten, zum Beispiel zum Thema sowjetische Motorräder. Des Weiteren zeigen wir Markensonderschauen, beispielsweise über die Firma Diamant, dem ältesten noch produzierenden sächsischen Fahrradhersteller. Außerdem versuchen wir gesellschaftlich relevante Themen zur Vorkriegszeit und dem geteilten Deutschland zu präsentieren und veranstalten auch Fahrzeugtreffen mit und für Oldtimerenthusiasten. Auf der Habenseite des Museums stehen mithin ein umfangreicher und vielfältiger Exponatsbestand, die Präsentation von Einzelstücken in vielen verschiedenen Erhaltungszuständen sowie eine gute Vernetzung in der Sammlerszene. Letzteres ist bei der Suche nach Leihgaben oder der Organisation von Veranstaltungen von großem Wert. Abschließend sei noch erwähnt, dass uns Besucher des Museums oft berichten, dass sie gerade den „Garagencharme“ unseres Hauses im Vergleich zum Beispiel zu musealen Großeinrichtungen oder zu den glänzenden Werksmuseen sehr schätzen.

### 3 Entstehungshintergrund der Ausstellung „Zerstörte Träume – Unfallfotos aus der Vorkriegszeit“

Für das Jahr 2015 weisen die Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes Wiesbaden 2.516.831 polizeilich erfasste Verkehrsunfälle auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aus, davon 396.891 mit Personenschäden.<sup>8</sup> Für 3.459 Menschen endete der Unfall tödlich. Das sind neun Todesopfer pro Tag bei durchschnittlich 6.895 Schadensereignissen. Diese Zahlen können und müssen erschrecken, wobei die relativ geringe öffentliche Aufmerksamkeit, die dieses Geschehen hervorruft, bemerkenswert erscheint. Besonders im Vergleich zu anderen Ereignissen mit Personenschäden ist das öffentliche Interesse für das Gesamtphänomen sehr gering. Wird in Umfragen nach Ängsten in der Bevölkerung gefragt, spielt das Thema Straßenverkehr kaum eine Rolle, auch wenn die reale Gefahr, dabei in einen Unfall verwickelt zu werden, deutlich höher ist, als zum Beispiel Opfer eines Anschlags

<sup>8</sup> Vgl.: Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Verkehrsunfälle, Zeitreihen 2015, Wiesbaden 2016, S. 6-9.

oder Überfalls zu werden. Letzteres spielt medial eine wesentlich prominentere Rolle und prägt das subjektive Sicherheitsempfinden. Offenbar scheinen die Unfallfolgen der unvermeidbare Blutzoll zu sein, den die Gesellschaft für die Mobilität durch Individualverkehr zu zahlen bereit ist.

Wenn ein Ereignis wie der Verkehrsunfall so häufig auftritt und es so viele Menschen betrifft, sollte es auch museal reflektiert werden. De facto ist dies bisher kaum der Fall gewesen. Die Suche nach Ausstellungsprojekten mit dieser Thematik zeigt nur sehr wenige Ergebnisse.<sup>9</sup> Nach übereinstimmenden Erfahrungen im Kollegenkreis wird technikhistorischen Museen nicht selten der Vorwurf gemacht, eine Tendenz zur verklärenden Technikverliebtheit aufzuweisen und Nostalgie zu befördern, demgegenüber aber die negativen Aspekte von Technik auszublenken oder Technikfolgenabschätzungen nur ungenügend zu beleuchten.<sup>10</sup> Dem könnte, so unsere Überlegung, mittels einer Ausstellung entgegengewirkt werden. Hierzu kam uns ein glücklicher Zufall zu Hilfe. Im Zuge seiner Recherchen zur Publikation „Fahrzeugspuren in Chemnitz Teil 2 – Fahrzeugschicksale“<sup>11</sup> fiel Frieder Bach, dem Gründer des Fahrzeugmuseums, eine erhebliche Anzahl von Fotos mit verunfallten Fahrzeugen in die Hände, von denen er einen Teil in seinem Buch abdruckte. Auf dieser Basis entstand die Idee, diese Fotos und weitere unveröffentlichte Aufnahmen in größerem Format öffentlich zu zeigen, d. h., im Rahmen einer Sonderausstellung zu präsentieren.

#### 4 Quellen, Auswahl und Präsentation der Motive und Exponate

Hauptquelle der Sonderausstellung „Zerstörte Träume“ waren zwei Fotoalben der Chemnitzer Abschlepp- und Unfallreparaturfirma Bräunig & Co., die bei Nachfahren eines der Inhaber des Unternehmens die Zeitläufe überdauert haben. Darin waren nicht nur die Aufnahmen von Unfällen fein säuberlich eingeklebt, sondern zudem noch fast durchgängig beschriftet, so dass sich das dokumentierte Geschehen präzise erschließen ließ. Auch war der Entstehungszusammenhang der historischen Quelle, die die Geschichtswissenschaft als Überlieferung versteht, eindeutig. Die scharfen Schwarzweißfotos dienten der Dokumentation von Bergung, Transport und Reparatur verunfallter Kraftfahrzeuge sowie der Firmengeschichte.<sup>12</sup> Die Angaben von Datum, Fahrzeugtyp, Unfallort und Hergang in den Alben erleichterte die Recherche zu den Motiven. Weitere Quellen der Ausstellung waren Bildpost-

<sup>9</sup> Unter dem Titel „Für immer und ewig“ widmet sich Birgit Brenner 2013 in der Kunsthalle Tübingen dem Thema Verkehrsunfall und seinen Folgen anhand eines fiktiven (Un-)Falls.

<sup>10</sup> Für Publikationen zum Thema Unfall vgl.: Clemens Niedenthal, Unfall. Porträt eines automobilen Moments, Marburg 2007; oder: Urs Odermatt, Karambolage, Göttingen 2013.

<sup>11</sup> Vgl.: Frieder Bach, Fahrzeugspuren in Chemnitz Teil 2 – Fahrzeugschicksale, Niederfrohna 2016.

<sup>12</sup> Die Firma Chemnitzer Autohilfe Bräunig & Co. wurde 1919 gegründet. Neben den erwähnten Geschäftsfeldern bot sie auch Mietwagen an und war laut Eigenwerbung die „erste Chemnitzer Elektroauto-Fahrschule“.

karten mit Unfallmotiven und ein Konvolut unsortierter Bilder, bei welchen die Klärung des Dargestellten allerdings oft schwerfiel. Vom ursprünglichen Vorhaben, in der Sonderausstellung eine Zeitspanne von den 1920er bis in die 1970er Jahre abzubilden, musste aus Gründen der nur recht begrenzt zur Verfügung stehenden Ausstellungsfläche schnell abgerückt werden. Die jüngere Zeitgrenze wurde deshalb auf das Ende der 1930er Jahre gesetzt. Auch blieb das Thema Rennunfälle trotz vorhandenen Bildmaterials ausgeblendet.<sup>13</sup>

Bei der Planung der Ausstellung war zunächst vorgesehen, außer den Fotos auch weitere Exponate passend zur Thematik zeigen. Dazu zählten großformatige Poster mit zeitgenössischen Werbemotiven von und für Chemnitzer Instandsetzungsfirmen, technische Zeichnungen sowie Bildmaterial von Fahrzeugen mit Spezialaufbauten für den Krankentransport. Original Fotopostkarten mit Unfallmotiven sowie Verkehrs- und Warnschilder aus der Zeit bis ca. 1935 ergänzten die Ausstellung. Das in seiner Wirkung dramatischste Objekt war ein verunfalltes historisches Motorrad vom Typ DKW NZ 500 von 1939. Mit diesem Fahrzeug war ein Jahr vor Ausstellungseröffnung ein Motorradsammler bei der Fahrt zu einem Oldtimertreffen schwer verunglückt. Dieses Exponat erinnerte die Besucher in recht drastischer Form an mögliche Unfallfolgen, auch mit Klassikern, also historischen Fahrzeugen. „Präsentiert“ wurde das Wrack im Museum auf der Ladefläche eines Presto-LKW von 1926, der den Abschleppfahrzeugen sehr ähnelte, die im Fototeil der Ausstellung zu sehen waren. Die hier abgedruckte Abbildung 6 zeigt allerdings nicht diese Installation, sondern die Fotografie eines verunglückten Wanderer-Gespansns von 1927. Der Abbildung dieses historischen Originals wurde der Vorzug gegeben, da Motorradunfälle bzw. deren Folgen sehr selten fotografisch dokumentiert wurden.



**Abbildung 6:**  
Das Wrack  
eines Wanderer-  
Gespansns  
von 1927.

<sup>13</sup> In der Publikation von Bach, Fahrzeugspuren in Chemnitz Teil 2, a. a. O., sind viele davon abgebildet.

Der ursprünglichen Plan, ein Fahrzeug auszustellen, das bereits vor 1945 verunfallt und in diesem Zustand erhalten war, musste aufgegeben werden, da trotz umfangreicher Recherchebemühungen kein entsprechendes Objekt aufzufinden war.

Insgesamt wurden für die Sonderausstellung 62 Bildmotive ausgesucht und digitalisiert. Kriterien für die Auswahl waren eine möglichst große KFZ-Typenvielfalt, ein regionaler Bezug und der Umfang der vorhandenen Informationen zum Foto. Es sollten die Folgen unterschiedlicher Unfallursachen dargestellt werden. Den Ausstellungsmachern war es sehr wichtig, dass eine sensationsheischende Abbildung von Personenschäden unterblieb, nicht zuletzt wegen der minderjährigen Museumsbesucher.<sup>14</sup> Der durchaus erwünschte Effekt, die Gefährlichkeit des Straßenverkehrs zu reflektieren, wurde auf anderem Wege erreicht.<sup>15</sup>

Ein weiterer Aspekt, der die Bildauswahl bestimmte, waren ungewöhnliche Perspektiven, die auf sonstigen Alltagsaufnahmen, auf Werksbildern oder im Werbematerial von Fahrzeugen nie zu sehen sind, zum Beispiel die Unterseite von Automobilen. So wurde es durch eine Fotografie möglich, eine unter Markenkennern und Restauratoren bisher strittig diskutierte Frage zu klären, nämlich wie die Auspuffform eines DKW-Wagens beschaffen war (vgl. Abb. 1). Ähnliches trifft auf Teile der Innenausstattung oder Karosseriestruktur zu, die durch die Beschädigung der Außenhülle auf den Fotos sichtbar wurden. Präsentiert wurden diese in drei Gruppen: Unfälle in der Stadt, Unfälle Überland und auf dem Hof des Abschleppdienstes gefertigte Aufnahmen (vgl. Abb. 7 bis 9). Auf einer großen zeitgenössischen Karte waren die Unfallorte eingetragen und mit der Bildnummer markiert, so dass sich die Besucher aus der Region hieran sehr gut orientieren konnten.



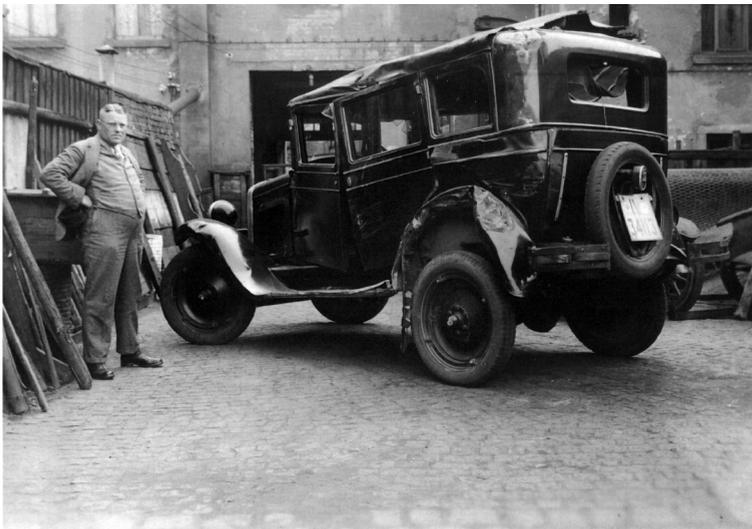
**Abbildung 7:**  
Ein Unfallfahrzeug vom Typ Wanderer auf der Anhängerpritsche des Abschleppers.

<sup>14</sup> Bei zwei ausgestellten Motiven sind Unfallopfer sichtbar, diese sind aber nur bei sehr eingehender Betrachtung der Bilder erkennbar. Gezielte Besucherbefragungen haben bestätigt, dass diese fast nie wahrgenommen wurden.

<sup>15</sup> Beispielsweise sind in vielen Bildunterschriften die Personenschäden unzweideutig benannt.



**Abbildung 8:**  
Ein Fahrzeug vom Typ Dixi mit Totalschaden in ländlicher Umgebung.



**Abbildung 9:**  
Unfallfahrzeug im Hof des Abschleppunternehmens.

## 5 Schlussbetrachtungen und weiterführende Forschungsperspektiven

Die Befürchtungen der Ausstellungsmacher, durch die Präsentation von Unfallfotos vorwiegend Besucher anzulocken, deren Motiv das wohlige Gruseln im Sinne eines Katastrophentouristen war, hat sich glücklicherweise nicht erfüllt. Auffällig war jedoch das Medieninteresse, welches die Sonderausstellung auslöste. Während es für das kleine Museum für sächsische Fahrzeuge oftmals schwer ist, seine Aktivitäten der Öffentlichkeit bekannt zu machen, meldeten sich in diesem Fall Medienvertreter, mit denen wir bisher keinen Kontakt

hatten, und berichteten ausführlich über unsere Ausstellung. Dies hatte äußerst positive Folgen für den Bekanntheitsgrad unserer Institution, von denen wir noch heute profitieren. Ein weiterer Nebeneffekt der Berichterstattung war, dass dem Museum über die gesamte Laufzeit der Ausstellung sowohl von deren Besuchern vor Ort als auch auf elektronischem Wege weitere Unfallfotos angeboten wurden, wovon auch Gebrauch gemacht wurde. Sie ergänzten die präsentierten Exponate kurzfristig, wobei sich die Vorteile einer kleinen und damit flexiblen musealen Einrichtung auszahlten.

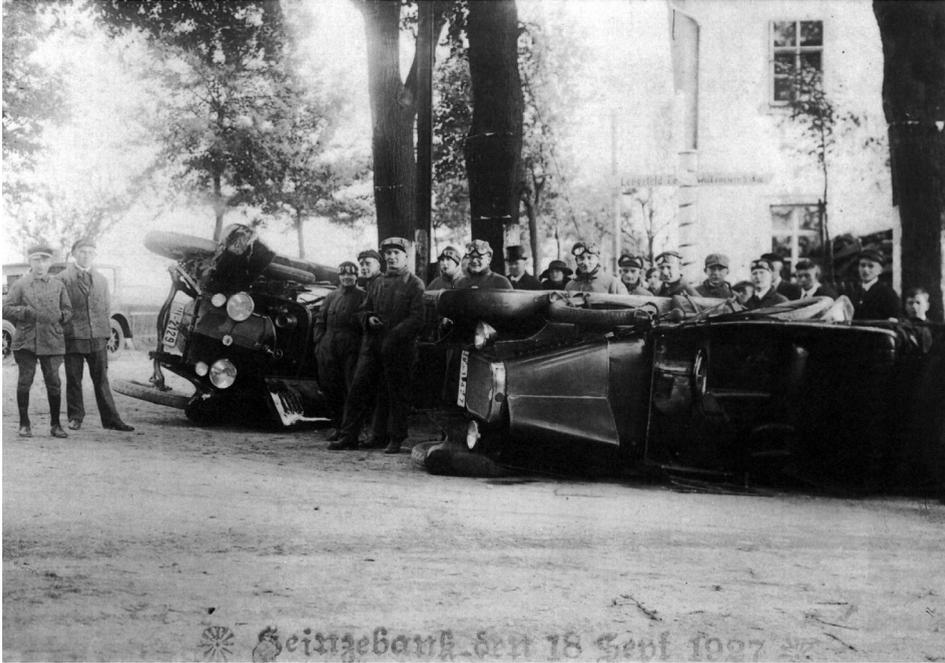
Inhaltlich sind den Museumsmachern Facetten der regionalen Verkehrsgeschichte bewusst geworden, auf die vor der Realisierung der Fotoausstellung kaum geachtet worden war. So war uns zwar die hohe Anzahl der kleinen und mittleren Betriebe bewusst, die sich in Chemnitz mit Bau, Reparatur und Instandhaltung von Kraftfahrzeugen beschäftigt haben. Wie viele sich dabei aber auf Unfallreparaturen spezialisiert hatten, war uns jedoch neu. Der Spürsinn wurde geweckt, wenn es galt, nicht angegebene Orte von Firmensitzen zu lokalisieren, was für Chemnitz und das Umland mehrfach gelang. Dabei konnten sich geschichtlich Interessierte, wie Mitglieder des Chemnitzer Geschichtsvereins oder des Stadtarchivs Chemnitz, einbringen. Dies trug dazu bei, die Kooperationen mit unserem Museum zu fördern und durch diesen Austausch weitere Mosaiksteinchen in das Bild der Regionalgeschichte einzufügen. Ein weiterer interessanter Sachverhalt, der sich beim Betrachten des Fotomaterials ergab, ist die automobilen Markenvielfalt, die in den 20er und 30er Jahren des 20. Jahrhunderts in der Region vorherrschte. Auffällig hervor stach die Häufigkeit amerikanischer Marken. Der Versuch, die Unfallfahrzeuge zu identifizieren, war bei diesen äußerlich oft sehr ähnlichen Fahrzeugen besonders schwer und gelang nicht in jedem Fall. Vertreten waren u. a. die Marken Buick, Chevrolet, Chrysler, Ford, Hudson-Essex und Graham Paige. Die in zeitgenössischen Verlautbarungen deutscher Hersteller oft geführte Klage über die angeblich übermächtige amerikanische Konkurrenz scheint sich hier bildlich zu bestätigen. Im Nachgang der Ausstellung konnten für fast alle der genannten US-Marken Händler in der Region Chemnitz nachgewiesen werden.

Vergleicht man die ermittelten Unfallursachen im Straßenverkehr der 1920er und 1930er Jahre mit denen des aktuellen Verkehrsgeschehens, so wird deutlich, dass sich diese auffallend stark gleichen. Es geht um überhöhte Geschwindigkeit, riskantes Überholen, Fahren unter Alkoholeinfluss, Übermüdung am Steuer, mangelnde Fahrzeugbeherrschung, falsches Beladen und technische Defekte. All dies lässt sich anhand der Bildunterschriften der Fotodokumentation der Abschleppfirma Bräunig & Co. eindeutig belegen. Eine eher pessimistische Interpretation dieses Sachverhalts wäre, ohne dies quantifizieren zu können, dass der autofahrende Mensch offenbar nur beschränkt fähig ist, aus bekannten Fehlern zu lernen.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Das ist ein in der aktuellen Debatte um autonomes Fahren nicht im Vordergrund stehendes Argument. Eher werden die Gefahren der Übertragung von Kompetenzen an technische Systeme betont.

Ebenso ist erkennbar, dass sich nach Unfällen sofort Menschenansammlungen bildeten mit dem Drang, sich vor den Fahrzeugwracks ablichten zu lassen. Diese Verhaltensweise ist mithin keineswegs ein Phänomen der heutigen Smartphone- und Selfiezeit.



**Abbildung 10:** Passanten, darunter auffällig viele Motorradfahrer, posieren an der Unglücksstelle zweier Fahrzeuge.

Dass Katastrophenmotive auch als Bildpostkarten seit jeher sehr beliebt waren, ist durch deren Häufigkeit leicht nachweisbar. Dafür spricht allein aus dem Bereich Verkehrswesen die Vielzahl von Grußkarten mit Abbildungen von Eisenbahnunglücken oder Flugzeugabstürzen. In der Ausstellung wurden entsprechende Motive als Abzug oder im Original gezeigt.<sup>17</sup>

Scheint mithin beim Verhalten von Menschen im Hinblick auf ihre Sensationslüsternheit bei Desasterbeobachtungen kaum eine Entwicklung zum Positiven zu konstatieren zu sein, so ist auf der fahrzeugtechnischen Seite ein Fortschritt unzweifelhaft auszumachen. Aktiver und passiver Insassenschutz sind in den vergangenen Jahrzehnten um Welten weiterentwickelt worden und lassen sich keinesfalls mehr mit den Gegebenheiten der 1920er/1930er Jahre vergleichen. Sicherheitsglas, Knautschzonen, Rückhaltesysteme, Brems- und Fahrwerkinnovationen haben entscheidend dazu beigetragen, die Schwere von Unfallfolgen zu vermin-

<sup>17</sup> In einem Fall wurde durch einen Besucher zu einer ausgestellten Postkarte eines „Auto-Unglücks“ eine weitere Bildpostkarte zur Verfügung gestellt, die dasselbe Geschehen aus anderer Perspektive zeigt und dadurch erst die Verortung ermöglichte.

dern. Welchen wesentlichen Faktor diese fahrzeugseitigen Verbesserungen spielen, kann daran ermessen werden, dass trotz exponentiell gewachsenem Verkehrsaufkommen die Anzahl der Personenschäden seit Jahren tendenziell rückläufig ist.<sup>18</sup>

In der Ausstellung wurde auf verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen wie die behördlichen Voraussetzungen zum Führen eines Kraftfahrzeugs, Zulassungsbestimmungen und Verkehrsregelung nicht eingegangen. Es erscheint lohnenswert, das Zusammenspiel aus rechtlichen Vorgaben, Fahrzeugkonstruktion und Verbreitung sowie der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur wissenschaftlich zu betrachten.

Abschließend sei erwähnt, dass die Fotoausstellung, obwohl nicht explizit als Wanderausstellung geplant, mit geringem Aufwand auch in anderen Museen oder Einrichtungen gezeigt werden könnte.<sup>19</sup> Von dieser Möglichkeit wurde optional bereits durch verschiedene Interessenten am Rande der Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte 2016 Gebrauch gemacht.

## Abbildungsnachweise

alle      Museum für sächsische Fahrzeuge e. V., Chemnitz

---

<sup>18</sup> Vgl.: Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hrsg.), Verkehr. Verkehrsunfälle, Fachserie 8, Reihe 7, Wiesbaden 2017.

<sup>19</sup> Benötigt werden, neben dem Platz zur Hängung, lediglich eine entsprechende Zahl an Rahmen. Das Bildmaterial liegt digital vor. Auch die Ausleihe der beschriebenen Fotoalben ist möglich und wir vermitteln gern den Kontakt zu den Besitzern der ausgestellten Fahrzeuge. Mit dem Buch „Fahrzeugschicksale“ existiert weiterhin eine Art Begleitliteratur zum Verkauf im Museumsshop.



# Reflexionsebene Kunst

## Auseinandersetzung mit Ästhetisierung als Unternehmenskultur

Renate Wiehager

*Die Daimler Art Collection wurde mit dem Ankauf eines Gemäldes von Willi Baumeister im Jahr 1977 begründet und umfasst derzeit rund 2.600 Werke von mehr als 700 Künstlerinnen und Künstlern. Das frühe, zunächst auf Bildwerke bezogene Interesse galt Künstlerinnen und Künstlern aus dem süddeutschen Raum, seit 2001 wurde die Sammlung kontinuierlich um internationale Gegenwartskunst erweitert. Mit dem systematischen Aufbau der Sammlung und der konzentrierten inhaltlichen Ausrichtung auf abstrakt-konstruktive, konzeptuelle und minimalistische Positionen hat die Daimler Art Collection ein klares und auch kunstwissenschaftlich fundiertes Profil ausgeprägt. Zur Sammlungskonzeption zählen weiterhin Auftragsarbeiten, die sich teils auf das Produkt Automobil beziehen, teils aber auch auf Themenfelder wie Mobilität, Design, Markenwelten etc. Wegweisend – auch für die frühe internationale Ausrichtung der Sammlung – war im Jahr 1986 anlässlich des 100-jährigen Firmenjubiläums der Daimler-Benz AG die Beauftragung des amerikanischen Pop-Art-Künstlers Andy Warhol mit der Gestaltung serieller Bilder von Mercedes-Automobilen. Weitere Auftragsarbeiten wurden an Max Bill, Heinz Mack, Robert Longo und die Stuttgarter Künstlerin Simone Westerwinter vergeben. Vincent Szarek untersuchte am Beispiel des Mercedes SLR mit glänzend lackierten Wand- und Bodenobjekten die Phänomene von Individualisierung und Massenproduktion, während die Videokünstlerin Sylvie Fleury ihr Medium einsetzte, um mit Eleganz und Ironie Mode mit Automobilität zu konfrontieren. Jüngere Auftragsarbeiten wurden 2011 von dem Bildhauer Michael Sailstorfer und 2016 von dem Stuttgarter Maler Plation realisiert. Anhand der Werke der vorgenannten Künstlerinnen und Künstler wird analysiert, inwieweit intelligente und komplexe künstlerische Auseinandersetzungen mit dem „Mythos Automobil“ und den zugrundeliegenden künstlerischen Intentionen über eine reine Ästhetisierung von Produkt- und Designgeschichte hinausgehen.*

### 1 Einführende Überlegungen

Auf die Frage, warum die Daimler AG eigentlich Kunst sammelt bzw. warum das Sammeln von Kunst überhaupt ein Feld ist, auf dem sich (Automobil-)Unternehmen betätigen, lassen sich sicherlich eine ganze Reihe von Antworten finden. Es kann insbesondere darauf verwiesen werden, dass das Sammeln von Kunstwerken einen Bereich der Unternehmenskultur darstellt bzw. zur *social corporate responsibility* (CSR)<sup>1</sup> beiträgt und damit die gesellschaftli-

---

<sup>1</sup> Vgl.: Thomas Loew, Kathrin Ankele, Sabine Braun, Jens Clausen, Bedeutung der internationalen CSR-Diskussion für Nachhaltigkeit und die sich daraus ergebenden Anforderungen an Unternehmen mit Fokus Berichterstattung, Berlin, Münster 2004. Zudem: Matthias Wühle, Mit CSR zum Unternehmenserfolg. Gesellschaftliche Verantwortung als Wertschöpfungsfaktor, Saarbrücken 2007.

che Unternehmensverantwortung widerspiegelt. Darüber hinaus bildet Kunst im Allgemeinen eine Reflexionsebene für Unternehmen und Gesellschaft und leistet hier einen wichtigen Beitrag im Gesellschafts-, aber auch Unternehmensdiskurs, zum Beispiel über Technik oder ethische Fragen. Eine Unternehmenssammlung mit musealem Zuschnitt dient zudem der Außenpräsentation des Unternehmens und damit letztendlich dem Shareholder-Value unter Einbindung verschiedenster Stakeholder. Auch der klassische museale Bildungsauftrag, der mit dem Sammeln, Bewahren und Ausstellen von Exponaten verknüpft ist, bildet eine wesentliche Basis unserer Arbeit.<sup>2</sup> Eine zentrale Aufgabe und Chance von Unternehmenssammlungen kann darin gesehen werden,

dass mit Ausstellungs- und Führungsangeboten Menschen angesprochen und für den Umgang mit Kunst gewonnen werden können, die sonst vielleicht nicht in Museen gehen. Wir wollen die Neugier der Kolleginnen und Kollegen wecken, über „den Tellerrand“ ihres Arbeitsgebietes hinauszublicken, vielleicht auch Toleranz einzuüben gegenüber Phänomenen unserer Zeit, die sich auch kritisch und provokativ in der Kunst äußern können.<sup>3</sup>

Nicht zuletzt stellen Unternehmenskunstsammlungen sowie ihre Entsprechungen im Bereich des privaten Mäzenatentums<sup>4</sup> auch ein Mittel der Kunstförderung dar und ergänzen bzw. erweitern dadurch jene Spielräume, die der öffentlichen Hand oft nicht gegeben sind. Den vorgenannten und weiteren Aspekten soll im Nachfolgenden unsere Aufmerksamkeit gelten, und zwar am Beispiel ausgewählter Künstler und deren Arbeiten, die sich in der Daimler Art Collection finden.

## 2 Unternehmenskunst als Bildungsangebot. Kommunikation im Medium Kunst

Warum sammelt ein Automobilunternehmen Kunst? Wie viel Geld wird dafür ausgegeben? Wer entscheidet, was gekauft wird? Wie hoch ist der Marktwert der Sammlung insgesamt? Werden Kunstwerke der Unternehmenssammlung auch wieder verkauft, quasi als *return on investment*? Ist Kunst im Unternehmen eigentlich „rentabel“? Oder ist sie in erster Linie nichts anderes als profane Präsentation und damit Ausdruck unternehmerischen Erfolges?

Dieses sind häufig die ersten Fragen, die am Anfang einer Führung durch eine der Ausstellungen der Daimler Art Collection gestellt werden. Man muss diese Fragen beantworten, um

<sup>2</sup> Zur Definition der Aufgaben musealer Einrichtungen vgl.: Deutscher Museumsbund e. V., ICOM-Deutschland (Hrsg.), ICOM. Standards für Museen, Kassel, Berlin 2006, S. 6.

<sup>3</sup> Renate Wiehager, Daimler Art Collection, Daimler Blog, <http://art.daimler.com/media/Artikel-von-Renate-Wiehager-im-Daimler-Blog.pdf>, S. 5 [Zugriff: 30.05.2017].

<sup>4</sup> Exemplarisch hierfür ist das 1953 in New York durch den Ölmagnaten J. Paul Getty gegründete, gleichnamige Museum zu nennen.

zum Kern des Auftrags und des Anliegens unternehmerischer Kunstsammlungen vorstoßen zu können. Und die Antworten lassen sich im Fall der Daimler AG leicht geben: Natürlich kann und darf eine Unternehmenssammlung auch Kapitalanlage sein, allerdings gilt für unser Unternehmen prinzipiell, dass die Sammlung kontinuierlich erweitert wird und an aktuelle Entwicklungen der Kunst anzubinden ist. Daimler „investiert“ in Kunst als geistiges Kapital, in kuratorische Innovationskraft und ideenreiche Kommunikation der Kunst, danach richtet sich unsere tägliche Praxis aus.<sup>5</sup> D. h. auch, dass nur äußerst selten einmal Kunstwerke, die in die Sammlung aufgenommen worden waren, wieder veräußert werden und dass sich der Beitrag, den die Daimler Art Collection für das Unternehmen leistet, nicht nach marktwirtschaftlichen Rentabilitätskriterien bemisst.

Ziel der Daimler Art Collection ist vielmehr, über Kunst zu kommunizieren, unsere Aufmerksamkeit zu trainieren, über die Chancen der Kommunikation im Medium der Kunst – verstanden als offener geistiger Raum – zu reflektieren, einen Ort und die Zeit für den Austausch über Themen und Phänomene der Gegenwart anzubieten, ohne dass die Ergebnisse solcher Dialoge bzw. Diskurse unmittelbar und kurzfristig in die Arbeitsabläufe eingespeist werden müssen oder sollen.

Vielmehr verstehen wir die Aufgabe der Daimler Art Collection im Unternehmen als Bildungsangebot in einem ganz grundsätzlichen Sinne. Wir möchten dabei keinen traditionellen Bildungskanon bedienen, sondern an die Fähigkeit zu kultureller Leistung anknüpfen, d. h. uns mit Aufmerksamkeit einem Gegenstand widmen, der uns vielleicht zunächst fremd und unzugänglich erscheint; Betrachtung, Gedanken und Kommentar in einzelnen Schritten entwickeln, eine Sprache finden für das, was nicht sofort zu benennen und begrifflich einzugrenzen ist, konstruktive Kritik formulieren, sei sie positiv oder negativ konnotiert, vielleicht auch darüber sprechen, was uns an Kunst berührt, und klären, wie und weshalb dies so ist. Ein solchermaßen grundsätzliches Verständnis von Bildung ist eben kein Versprechen

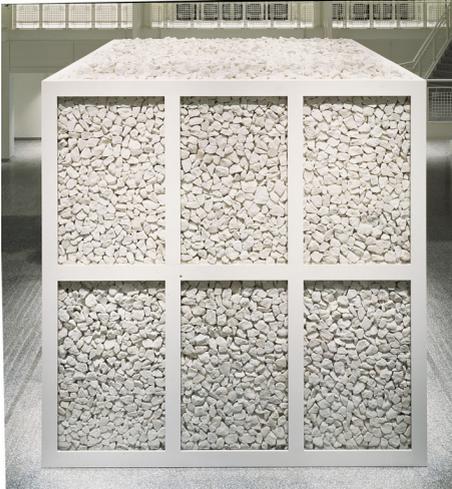
umfassender kultureller Stabilität, Gewissheit von Kenntnissen und Fähigkeiten, die allen Bürgern gemeinsam wäre [...] es ist nicht einmal demokratisch. Denn gelingen kann sie nur im einzelnen Menschen, indem dieser einen kulturellen Gegenstand gedanklich ergreift und zu seiner Sache macht – um seinetwillen und aus keinem anderen Grund.<sup>6</sup>

Dass es hierbei allerdings durchaus höchst profan und weniger in der intendierten Absicht einer reflektierenden Auseinandersetzung mit Kunst zugehen kann, mag ein Aspekt veranschaulichen, der am Rande der Kunstexkursion der Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte 2016 in Stuttgart Möhringen zu gewinnen war. Die im Eingangsbereich des Werkes positionierte Skulptur „5 Kontinente“ des renommierten Künstlers Wal-

<sup>5</sup> Vgl.: Daniel Lippitsch im Interview mit Dr. Renate Wichager, Leiterin der Daimler Art Collection, <http://www.artandsignature.com/blog2014/03/25interview-mit-dr-wiehager-leiterin-daimler-art-collection/> [Zugriff: 30.05.2017].

<sup>6</sup> Thomas Steinfeld, Die große Illusion, in: Süddeutsche Zeitung, Nr. 93, 22./23. April 2017, S. 15.

ter de Maria wird von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gern als allgemein bekannter Treffpunkt genutzt für Verabredungen zum Mittagessen.



**Abbildung 1:**  
Walter de Maria, „5 Kontinente“, 1989. Marmor,  
Quarz, Magnesit, Glas, Stahl,  
5 × 5 × 5 Meter.

## 2.1 Kunst im Arbeitsumfeld der Daimler AG

Die Möglichkeiten der Begegnung mit Bildender Kunst im unternehmerischen Arbeitsumfeld und Arbeitsalltag ist für die Daimler AG von großer Bedeutung. Dabei stellt sich die Frage, welche Formate geeignet sind, die Mitarbeiter unseres Konzerns dazu zu bewegen, die Angebote der Kunstsammlung von Daimler, wie auch andere kulturelle Angebote, zum Beispiel an ihrem Wohnort, anzunehmen. Um mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in einen Diskurs zu treten, bieten wir regelmäßig monatliche Einladungen zu Führungen, Vorträgen und Workshops zu unseren Ausstellungen an, bei denen auch Familienmitglieder, Freunde und externe Gäste willkommen sind. Diese Führungen finden in kleinen Gruppen statt und bieten ausreichend Raum für Gespräche und Fragen. Es ist uns wichtig, nicht einmalige Ereignisse zu kreieren, sondern die Menschen über eine längere Zeit, vielleicht über einige Jahre, „mitzunehmen“, sie zu involvieren in Fragen der Kunst. Gelingt uns dies, so werden auch qualifizierte und vertiefende Gespräche über die Rolle von Kunst und Kultur als Teil unserer Gesellschaft möglich.<sup>7</sup> Über unsere Ausstellungen, Publikationen und Kommunikationsangebote können die Mitarbeiter en passant einen bedeutenden Ausschnitt der Kunst des 20. Jahrhunderts und der internationalen Gegenwartskunst kennenlernen. Für viele ist dies nach unseren Erfahrungen die erste intensivere Begegnung mit Kunst überhaupt. Im besten Fall führen eine neue Aufgeschlossenheit und geweckte Neugier dazu, auch

<sup>7</sup> Vgl.: Volker Kirchberg, Gesellschaftliche Funktionen von Museen. Makro-, meso- und mikro-soziologische Perspektiven, Wiesbaden 2005.

die Schwellenangst gegenüber öffentlichen Museen oder zeitgenössischen Galerien zu überwinden. Aber auch dort, wo dies nicht der Fall ist: Schon die regelmäßige „Konfrontation“ mit Kunst im Arbeitsumfeld ist für die Mitarbeiterschaft ein erster Schritt auf dem Weg, die kulturelle und geistige Vielfalt unserer Welt zu erkennen, darüber zu reflektieren und sich im besten Fall der Kunst auf ganz individuelle Weise zu öffnen.

## 2.2 Unternehmenswerte im Gespräch mit der Kunst

Ganz selbstverständlich kommen im Kontext unserer Ausstellungen und Veranstaltungen zentrale Unternehmenswerte zur Sprache. Zur Corporate Identity zählen dabei: Qualität, Authentizität, kulturelle Vielfalt, Respekt vor dem in der Begegnung zunächst unverständlich erscheinenden Fremden, Offenheit für neue Entwicklungen, Disziplin und Experimentierfreude. Der Erfolg eines engagierten Durchdenkens von Unternehmenswerten im Medium und am Beispiel der Kunst liegt in der Kontinuität und im gleichbleibend hohen Niveau von Kunst und Kommunikation.

Begeisterung, Wertschätzung, Integrität, Disziplin, Kultur der Exzellenz: Diese für Daimler zentralen Unternehmenswerte können aus Sicht der Kunst reflektiert werden. Und es gibt noch weitere Werte, die einen direkten oder indirekten Bezug zur Kunst haben, nämlich hohe Wertigkeit, exzellentes Design, kompromisslos hohe Ansprüche hinsichtlich Qualität und Innovation. Dies spiegelt den kulturellen Anspruch des Unternehmens im Medium der Kunst wider.

Mit anderen Worten: Eine aktiv und ideenreich geführte Unternehmenssammlung kann eine Brückenfunktion zwischen Unternehmen, öffentlichen Kulturinstitutionen sowie kulturellen und ästhetischen zeitgenössischen Phänomenen bilden. Die rund 120 Ausstellungen der Daimler Art Collection in Deutschland und international an Unternehmensstandorten und in öffentlichen Museen seit dem Jahr 2000 sind vor allem auch eines, nämlich ein facettenreiches Kommunikationsmedium. Dies zeigt sich u. a. auch darin, dass ca. 1,5 Millionen Besucher zwischen Singapur, Buenos Aires, Kapstadt und Berlin unsere Ausstellungen besucht und unsere Angebote wahrgenommen haben.

## 3 Konzeption und Zielsetzung der Daimler Art Collection

Von Beginn an ging die 1977 gegründete Daimler Art Collection weit über den Gedanken an eine bloß dekorative Ausstattung des Konzerns hinaus. Die inhaltliche Ausrichtung der Daimler Art Collection folgte zunächst der Kunstentwicklung in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts im Raum Stuttgart und in Süddeutschland, erweiterte sich aber rasch in

Anknüpfung an verwandte deutsche, schweizerische und europäische, schließlich internationale Positionen einer nicht expressiven Bildkunst. Diese Ausrichtung wird weiterverfolgt und sukzessive um beispielhafte Werke aus dem Bereich neuer Medien erweitert. Internationalisierung und Globalisierung des Unternehmens wirken sich vor allem in einer verstärkten Mobilität der Sammlung sowie hinsichtlich der langfristigen Konzeption der Sammlung aus, die verstärkt internationale Positionen einbezieht. Die Sammlung hat sich über die Jahre zu einem lebendigen Bestandteil des Unternehmens entwickelt. Das über rund vier Jahrzehnte aufgebaute Engagement für Kunst und Kultur sowie der Dialog mit verschiedenen Abteilungen des Unternehmens sind uns Maßstab und Verpflichtung. Die sukzessive Erweiterung der Sammlung integriert und kommuniziert aktuelle Entwicklungen der Kunst und ist gleichzeitig ein wichtiges Instrument der Kulturförderung an den Standorten. Die Integration junger Kunst bringt aktuelle Trends in den Bereichen Ästhetik, Design, Wertebildung und Lifestyle als Diskussionsstoff in das Unternehmen ein.

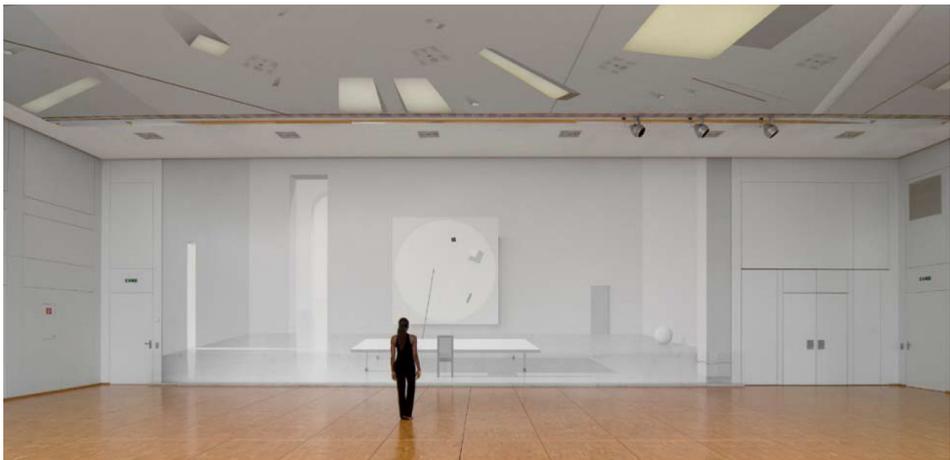
Aufbau und Präsenz der Daimler Art Collection sind ausschließlich das Ergebnis einer strategischen Positionierung des Unternehmens. Daimler ist das einzige Automobilunternehmen weltweit, das über mehr als vier Jahrzehnte hinweg eine in ihren Schwerpunkten und Zielen klar definierte Kunstsammlung aufgebaut hat und damit intern, regional und international mit Menschen kommuniziert. Dies ist ein Alleinstellungsmerkmal! Unter inhaltlichen und kuratorischen Gesichtspunkten wird das Ziel verfolgt, der Sammlung eine klare, erkennbare kunsthistorische Ausrichtung zu geben, ohne den Bestand der rund 2.600 Kunstwerke stilistisch zu sehr einzuengen. Der Sammlungsschwerpunkt liegt im Bereich der abstrakten Avantgarden des 20. Jahrhunderts, reicht aber darüber hinaus bis in die aktuelle, zeitgenössische Kunst hinein. Das Spektrum umspannt, um hier zumindest einen kleinen Eindruck zu vermitteln, einen Bogen von den frühen Schülern Adolf Hölzels in Stuttgart um 1910, u. a. Willi Baumeister oder Oskar Schlemmer, über Bauhaus, konstruktive und konkrete Tendenzen, die europäische Nachkriegsabstraktion und Zero Avantgarde bis zu Kunstentwicklungen der 1960er bis 80er Jahre. Dieses wären etwa Minimal und Concept-Art sowie Neo Geo und deren Nachfolger. Es wird erkennbar, dass sich die Daimler Art Collection im Laufe der Zeit von einer europäischen Unternehmenssammlung mit regionalem Schwerpunkt im Bereich der süddeutschen Avantgarden und der Konkreten Kunst zu einer Sammlung internationaler Gegenwartskunst erweitert hat. Seit den 1990er Jahren sind neben europäischen Künstlerinnen und Künstlern auch Werkgruppen amerikanischer, südamerikanischer, asiatischer, australischer und südafrikanischer Kunst vertreten. Besonders hervorzuheben wäre der neue Sammlungskomplex Chinesische Gegenwartskunst, der der Öffentlichkeit bereits in mehreren Ausstellungen präsentiert wurde.

Die Erweiterung der Sammlung der Daimler Art Collection umfasst auch die Ergänzung des Schwerpunktes Malerei, wie er bis zum Jahr 2001 vorherrschend war, durch eine verstärkte Einbeziehung von Fotografie, Mixed Media und Videokunst. Dies erfolgte in der Absicht, politische und gesellschaftskritische Aspekte der Gegenwartskunst mit einzubeziehen und hierdurch die Möglichkeit zu eröffnen, sich präserter an aktuellen gesellschaftlichen Diskursen zu beteiligen.

Aufgrund dieser Sammlungserweiterung wurde es möglich, Ausstellungskonzepte zu entwickeln, die im Kontext einer öffentlichen Präsentation, im Ausstellungsraum des „Daimler Contemporary“ am Potsdamer Platz in Berlin, gezeigt werden können.

Die thematische und mediale Stärkung der Sammlung bot eine gute materielle Basis, um die Daimler Art Collection auch weltweit zu präsentieren. Dies erfolgt seit dem Jahr 2003 im Rahmen der Welttournee der Sammlung, für welche, entsprechend den kulturellen Gegebenheiten der Gastgeberländer, Schwerpunkte im Bereich Figuration, Abstraktion oder im Bereich neuer Medien gesetzt wurden. Verbunden mit den internationalen Ausstellungen ist ein *education program*, welches sowohl die örtlichen Bildungseinrichtungen wie Schulen oder Universitäten, aber auch die staatliche Bildungsadministration einbindet. Begleitet wird dies zudem von einschlägigen Publikationen, die über die Thematik der Ausstellung, das *education program* sowie über biographische wie inhaltliche Aspekte der ausgestellten Künstler und Künstlerinnen informieren.

Doch nicht nur im Rahmen des *education program* entstehen Publikationen. Ein zentraler Aspekt der Daimler Art Collection ist es, zu allen Ausstellungen wissenschaftlich erarbeitete Publikationen zu umgrenzten Sammlungskomplexen und Themen, aber auch Künstlermonographien vorzulegen. Dies ist ein weiteres Alleinstellungsmerkmal der Daimler Art Collection gegenüber anderen Unternehmenssammlungen.<sup>8</sup>



**Abbildung 2:** Ben Willikens, „Der Raum des Erfinders“, 1990.  
Acryl auf Leinwand auf Wandputz, 5,8 × 1,4 Meter.

<sup>8</sup> Vgl.: Renate Wiehager, Warum sammelt Daimler Kunst?, Daimler Blog, <https://blog.daimler.com/2014/09/01warum-sammelt-daimler-kunst/> [Zugriff: 30.05.2017].

## 4 Die Auftragswerke der Sammlung

Seit Gründung der Daimler Art Collection sind zahlreiche Werke im Auftrag des Unternehmens entstanden, dazu gehören u. a. die Arbeiten von Bernhard Heiliger, Heinz Mack, Max Bill und Ansgar Nierhoff in Stuttgart, von Nam June Paik, Francois Morellet, Robert Rauschenberg in Berlin. In Stuttgart-Möhringen ist die zehn Meter hohe, installative Skulptur „Dem Lichte entgegen“ von Klaus Staudt 1990 entwickelt worden. In unmittelbarer Nachbarschaft hat Ben Willikens, in Stuttgart lebender und bis 2006 in München lehrender Akademieprofessor, für das Auditorium drei Wandbilder geschaffen (vgl. Abb. 2). Im Nachfolgenden werden einige bedeutende Auftragsarbeiten der Daimler Art Collection vorgestellt.

### 4.1 Kunst für öffentliche urbane Räume: Heinz Mack und Max Bill

#### 4.1.1 Heinz Mack, „Große Stele“



**Abbildungen 3 und 4:** Heinz Mack, „Große Stele“, 1990. Stahl, 42 Meter hoch.

Heinz Mack ist einer der maßgeblichen deutschen Bildhauer nach 1945. Seine „Große Stele“, 1990, eine Auftragsarbeit für die Daimler Art Collection, zählt zu den bedeutenden Skulpturen im öffentlichen Raum in Süddeutschland und zu den Hauptwerken des Künstlers. Die Stele nimmt in ihrem Grundriss auf den Mercedes-Stern Bezug und ist vor allem ein Medium, um die wechselnden Lichtverhältnisse plastisch zur Erscheinung zu bringen. Bei der Gestaltung der Skulptur war Heinz Mack auf formale Einfachheit bedacht. Die senkrechte Linie bildet die Grundform der Stele, die als schmale Vertikale die urbane Situation vor dem Tor des Daimler-Werkes Untertürkheim teilt. Die Transformation vom Dreieck zum Stern, welche sich von unten nach oben vollzieht und eine Verjüngung der Silhouette bewirkt, erstreckt sich über sechs Phasen. Die gleichschenklige Dreiecksform am Sockel erfährt ihre Mo-

difikation durch das fünfmalige Einknicken der Seiten. Die Oberfläche der Stele besteht aus poliertem Edelstahl, wodurch das Tageslicht reflektiert wird und die Stele bei starker Sonneneinstrahlung wie ein Lichtpfeil erscheint. Auf Augenhöhe wird man die nahe gelegenen Gebäude entdecken, blickt man in die Höhe, bricht sich in den Seiten des Dreikreuzes das Blau des Himmels, und an trüben Tagen scheint die Stele in das Grau der Wolken einzutauchen. Je nach Sonnenstand und Wetterverhältnissen verändert sich ihr Charakter. Obwohl die Oberfläche keine eigene Farbigkeit besitzt, wird der Betrachter erfahren, dass die ganze Palette der Spektralfarben potentiell enthalten ist.

#### 4.1.2 Max Bill, „bildsäulen-dreiergruppe“



**Abbildung 5:**  
Max Bill, „Bildsäulen-Dreiergruppe“, 1989.  
Email auf Stahl, 32 Meter hoch.

Max Bill war einer der führenden europäischen Künstler des 20. Jahrhunderts. Er hat auch als Produkt- und Grafikdesigner, Architekt und Direktor der Ulmer Hochschule für Gestaltung Karriere gemacht und die Kultur seiner Zeit geprägt. 1989 konzipierte Max Bill im Auftrag der damaligen Daimler-Benz AG die 32 Meter hohe ›bildsäulen-dreiergruppe‹, die neben dem Mercedes-Benz Museum aufgestellt wurde. Ihr Farbverlauf folgt einer konstruktiv-mathematischen Gesetzmäßigkeit. Schaut man aus der Vogelperspektive auf die Skulptur, erkennt man, dass ihr Grundriss auf den Mercedes-Stern Bezug nimmt. Jede Stele besteht aus 27 Einzelelementen in Gruppen à drei Farben, die zu neun Modulen geordnet sind. Da jede Säule mit einem anderen Farbwert beginnt, verlaufen die Spektren nicht synchron, sondern gegeneinander verschoben. Um zu verhindern, dass sich die Farben optisch überlagern, trennt Bill die einzelnen Module durch schmale, silberne glänzende Stahlbanderolen. Die Zahl Drei bestimmt die mathematische Konzeption der Skulptur: drei Stelen, Gliederung der Einzelstelen in drei Abschnitte (Manschette, Farbfolge, Manschette), Module à drei Farben, jedes Modul wird pro Stele dreimal wiederholt – so ergeben sich neun Module über die Höhe jeder Stele.

## 4.2 Auftragswerke: Car-related Art

Neben diesen bau-, orts- oder architekturgebundenen Auftragswerken sind seit den 1980er Jahren auch immer wieder Künstlerinnen und Künstler eingeladen worden, sich konkreter mit Produkten und Historie des Unternehmens zu befassen. Andy Warhol, Robert Longo, Simone Westerwinter, Sylvie Fleury, Patricia London, Michael Sailstorfer oder Platino haben sich in Bildserien, Skulpturen, Videos und Wandmalereien mit dem Produkt Auto selbst, den damit verbundenen Zeichenwelten oder Präsentationsformen auseinandergesetzt bzw. unternehmen die dialektische Vermittlung der Markenphilosophie von Daimler mit kunstspezifischen Fragestellungen.<sup>9</sup>

### 4.2.1 Andy Warhol, „Cars“



**Abbildung 6:** Andy Warhol, Werke der „Cars“-Serie, 1986/87 (hinten); Vincent Szarek, „Moving in Stereo“, 2005 (vorne).

Mit seiner Bildserie „Cars“ von 1986/87 ist Andy Warhol<sup>10</sup> prominent in der Daimler Art Collection vertreten. Als seine letzte Bildfolge blieb diese Arbeit, die der Konzern anlässlich des 100-jährigen Geburtstags des Automobils in Auftrag gegeben hatte, unvollendet. Von den

<sup>9</sup> Zu den Auftragswerken der Daimler Art Collection sowie zu den großen 30 Skulpturen und aktueller Medienkunst aus der Sammlung vgl.: Renate Wiehager, *blitzen benz bang. Mixed Media, Skulpturen, Auftragswerke*, Ostfildern 2009.

<sup>10</sup> Zu Andy Warhol (1928-1987) vgl. u. a.: Nina Tessa Zahner, *Die neuen Regeln der Kunst. Andy Warhol und der Umbau des Kunstbetriebs im 20. Jahrhunderts*, Frankfurt am Main 2006, und Renate Wiehager (Hg.), *cars. Andy Warhol, Robert Longo, Sylvie Fleury, Vincent Szarek*, Ostfildern 2010.

80 geplanten Bildern, die anhand 20 ausgewählter Mercedes-Typen die Geschichte des Automobils von der Daimler-Motorkutsche und dem Benz-Patent-Motorwagen aus dem Jahr 1886 bis in die jüngste Gegenwart dokumentieren sollten, gelangten 35 Bilder und 12 großformatige Zeichnungen mit der Darstellung acht verschiedener Modelle zur Ausführung. Anfang Januar 1987 waren die ersten acht Typen in jeweils zwei Versionen, als Einzel- und Mehrfachdarstellung, fertig. Die drei zusätzlichen Großformate beendete Warhol in den letzten zwei Wochen vor seinem Tod am 22. Februar.

#### 4.2.2 Robert Longo, „Cars From Above“



**Abbildung 7:** Robert Longo, „Cars from above“, 1995-98. Kohle, Graft (links); Sylvie Fleury, „Formular One Dress“, 1998.

Robert Longo<sup>11</sup> erhielt 1995 den Auftrag, anknüpfend an Andy Warhols unvollendete „Cars“-Serie, mehrere Mercedes-Modelle darzustellen. Es entstanden vier großformatige Zeichnungen „Cars From Above“, die Modelle der 1980er und 1990er Jahre von oben gesehen wiedergeben, und „Big Red Car“, ein Airbrushgemälde mit dem Mercedes SLK Kompressor in Seitenansicht. Der Sportwagen, 1997 der Öffentlichkeit vorgestellt, erscheint vergrößert und wie schwebend. Den Illusionismus der plastischen Darstellung durchkreuzt dabei die Zerlegung des Aluminiumbildes in 100 Teile. Longos charakteristisches Verfahren des Hyperrealismus – aus der Bildmaschinerie der Medien bekannte Sujets auszuwählen und diese in schwarzweißen Zeichnungen in Übergroße aus ihrem ursprünglichen Kontext zu

<sup>11</sup> Zu Literatur von und über Robert Longo vgl.: <https://portal.dnb.de/opac.htm?method=simpleSearch&query=118816047> im Katalog der Deutschen Nationalbibliothek [Zugriff: 06.06.2017].

isolieren – arbeitet entgegen dem schnellen Blick auf glänzende Oberflächen. Longos Werk problematisiert stattdessen normierte, „schwarzweiß“ vereinfachte Denkmuster, mittels derer man die Welt zu verstehen und zu konsumieren glaubt.

#### 4.2.3 Simone Westerwinter, „Namensaquarelle“



**Abbildung 8:**

Simone Westerwinter,  
„Namensaquarelle“, 2001.  
Aquarell auf Bütten, 60 Teile,  
je 0,7 × 1 Meter.

Simone Westerwinter hat 2001 den Auftrag angenommen, als Nachfolgeprojekt zu Warhol und Longo eine Serie von 60 Namensaquarellen zu fertigen. Als geschlossene Gruppe gehängt, ergibt sich schlaglichtartig ein Porträt des Unternehmens im Sommer 2001 mit ausgewählten Autotypen und Personennamen. Namensaquarelle, an denen die Künstlerin seit 1995 als Werkgruppe arbeitet, entstehen ausschließlich im Auftrag, es sind moderne Porträts. Unter 110 reinen Farbtönen wählt der Porträtierte seine persönliche Lieblingsfarbe. Namensaquarelle haben eine normierte Seite: Schrifttype, Format, Ausführung sind konfektioniert, wie der Name familiär „vorgegeben“ ist. Mit unserem Leben färben wir unseren Namen „persönlich“ ein – dafür steht die von der Künstlerin offerierte Farbwahl. Firmen, Institutionen, aber auch Autos können sich den Namen nicht individuell aussuchen – dann entscheiden andere. So gab für die Namensaquarelle von Autos der Marke Mercedes-Benz die Mehrzahl der Kunden den Ausschlag – Lieblingsfarbe des Jahres 2001: Silber.

#### 4.2.4 Vincent Szarek, „Moving in Stereo“, „Silver Slide“, „Red Hood“

Vincent Szareks skulpturale Objekte erscheinen als Superlative der Form: luxuriös glänzende Oberflächen, nahtlos und aus einem Guss, wirken, als seien sie vom Himmel gefallen und durch den Luftwiderstand aerodynamisch geformt worden. Tatsächlich handelt es sich bei „Silver Slide“ und „Red Hoods“ um künstlerische Weiterentwicklungen von Designelementen des Mercedes-Benz SLR. Szareks lackierte Fiberglasobjekte basieren auf computergenerierten Entwürfen, welche dann, bis zum letzten Finish, über eine von Szarek eigens entwickelte Produktionsstraße gefertigt werden.



**Abbildung 9:**  
Vincent Szarek,  
„Moving in Stereo“, „Silver Slide“,  
„Red Hood“ (v. l. n. r.), 2003-05.  
Fiberglas, lackiert.

Ich arbeite an Skulpturen auf der Basis von Spezialanfertigungen und individuellen Aufmachungen. Diese Skulpturen beziehen sich auf Autos und andere Spezialanfertigungen im Objektbereich. Die Herstellung bezieht digitale Technologien ein (CAD/CAM), die rasche und unendlich variable Veränderungen der Form erlauben. Ich bin an der Individualisierung von Objekten interessiert, an der Herauslösung von Objekten aus der modernen industriellen Serienproduktion, wie sie für Individuen immer weitgehender (und billiger) verfügbar und zugänglich sind.«<sup>12</sup>

#### 4.2.5 Die Videoarbeiten von Sylvie Fleury

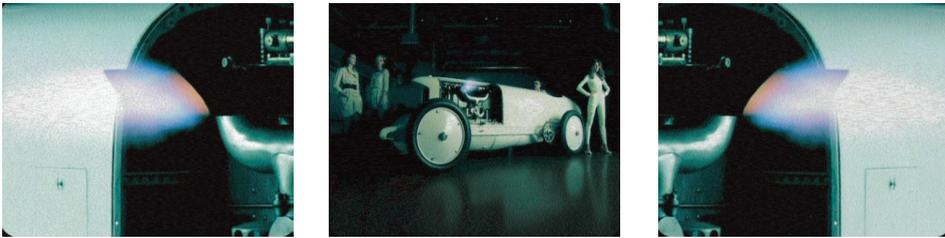


**Abbildung 10:**  
Sylvie Fleury,  
„Swiss Polish Meditation“, 2005.  
3-Kanal-Projektion, 23:41 Minuten.

Im Auftrag von Mercedes-Benz France hat Sylvie Fleury im Jahr 2005 eine Serie von sechs Videoarbeiten für das neue Mercedes-Benz-Markencenter Paris gedreht. Die Filme verschmelzen den Mythos der legendären Mercedes-Benz-Automobile vom Blitzen-Benz über den Flügeltürer bis zum C 111 mit den aktuellsten zeitgenössischen Ideen aus Kunst und

<sup>12</sup> Vincent Szarek, in: Renate Wiehager, *Minimalism and After. Traditionen und Tendenzen minimalistischer Kunst in der Daimler Art Collection*, überarbeitete Neuauflage, Ostfildern 2010, S. 566.

Mode. An den authentischen Stuttgarter Schauplätzen der historischen Mercedes-Benz-Karosserien – in den Showrooms, Werkstätten und auf der Teststrecke des Classic Center Fellbach bei Stuttgart – lässt Fleury weibliche Models mit trendigem Outfit in einer Art minimalistischer Choreografie klassisch „männliche“ Handlungen dirigieren und vorführen: Flügeltürer werden wie futuristische Engel auf- und niedergefahren, die Models polieren mit Händen die lackglänzenden Kurven von Oldtimern, Kosmetikprodukte werden von breiten Rennreifen gecrasht, Motoren auf Touren gebracht, Silberkugeln durch die Werkshallen gefegt. Die Models sind einmal Akteurinnen, einmal emotionslose Zuschauerinnen. Auffällig an allen Videoarbeiten ist der Verzicht auf die ereignishaft Story zugunsten stoisch wiederholter einfachster Handlungen und Gesten. Das vermittelt den Videos ihren avantgardistischen, surrealen, okkulten Charakter. „Pullmann Moment“ zeigt einen 1964er Pullman Mercedes, ein Model ist Chauffeuse, zwei andere Models sitzen im Fond. Der Wagen fährt eine Schleife, hält dann an. Die Frauen steigen aus, öffnen den Kofferraum, um ein Dutzend Paare High Heels herauszunehmen, und legen diese auf den Asphalt. Dann steigt die Frau im Kleid in den Kofferraum, die zweite setzt sich wieder in den Fond, der Wagen startet.



**Abbildung 11:** Sylvie Fleury, „Blitzen-Benz BANG“, 2005. 3-Kanal-Projektion, 07:02 Minuten.

In „Blitzen-Benz BANG“ inszeniert Fleury einen weißen 1909er Blitzen-Benz im schattigen Dunkel einer Werkstatt im Classic Center Fellbach. Drei Models stehen reglos neben dem Wagen, sehr elegant wirkend und unbeweglich. Zwei Mechaniker bringen den Blitzen-Benz zum Laufen, dies ist eine unendliche Kraftanstrengung. Der Motor fängt an zu donnern und spuckt schwarzgrauen Rauch aus samt blauen Zündflammen.

#### 4.2.6 Nic Hess, „Nase XL“

Neue Auftragsarbeiten für Daimler entstanden 2011 im Rahmen von ›125 Jahre Automobil‹. Der Schweizer Nic Hess hatte, gemeinsam mit der Mercedes-Benz-Designabteilung, für die Rennkurve des Rennwagenbereiches im Mercedes-Benz Museum Stuttgart eine temporäre raumgreifende Installation entwickelt, mit einem Patchwork-Nomadenzelt für einen DTM-Wagen, einer großen „Klebeband-Zeichnung“ und weiteren skulpturalen Eingriffen.

**Abbildung 12:**  
 Nic Hess, „Silberpfeile – Reversed  
 and Extended“, 2011.  
 Teppiche, Reifen, Klebeband,  
 diverse Stoffe, Wandmalerei,  
 ca. 15 × 80 Meter



**Abbildung 13:**  
 Nic Hess, „Nase XL“, 2011.  
 PU Schaum, Autolack,  
 2 × 2 × 4,4 Meter.



#### 4.2.7 Michael Sailstorfer, „C 111“

Der Münchner Michael Sailstorfer reflektiert in seiner Auftragsarbeit die Designpraxis des Morphing, indem er einen Mercedes-Benz 190 per Collagetechnik in einen fahrbereiten C 111 umbaute. Das Konzept seiner Skulptur „C 111“ sah vor, ein auf dem Gebrauchtwagenmarkt leicht verfügbares 1980er-Jahre-Modell des Mercedes-Benz 190 durch Demontage, Zerschneiden und Remontage in eine Kunstversion des seltenen, daher äußerst begehrten C 111 zu morphen – das Traumauto des Künstlers seit Jugendtagen. Der Fokus dieser Arbeit liegt vor allem auf den vielfältigen Kontextverschiebungen, welche mit der materialintensiven Collage verbunden sind. Nach der Testfahrt wurde die Skulptur auf einem Sockel im Atrium des Mercedes-Benz Museums wie eine Designstudie präsentiert, die gleichsam Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft in einem hochgradig individualisierten Fahrzeugentwurf verschmilzt.



**Abbildung 14:**  
Michael Sailstorfer,  
„C 111“, 2011.  
Mercedes 190 E (W201),  
1,12 × 1,83 × 4,44 Meter.

#### 4.2.8 Patricia London, „On the Road“

„On The Road“, eine Auftragsarbeit der Münchner Künstlerin Patricia London, ist ein 44 Meter hohes und acht Meter breites Wandbild. Es erstreckt sich vom zweiten bis zum 12. Stockwerk am Standort Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland Berlin, nur unterbrochen durch die Geschosdecken. Auf den ersten Blick könnten ein riesiger organischer Science-Fiction-Bio-Motor dargestellt sein oder auch die Wege eines Vertriebssystems. Die Formen sind ursprünglich Rennbahnen. Die blaue Form, die sich durch alle Geschosse zieht, ist die Avus in Berlin, die erste ausschließlich für Autos nutzbare Straße Europas. Sieger mit Mercedes auf der Avus waren 1926 und 1931 der Mercedes-Verkäufer Rudolf Caracciola, 1932 Manfred von Brauchitsch, 1935 Luigi Fagioli mit dem legendären Silberpfeil und 1955 der berühmte vielfache Weltmeister Juan Manuel Fangio.



**Abbildung 15:** Patricia London, „On The Road“, 2013. Siebenteilige Wandmalerei, 8 × 44 Meter.

Die weiteren, abstrakt-graphisch dargestellten Rennbahnen sind Daytona (orange), Catalunya (violett), Monza (dunkelgrün), Ahveniston (gelb), Sachsenring (hellgrün) und Circuit India (magenta). Thematisiert wird das Autofahren an sich, reflektiert auch im gewählten Titel „On The Road“, der das legendäre Buch von Jack Kerouac zitiert, der in den 1940er Jahren die USA durchquerte.

#### 4.2.9 Platino, „Circling Motifs“



**Abbildung 17:**  
 Platino, „Circling Motifs“, 2016.  
 Wandmalerei, Acrylatfarbe, Acryl,  
 Pigmente auf lasiertem Sichtbeton,  
 2,8 x 2,8 Meter.

Das Wandbild des Stuttgarter Malers, Fotografen und Installationskünstlers Platino, eine Auftragsarbeit der Daimler Art Collection und MB Powertrain, referiert in abstrahierter Form auf die Geschichte der Daimler-Motorenentwicklung und übersetzt diese in ein zeichenhaftes, ortsspezifisches Kunstwerk. Die Streifen spielen auf Gestaltprinzipien des nahegelegenen Mercedes-Benz Museums an und tauschen sich farblich mit der (Stadt-)Landschaft aus, die durch die gegenüberliegende Fensterfront im Raum gegenwärtig ist. Die Streifen Blau, Gelb und Orange sind mit metallisch anmutenden Pigmentlasuren nuanciert und thematisieren symbolisch aktuelle und historische Antriebsenergien für die Motorenentwicklung. In den Rotationsformen zeigen sich Ur-Rad und Mercedes-Stern, Motorenentwicklung und Corporate Identity in wechselweiser Zuordnung und Beeinflussung.

## 5 Ein Statement als Fazit

1. Unternehmenskunstsammlungen musealer Prägung kommt im Allgemeinen und als Daimler Art Collection im Speziellen eine erhebliche gesellschaftliche Bedeutung zu.
2. Im gesamtgesellschaftlichen Kontext stellt Kunst einen Beitrag des Unternehmens zu seiner CSR dar, also seiner Aufgabe, gesellschaftliche Verantwortung zu tragen.
3. Die Daimler Art Collection als Unternehmenskunstsammlung erhebt den Anspruch, sich über das Medium Kunst am aktuellen gesellschaftlichen Diskurs zu unterschiedlichen Themenfeldern sowohl international als auch national zu beteiligen bzw. beteiligen zu können.
4. Die Daimler Art Collection erfüllt, ganz im Sinne des Aufgabenspektrums, welches das *International Council of Museums* für Museen benannt hat, die Funktion, künstlerische

Zeugnisse unserer Gegenwart zu erwerben, zu bewahren, zu erforschen, bekannt zu machen, zu kommunizieren und auszustellen.

5. Explizit erfüllt die Daimler Art Collection einen Bildungsauftrag und fördert darüber hinaus in besonderer Weise die Gegenwartskunst. Und last, but not least:
6. Mittels des Mediums „Kunst“ wird ein erweitertes Identifikationsfeld geschaffen, das Unternehmen und Mitarbeiter verbindet und die Unternehmenskultur prägt.

## Abbildungsnachweise

alle	Art Department, Daimler AG
3-5, 9	Foto: Uwe Seyl, Stuttgart. © VG Bild-Kunst, Bonn 2017
6, 7	Foto: Lisa Rastl, Wien. © VG Bild-Kunst, Bonn 2017
8, 12, 13	Foto: Brigida Gonzalez, Stuttgart. © VG Bild-Kunst, Bonn 2017
10, 14, 16	Foto: Jürgen Altmann, Stuttgart. © VG Bild-Kunst, Bonn 2017

# Abschlussdiskussion der „Stuttgarter Tage 2016“ am 11. Oktober 2016

*Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp:*

Unser Moderator Michael Petersen ist Diplom-Wirtschaftsingenieur, er war über Jahrzehnte bei der Stuttgarter Zeitung tätig. Er ist genau bei der Sache gegenwärtig tätig, die hier als wichtiges Desiderat angesprochen wurde, nämlich bei der Befragung von Zeitzeugen. Dazu arbeitet er gegenwärtig – und wird dies auch fortsetzen – für das Mercedes-Benz-Archiv. An unserer Abschlussdiskussion werden Herr Dr. Braun teilnehmen, Herr Kooyman, Frau Professorin Müller und Frau Dr. Ebert. Wir haben hier eine illustre und kenntnisreiche Runde zusammen, um uns in der verbleibenden Zeit von etwa einer dreiviertel bis einer Stunde durch die Rekapitulation der Veranstaltung zu führen. Auch weitere Aspekte können aufgegriffen werden. Sie alle sind eingeladen, ihre Beiträge zu bringen in Form von Fragen oder auch Diskussionspunkten. Vielleicht verwickeln Sie sich auch selber in Diskussionen.

*Michael Petersen:*

Ich darf die Runde noch einmal kurz vorstellen: Frau Dr. Ebert ist die Leiterin Mobilität und Verkehr im Technischen Museum in Wien; Frau Professorin Müller ist Direktorin im Museum der Arbeit in Hamburg; Herr Kooyman vertritt das Louwman-Museum in Den Haag und Dr. Andreas Braun ist Kurator des BMW Museums.

Frau Müller, Sie haben eingeführt, dass es in der Museumslandschaft sehr gut läuft, dass die Besucherzahlen stimmen, dass es Science-Entwicklungen gibt, dass es Hybridvarianten gibt. Was macht Museen so faszinierend in einer Freizeitwelt, die digital ausgerichtet ist?

*Rita Müller:*

Vielleicht ist das Geheimnis das Konkrete, das uns auszeichnet, was die Ausstellung auch so besonders macht im Vergleich zu einem Buch, das wir lesen können, oder auch zu einem Beitrag in den Medien. Was ich mitnehme von der Tagung, ist, wie vielfältig die Häuser sind, wie unterschiedlich die Ansätze, mit den Themen umzugehen: im Mercedes-Benz Museum eben ganz anders als im Sächsischen Fahrzeugmuseum in Chemnitz. Und ich finde gerade das spannend, also diese Bandbreite der Möglichkeiten, die Vielfalt. Wenn alle Museen, alle Häuser gleich aussehen würden, wir alle die gleiche Message vermitteln, dann hätten wir nichts zu diskutieren. Auch wurde deutlich, dass die Häuser nicht einfach nur schön sein wollen. Schönheit ist was Schönes, Ästhetik ist was Schönes, aber wir wollen alle darüber hinaus Funktionen erfüllen. Ich glaube, das wurde gerade bei den letzten Beiträgen besonders deutlich.

*Petersen:*

Die Präsentationen fallen ganz unterschiedlich aus. Der Kurator des BMW Museums setzt in der 100-Jahre-BMW-Ausstellung auf dezente Farben, graue Hintergründe, auch weiße Hintergründe, ganz anders als das Louwman-Museum. Herr Braun, wie sind Sie darauf gekommen, die Farben so zurückzunehmen? Oder umgekehrt, können grelle Farben nicht auch stören oder den Blick auf ein Exponat beeinträchtigen?

*Andreas Braun:*

Unsere aktuelle Sonderausstellung ist ein Sonderfall, das Design wurde genau auf dieses Thema zugeschnitten. Eine nächste Wechselausstellung zur Marke BMWi wird mit anderen Materialitäten, mit anderen Farben oder Oberflächen arbeiten. Für mich herrschte in der Vergangenheit ein Zuviel dessen, was Szenographie heute bietet. Ich glaube, der Kurator, der Ausstellungsmacher sollte sich schlicht fragen, was will ich aussagen? Er sollte nicht darauf schießen, wie kann ich mit jener Szenographie oder diesen Mitteln die größtmögliche Faszination erreichen? Das ist manchmal ein Rückschritt. Es bedeutet einen gewissen Verzicht, vor allem, wenn man um die Möglichkeiten weiß. Das geht mir manchmal so bei der Auswahl von neuen Medien. Ich werde nie vergessen, wie mir ein alter Ausstellungsmacher vor 20 Jahren gesagt hat: Herr Braun, wenn Sie was zu sagen haben, schreiben Sie es erst mal auf ein Blatt DIN-A4-Papier, pappen Sie es an die Wand, dann kann man es lesen. Manche große Firmen sagen, ihre Ausstellung braucht diesen technischen Touch oder die jungen Zielgruppen reagieren nur noch auf etwas ganz Bestimmtes – es sollte alles wohl überlegt sein. Ich muss mir um das Objekt Gedanken machen und über den Hintergrund und alles andere. Ich glaube, es ist die heutige Kunst, alles im Blick zu behalten.

*Petersen:*

Das Objekt steht auch bei Ihnen, Herr Kooyman, sehr im Mittelpunkt!

*Ronald Kooyman:*

Ja, das stimmt. Die Objekte sind immer der Mittelpunkt, aber ich denke, dass in vielen Fällen die Objekte auch etwas Unterstützung brauchen mit einem Bild, aber nur mit einem Bild. Man sollte nicht zu viel einfügen, nicht ein Diorama.

*Petersen:*

Also darf die Szene drum herum nicht zu sehr in den Vordergrund rücken?

*Kooyman:*

In unserem Fall ist das Automobil das Objekt und alles andere sollte weit dahinter stehen.

*Petersen:*

Frau Ebert, Sie haben von einem Höllenritt gesprochen, als es darum ging, in eineinhalb Jahren in Wien eine Dauerausstellung zu kreieren – eine Ausstellung, die man durchaus verbessern könnte, sagten Sie. Wenn jetzt irgendein Mäzen käme oder ein Nachlassverwalter eines Freundes Ihres Hauses mit zehn Millionen Euro, was würden Sie denn machen?

*Anne-Katrin Ebert:*

Ja, also erst mal, die eigentliche Zeit, die wir für die Umsetzung hatten, war nur ein Jahr, uns blieb sehr wenig Zeit. Wir Museen machen eigentlich einen Sprechakt im Raum. Wir wollen etwas erzählen im Raum. Und unsere Wörter, unsere Ausdrucksweisen umfassen ein ganzes Repertoire an Möglichkeiten. Es gibt Objekte, es gibt Texte, es gibt Medien, es gibt Licht, es gibt Architektur. Da wir es mit Objekten zu tun haben, die normalerweise nicht so ganz leicht sind, ist das natürlich schon erst mal ein erster großer Faktor. De facto haben wir teilweise in unserer Ausstellung mit Objekten gearbeitet, die einfach schon standen und um die wir herumgearbeitet haben. Wenn man viel mehr Geld zur Verfügung hat, dann kann man Objekte ganz anders in die Hand nehmen, Objekte anders setzen und anders mit Raum umgehen. Es gibt ganz unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeiten. Wir haben in dieser zweitägigen Tagung gesehen, wie groß eigentlich das Spektrum an Möglichkeiten ist vom Sächsischen Fahrzeugmuseum bis hin zu BMW oder Mercedes-Benz; dass ganz große Unterschiede bestehen, wie wir unseren jeweiligen Sprechakt letztlich durchziehen können.

*Petersen:*

Sprechakt war ein Stichwort, das vorhin genannt wurde, wenn es um Menschen geht. Zeitzeugenbefragungen sind eine Möglichkeit. Machen Sie so etwas, ist das ein bewährtes Museumsrezept, damit Leute, die vieles rund um die Objekte erlebt haben, in die Ausstellung mit einbezogen werden?

*Ebert:*

Vielleicht antworte ich kurz noch für unser Haus. Wir sind dem Sammeln und Bewahren von materiellem und immateriellem Erbe verpflichtet, und dazu gehört, dass wir im Zuge von Objektschenkungen die Personen ausführlich befragen zur Objektgeschichte. Alles wird dokumentiert und eingebunden in unsere Form des Bewahrens von technischem Kulturgut. Die Menschen gehören unbedingt dazu.

*Müller:*

Ich habe gestern ein Foto gezeigt mit unseren sogenannten Praxisexperten, wie wir sie nennen, so die ehemaligen Drucker und Setzer im graphischen Gewerbe. Wir haben sie interviewt, um festzuhalten, was sie in ihrem Berufsleben erlebt haben, wenn es um das Thema Arbeit geht. Wir machen das natürlich auch im Hafen. Dort gibt es die sogenannten Hafensenioresen, die von einer Zeit über ihren Beruf erzählen, bevor der Containerhafen entstanden ist.

*Petersen:*

Wo ist das Aufbewahrenswerte, was sollte man aufbewahren und was nicht? Herr Braun.

*Braun:*

Darüber kann ich jetzt nur mittelbar sprechen. Die Kompetenz dazu liegt innerhalb der BMW Group Classic im Bereich Archiv und der historischen Fahrzeugsammlung. Und ich bin auch sehr froh, dass das getrennt ist, weil diese Experten nach eigenen Strategien arbeiten

und wir natürlich davon ungemein profitieren. Auf Ihre Frage vorhin: Zeitzeugen werden bei uns interviewt, das machen die Archivkollegen, die auch ganz anders an die Sache rangehen, die auch die zu Interviewenden teilweise vorher schon kennen. Wir als Museum können davon jetzt mittel- und auch langfristig nur profitieren.

*Petersen:*

Da herrscht offenbar Einigkeit, dass Erfahrung und Wissen gesammelt werden muss, um diese Exponate auf eine besondere Art am Leben zu erhalten. Aber was ist Original, Herr Kooyman? Ist der Mercedes 540 K Stromlinie, über den Herr Reichert vom Mercedes-Benz Classic Center berichtet hat, ein originales Auto? Man hatte ein Chassis, und man hatte eine Hinterachse, viel mehr war nicht.

*Kooyman:*

Das ist gefährlich. Ich glaube ganz sicher, wenn es ein Original ist, dann braucht man ein Chassis. Natürlich braucht man den richtigen Motor, aber den gab es nicht mehr. Also wurde ein ähnlicher Motor mit einer anderen Nummer verwendet. Die Karosse bei diesem 540 K Stromlinie ist ein Nachbau, eine Rekonstruktion. Ich glaube, dass Mercedes als Hersteller so arbeiten kann. Wenn jemand anders außerhalb des Unternehmens so vorgeht, ist das nicht richtig.

*Petersen:*

In England gibt es viele Pläne und viele tolle Karosseriebauer – wenn so ein Fahrzeug dort entstanden wäre, würden Sie es bei Louwman nicht ausstellen?

*Kooyman:*

Ich denke, nur Mercedes kann so etwas machen. Der ursprüngliche Entwurf des Stromlinienwagens stammt von Mercedes. Darum sage ich ja zu diesem großen Projekt, gut gemacht.

*Petersen:*

Zum Glück wurde dieses Chassis auch hier bei Mercedes-Benz wiederentdeckt, das hat die Sache etwas einfacher gemacht. Ist das bei BMW ähnlich? Gibt's da eine Grenze hinsichtlich der Originalität?

*Braun:*

Wir haben ganz klare Auflagen, wie weit wir gehen können. Ich glaube, dass es bei uns auch Grenzen gibt der Authentizität. Bestimmte Disney-World-Effekte werden wir nie verwenden. Schließlich steht der Name BMW Group Classic dahinter. Wir haben von Herrn Reichert gehört, wie mit Tradition, mit Verantwortung, mit Wiederherrichten, Herleiten auch unter Verwendung von neuesten Technologien gearbeitet wird. Das bringt letztlich mehr Leute ins Museum. Ich weiß genau, dass sich Besucher an diesem Wagen die Nase plattdrücken werden. Sie beachten auch die Restaurierungswerkstatt, die permanent immer in einem Museum eingerichtet ist, wo man Altes und Neues zusammenfügt. Wir hätten so gern bei uns im BMW Museum eine komplett eingerichtete Restaurierungswerkstatt, bei der Besucher sehen können, wie gearbeitet wird. Leider lassen die Arbeitsschutzgesetze nicht zu, dass man Men-

schen bei der Arbeit über die Schulter schaut. Aber an sich ist das doch die schönste Möglichkeit der Anschauung, die ein Automobilmuseum oder ein Museum überhaupt leisten könnte.

*Petersen:*

Und es wäre eine ganz neue Form eines Science Centers.

*Braun:*

Wenn man in die Richtung gehen möchte, ja.

*Petersen:*

Frau Ebert, wie ist das bei Ihnen, wo es nicht nur um Autos geht, sondern auch um andere Exponate? Gibt es eine eigene Werkstatt? Wird manches ganz behutsam restauriert, oder sind die Stücke so schön, wie sie eben sind?

*Ebert:*

Wir haben als Bundesmuseum einen anderen Zugang als die Automuseen. Wir haben in den letzten Jahren den Schwerpunkt darauf gesetzt, die Nutzungsgeschichte zu erhalten hinsichtlich verschiedener Objekte. Wir kaufen jetzt nicht unbedingt fabrikneue Werkauslieferungsobjekte, sondern wir versuchen, Objekte zu erwerben, die in Gebrauch waren. Diese Gebrauchsspuren sind uns sehr wichtig. So habe ich vor kurzem einen Puch-Motorroller erworben. Ein seitlicher Abdeckdeckel fehlte. Der Besitzer hatte ihn runtergenommen, weil er immer wieder Ärger mit den Zündkerzen hatte. Während der Schrauberei hat er das Ding zur Seite gelegt, und es nie wieder gefunden. Das ist so eine Geschichte, die wir gerne auch in dieser Form behalten. Wir versuchen gar nicht, den Deckel zu rekonstruieren oder einen anderen Deckel aufzutreiben.

*Petersen:*

Das ist dann original.

*Ebert:*

Es ist die Objektgeschichte dazu. Und darauf legen wir den Schwerpunkt. Man kann von einer Konservierung sprechen – wenn wir jetzt diesen Begriff nehmen wollen. Im Museum bevorzugen wir weniger Rekonstruktionen und Nachbauten, zumal wir, anders als die Automobilhersteller, dazu auch weder über die Infrastruktur noch über das Know-how verfügen.

*Müller:*

Das trifft nicht nur auf Ihr Haus zu, sondern auf viele der Industriemuseen, die Wert darauf legen, dass ihre Exponate Gebrauchsspuren zeigen. Es soll zu sehen sein, dass es jeweils eine Nutzungsgeschichte gibt. Auch all die Häuser, die sich mit dem Thema Arbeit beschäftigen, sollten Objekte zeigen, die Gebrauchsspuren haben. Wir wollen ja sehen, dass die Stücke benutzt wurden. Wir wollen keine fabrikneuen Produkte, sondern versuchen, die Arbeit daran zu zeigen. Deswegen sind uns diese Spuren umso wichtiger. Es kommt immer drauf an, warum man etwas sammelt und in welchem Kontext man es später zeigen möchte. Das gilt ja

auch für die während der Tagung vorgestellten Unfallgeschichten. Wenn man alle Unfallspuren an einem Fahrzeug beseitigt hätte, geht der Kontext verloren.

*Petersen:*

Wenn ich Ihnen vier so zuhöre, dann geht es um das Objekt an sich und weniger um das Drumherum? Herr Braun, Sie haben es erwähnt, dass es wirklich um den Kern geht, um die Marke, um das, was ich mit meinem Museum zeigen will, und weniger darum, jedem Zeitgeist hinterherzurennen.

*Braun:*

Im BMW Museum erhalten wir sehr oft Besuch von anderen Museumsdirektoren. Sie kommen beispielsweise aus St. Petersburg oder aus Moskau und erzählen in größter Bescheidenheit, wie ihre eigene Sammlung aussieht. Sie sehen bei uns den wunderbaren Zauber von LEDs, die sich auf, ich weiß nicht wie vielen, Millionen Quadratmetern ausbreiten. Sie fragen mitunter offen, aber auch etwas verzagt: Wo sollten wir in den nächsten Jahren investieren? Wir würden gerne auch die Besucherzahlen höher bringen, wird argumentiert. Ich warte nur auf solch eine Frage, und erkläre immer wieder: Vergesst diesen Ansatz! Ich bin Geisteswissenschaftler. Wenn ich von Marketing und Markenführung eine einzige Sache gelernt habe, die gut ist und die man übernehmen kann in sehr, sehr vielen Lebensbereichen, dann ist es die einer konsequenten Markenführung. Sie kennen vielleicht das Modell vom Markenkern, von Markenwerten drumherum, die sich daraus ableiten, man geht immer weiter in die Facetten über. Das ist eine Art Pflaume, eine Art Ei, die jeder Automobilhersteller, aber ich glaube jeder größere Produzent, der auf Marketing schwört und es auch sinnvoll einsetzt, auf jeden Fall braucht. Das ist eine Form der eigenen Markenidentität. Das ist wie eine Persönlichkeit. Die kann vieles, aber die kann nicht alles. Und das ist auch gut so. Sie hat ein Profil. Sie steht für einiges, aber für anderes auch nicht. Sie spüren schon, worauf ich hinaus will, dass sich alle Museen am besten mal dieser Übung unterziehen. Sie sollten im Geheimen überlegen: Was ist unsere Hauptstoßrichtung? Wofür stehen wir unverrückbar? Daraus abgeleitet: Welche drei Eigenschaften sind es, und bitte nicht zehn, die können Sie nicht erfüllen. Für welche drei Dinge stehen wir? Davon abgeleitet, wie setzen wir das um? Welche Maßnahmen ergreifen wir, um auf den Kern zurückzukommen. Um es ganz platt zu sagen: Sie können nicht an einem Abend ein Dinner für einen Lions-Club anbieten und damit das ganze Museum auf den Kopf stellen, und am nächsten Tag nur ein pädagogisches Zentrum sein. Und versuchen Sie bitte nicht, die Pädagogik unten im Keller im frei gewordenen Hausmeisterbüro unterzubringen. Das ist mir heute und gestern während der Tagung auch aufgefallen, dass man sich am Ende als Museumsmensch fragt: Was sollen wir nicht alles noch tun, um Freizeit und Erwartungshaltung usw. gerecht zu werden? Um auf diese Moskauer Museumsdirektoren zurückzukommen, die erzählten mir von traumhaften transsibirischen Eisenbahnen, von denen sie, ich weiß nicht was alles haben. Das sind ganz kostbare Dinge, dafür stehen diese Museen. Und davon kann man bestimmte Dinge ableiten. Dann passiert es dem Museum auch nicht, dass es der Willkür eines Museumsdirektors ausgesetzt wäre, der da sagt: Wir müssen die Fassade übermorgen grün streichen. Es gibt etwas Unverrückbares, das

die Persönlichkeit eines Museums definiert. Es geht darum, was wir tun können und darum darauf Antworten zu finden. Alles können wir nicht. Und ich glaube, deswegen kommen die Besucher auch sehr, sehr gerne zu uns allen.

*Petersen:*

Das wäre ein tolles Schlusswort gewesen, aber so weit sind wir noch nicht. Jetzt ist die Zeit für alle im Saal gekommen, zu sagen, was man loswerden will.

*Wolfgang Ungerer:*

Mein Name ist Wolfgang Ungerer, ich arbeite für die Maybach Stiftung, und wir sind grade dabei, ein Maybach-Museum aufzubauen. Und wir fangen an mit den Zeitzeugeninterviews. Schön zu hören, dass die auch bei Ihnen sehr wichtig sind. Diese Interviews decken manches Ungesehene auf und geben dank persönlicher, relevanter Erfahrungen Wegweisungen. Die Produkte sind wichtig, aber was wir versuchen herauszuarbeiten, ist, was für Entscheidungen zu den Produkten geführt haben. Was hat sie letztendlich zum Leben erweckt. Es geht uns also darum, diese menschliche Komponente herauszuarbeiten. Das ist aus unserer Sicht ein kleiner Zusatz. Was mich aber interessieren würde: Sie haben alle zu kämpfen mit kleinen Budgets, mal größer, mal kleiner. Wir hatten vorher gehört, Chemnitz muss mit 100.000 Euro im Jahr auskommen muss. Wie schaffen Sie es, Menschen zu motivieren und zu mobilisieren und dazu zu bringen, sich für ihre Vorstellungen einzusetzen?

*Kooyman:*

Ich möchte gerne anfangen. Das ist in meinem Fall ganz einfach. Es ist ein Privatmuseum. Ich brauche hinsichtlich des Budgets nur eine Person. Wenn mein Vorschlag gut ist, klappt es. Die erste Frage von einem Designer ist immer: Was ist dein Budget für die Einrichtung? Ich sage dann, wir haben gar kein Budget, komm' mal mit einer guten Idee. Und wenn uns sein Vorschlag gefällt, sagen wir, okay, das machen wir.

*Müller:*

Das Museum der Arbeit gehört zur Stiftung Historische Museen. Bei unserem Vorstand ist eine Stabstelle für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit angesiedelt, die kümmert sich um das Fundraising. Da die erst ein Jahr so arbeitet, muss auch der Prozess des Fundraisings erst in Gang gesetzt werden. Aber ich glaube, es ist ein mühevoller Weg, die entsprechenden Kontakte zu pflegen und Ergebnisse einzufahren. Aber vielleicht können da andere Kollegen noch anderes berichten.

*Ebert:*

Für ein Technisches Museum mit Bildungsauftrag, dazu gehört das Wiener Museum, geht es nicht in erster Linie um Stichworte wie Produkt und Branding. Unsere Marketingabteilung, die gibt es natürlich, macht auch Sponsoringverträge für Ausstellungen. Es ist dann immer eine gewisse Gratwanderung und ein sehr genaues Austarieren, wie die Interessen der Wirtschaft im Museum zum Ausdruck kommen können und wie die ureigensten Museumsinteressen. Wir sagen immer unseren Sponsoren, dass ihr Name am Anfang der Ausstellung er-

wähnt wird. Dazu gibt es ein Paket an Möglichkeiten, Veranstaltungen bei uns im Haus zu machen. Das wird sehr gerne genutzt. Es gibt Führungen und Ähnliches, aber es gibt eben nicht den Fall, dass eine Firma gewissermaßen den Kuratoren in den Sprechakt, von dem ich jetzt die ganze Zeit immer gesprochen hatte, direkt eingreift. Da ist die Grenze, die aufrecht-erhalten werden muss. Unser großes Pfund als Haus ist, dass wir als eine Bildungseinrichtung angesehen werden. Es wird von uns erwartet, dass wir eine gewisse Wissenschaftlichkeit und eine gewisse Ausgewogenheit in unserer Präsentation haben. Und das ist ein sehr hohes Gut.

*Joachim Breuning:*

Ich erlebe das Sponsoringthema als ein sehr mühsames Geschäft, in das man sehr viel Zeit reinstecken muss, um relativ wenig Ertrag zu bekommen. In Deutschland sind die meisten Museen in irgendeiner Form öffentlich gefördert, glaube ich zumindest. Und wir alle machen den Tanz ums goldene Kalb Sponsor, dabei bekommen wir 95 Prozent unseres Budgets von irgendeinem Teil der öffentlichen Hand, also dem Gemeinderat, dem Stadtrat, wem auch immer. An die denkt man dann meistens nicht, obwohl das ja eigentlich unsere Sponsoren sind. Das wollte ich hier kurz anführen. Ich möchte noch auf etwas ganz anderes eingehen, und zwar auf die allererste Frage der Diskussion. Sie hatten diese nach oben gehenden Statistiken zitiert und gefragt: Ist denn jetzt eigentlich alles gut? Da möchte ich doch ein bisschen Wasser in den Wein schütten, denn zum einen, wenn man sich diese Statistik des Museumsbundes oder des Instituts für Museumsforschung genauer anguckt, sieht man, dass nicht für alle alles gut ist. Zum einen messen wir ja nur Besuche und nicht Besucher – da muss man schon mal drüber nachdenken –, zum anderen ist es so, dass ganz viele Museen sehr wohl in der Krise sind und zurückgehende Besucherzahlen haben. Die Steigerungen kommen hauptsächlich dadurch zustande, dass die großen Tanker ihre Blockbusterstellungen machen. Die generieren immer gigantische Besucherzahlen. Das hat Auswirkungen auf die Gesamtstatistik. Zum anderen, und da sind wir in einer guten Position, gewinnen die technik- und verkehrsgeschichtlichen Museen in letzter Zeit Besucher dazu. Das ist ein interessanter Fakt. Ich glaube, das liegt daran, dass Verkehr letztlich alle betrifft und das Thema für jeden in irgendeiner Form relevant ist. Ich bin ehrenamtlich auch Vorsitzender des Sächsischen Museumsbundes. Wir vertreten über 300 Museen in Sachsen. Ein Punkt, der mich schon länger umtreibt und den ich immer wieder meinen Mitgliedsmuseen sage: Entscheidend für euch ist, seid ihr relevant? Bei einem Firmenmuseum ist das etwas anders. Ein Firmenmuseum ist relevant, weil es ja in gewisser Weise in die Marketingstrategien des Konzerns einzahlte. Für öffentliche Museen ist die entscheidende Frage, die man sich stellen muss, seid ihr relevant, stellt ihr Fragen, die gesellschaftlich relevant sind, die die Leute da draußen interessieren und damit auch den Geldgeber, die öffentliche Hand motivieren, weiterhin zu investieren. Die Museen, die große Probleme haben, sind oft kleine Stadtmuseen, die erstarrt sind, bei denen nichts mehr passiert. Sie sind zu reich zum Sterben und zu arm, um zu leben. Deswegen ist es wichtig, dass wir Ausstellungen wie zur Elektromobilität machen. Oder meinetwegen auch eine Unfallausstellung, die ja überhaupt nicht so dieses schöne Thema ist, das wir im-

mer sonst in unseren Museen spielen. Gesellschaftliche Relevanz, das ist für mich der Knackpunkt für fast alle Museen.

*Petersen:*

Ja, entschuldigen Sie, ich dränge mir hier dazwischen, um Herrn Breuninger noch mal zu unterstützen. Die Statistiken, die ich im Kopf habe, besagen, dass die Besucherzahlen immer so um etwa 100 Millionen schwanken, jedenfalls in Deutschland. Sie steigen nicht an. Um diese Zahl dreht sich alles schon seit Ende der 80er Jahre. Und diese Besucher verteilen sich auf die zunehmende Zahl von Häusern. Manche müssen somit Besucherzahlenrückgänge von bis zu 40 Prozent hinnehmen. So kommt noch mehr Wasser in den Wein.

*Müller:*

Herr Breuninger, Sie spielen auf die Statistik an, die ich vorgestellt habe. In der Tat muss man die sehr differenziert anschauen. Ich habe sie vorgestellt als Reaktion auf das Thema, das man mir gestellt hat: Braucht unsere moderne Gesellschaft noch Museen? Hoppla, dachte ich. Dann habe ich mir erst mal angeguckt, wie sehen eigentlich die Zahlen aus? Auf den ersten Blick sieht alles super aus. Wir sind ganz gut aufgestellt, wir werden besucht. Warum müssen wir eigentlich da drüber diskutieren, ob man uns noch braucht? Das ist der Hintergrund dieses Einstieges gewesen. D. h. noch lange nicht, dass es uns wirklich allen gut geht. In der Tat gibt es sehr unterschiedliche Entwicklungen. Sie sagen ja auch, dass viele unserer Häuser ihre Besucherzahlen auch nur halten können oder steigern können, wenn sie attraktive Sonderausstellungen machen. Wenn man mit Themen auf die Besucher zugeht, die interessant sind, die relevant sind, die sie abholen, dann kann man Besucherzahlen steigern. Und diese Gesellschaftsrelevanz ist ja genau das Thema, das wir diskutiert haben. Ich denke, die meisten Häuser reagieren darauf. Ich glaube, man kann das tun, unabhängig von der finanziellen Ausstattung. Es geht eher darum, welche Strategie man anwendet oder in welche Richtung man sich selbst entwickeln möchte.

*[?]:*

Ich denke, wir sind mittendrin in dem spannendsten Thema, das uns alle hier beschäftigt. Dem Herrn Breuninger herzlichen Dank, dass er noch mal den Bogen geschlagen hat. Und wenn ich so auf die Bühne schaue, sind wir alle vertreten. Wir haben die öffentlichen Museen, wir haben die Sammlung, wir haben die Corporate Museums, wie es auf Neudeutsch heißt. Klar, wir benchmarken uns alle, dieses wunderschöne Wort, das in den 1990er Jahren kam. Da hört man immer: Ihr mit euren Werksmuseen, ihr mit euren Sammlungen, ihr mit euren Stadtmuseen. In einem Vortrag vor kurzem wurde das wunderbar dargestellt. Es wurden die drei Gruppen genommen und um sie herum ein Kreis gemalt oder eine Pflaume oder wie Sie es immer nennen wollen, lieber Dr. Braun, und da war dann alles drin. Da war historische Relevanz, gesellschaftliche Relevanz, Anzahl der Exponate, historische Qualität, Anzahl der Sonderausstellungen, Anzahl der Besucher, und dann ging es weiter mit solchen Sachen wie Servicequalität, Facility Management, Besucherzufriedenheit. Es wurde also dieses ganze Spektrum gemalt und dann aus einer empirischen Tätigkeit heraus diese drei Gruppen – öf-

fentliche Museen, Sammlungen und Corporate Museen – genommen und dann wurden die verschiedenen Ausprägungen dieser jetzt nicht in aller Vollständigkeit genannten Punkte skizziert. Bei den einen gab es hier ganz viel und bei anderen ganz wenig, bei den Nächsten dort ganz viel und dort ganz wenig, bei den Dritten auch, und dann wurden alle drei übereinandergelegt. Und siehe da, alle genannten Punkte waren im Bereich von 90 bis 100 Prozent zu finden. Und das ist jetzt kein Schlusswort, aber ich mag es wirklich mitnehmen. Schaut doch mal rechts und links, wie die das machen. Und wenn eine Ausstellung nicht mehr so aktuell ist, dann fragt doch mal nach Besucheroffensiven oder was auch immer. Ich glaube, das ist eine Sache, von der wir alle als Vertreter dieser drei Gruppen extrem viel mitnehmen können.

[?]:

Ja, ich komme aus einem Museum, das heißt jetzt Technoseum, das entstammt aus dieser modischen Zeit der 2000er Jahre, im Untertitel ist es das Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Ich möchte ein Plädoyer für den Aspekt der Arbeit mit reinbringen, das sich eher an die privaten Museen richtet. Wir haben mal eine Ausstellung gemacht in den 90er Jahren mit dem Titel: Restaurieren heißt nicht, wieder neu machen. Im Mittelpunkt stand die Restaurierung eines damals noch in Mannheim gefertigten Benz von 1926, an dem haben die Restauratoren gearbeitet. Das war nicht ganz so erfolgreich, weil null Fortschritt festzustellen war. Die Restauratoren mussten halt dauernd erklären, was sie machen, aber das ist sehr gut angekommen. Und angesichts des wirklich sehr beeindruckenden Vortrages gestern Abend über den Wiederaufbau, die Restaurierung dieses wunderschönen Mercedes 540 K Stromlinie habe ich gedacht, das wäre doch eine Anregung, so etwas wie die Restaurierung stärker einzubringen; und zwar auch unter dem Gesichtspunkt aussterbender Berufe. Was macht ein Stellmacher? Was macht ein Wagner? Auch um neue Berufe soll es gehen: Was macht ein Mechatroniker heute? Wir haben im Moment die Aktion Münzprägen. Wie wurden früher Münzen geprägt? Ein Fachmann erklärt zwei Stunden lang, wie wurde, wie wird gearbeitet, wie ist das Ganze entstanden? Menschen gehören immer dazu. Wir haben schöne Technik, aber wir sollten die Menschen, die diese Technik produziert haben, mit einbringen. Das Stichwort Arbeitsschutz war mir jetzt ganz neu, aber es gibt bestimmt Wege, zeitweise darum herum zu kommen.

[?]:

Ich würde gern auf den Aspekt zu sprechen kommen, dass die Museen eine Art materielles Gedächtnis sind. Wir haben uns jetzt ein bisschen an der Frage festgebissen, wie man mehr Besucher ins Museum bekommt. Aber es ist natürlich so, dass die Aufbewahrungs- und Vorhaltepflcht der Museen besteht. Die Relevanz kann man nicht nur aus den Besucherzahlen ableiten, weil die nicht gezählt, sondern eher gewogen werden sollten. Es gibt sicher Museen, die würde man landläufig als nicht so relevant einstufen, aber sie verfügen in ihren Sammlungen über Exponate, die ganz einzigartig sind. Ich denke, gerade dieses Museum in Chemnitz hat gezeigt, dass private Initiativen bewirken, dass Wissen und Exponate in ein Museum fließen. Das sind ganz wichtige Prozesse. Ich denke, dass man bei der Frage, ob ein Museum noch bestehen darf, sehr vorsichtig sein muss. Alle zur Verfügung stehenden Parameter soll-

ten gewichtet werden. Wenn ein Kontinuitätsstrang eines Museums erst mal gekappt ist, bedeutet dies meistens das Ende. Vielfach ist es eben so, dass es noch sehr viele Schätze gibt, gehobene und ungehobene. Und ich finde, die Tagung hat jetzt auch gerade diese große Vielfalt an Museumstypen gezeigt, die letztlich die Museumslandschaft bei uns auch so reichhaltig machen.

[?]:

Natürlich ist Sammeln unsere Hauptaufgabe oder eine Säule. Es gibt ja immer die vier Säulen, die auch der Deutsche Museumsbund predigt, also Sammeln, Bewahren, Ausstellen, Vermitteln. Und natürlich ist Sammeln eine Säule, und wir sammeln nicht nur für uns und nicht nur für aktuelle Ausstellungen, sondern tatsächlich auch für die Nachwelt. Wenn wir tolle Sammlungen haben, es aber nicht schaffen, sie der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, dann läuft irgendwas schief. Mein Haus ist in den 80er Jahren entstanden. Und was macht man, wenn man eine Sammlung aufbaut? Man nimmt erst mal alles, weil man ja gar nicht weiß, was noch kommt? Man nimmt, das ist kein gezieltes Sammeln. Irgendwann merkt man, dass man Dinge in der Sammlung hat, die gar nicht passen. Manchmal weiß man gar nicht mehr, in welchem Kontext die standen. Und da haben wir die Aufgabe, irgendwann zu sagen: Okay, jetzt müssen wir ein bisschen bereinigen oder vielleicht bei anderen Kollegen nachfragen. Habt ihr einen Bedarf an gewissen Objekten, mit denen wir in unserer Sammlung nichts mehr anfangen können? Wir sollten mit einem Konzept und mit einer Strategie sammeln, uns überlegen, was wir wollen, auch unsere Lagerkapazität, unsere Depots, unsere Flächen sind ja nicht unbegrenzt. Wir müssen schauen, ob wir etwas aus der Sammlung sozusagen auch mal entlassen müssen. Das sind alles Fragen, mit denen wir uns beschäftigen.

*Matthias Dudt:*

Matthias Dudt, Automobilmuseum Eisenach. Ich will mich erst mal für diese Tagung bedanken. Ich habe sehr viele Anregungen mitgenommen. Ich will von dem Sammeln wieder auf eine andere Anregung zurückkommen, nämlich auf die Inszenierung und den Markenkern. Wir sind ein ganz kleines Museum und haben ein Budget, das nur unwesentlich größer ist als das vom Sächsischen Museum, obwohl wir eine Stiftung sind. Ich glaube, ich habe mal einen schlaun Satz gehört, der hat mich sehr zum Nachdenken angeregt hat. Der hieß: Museen sind wie Theater, nur mit echten Kulissen. Wie stellt man was dar, und was stellt man in den Mittelpunkt? Wir sind kein Markenmuseum, unsere Marke ist, dass wir in Eisenach die Eisenacher Autos ausstellen. Da sind im Laufe von 120 Jahren sieben verschiedene Marken zusammengekommen. Der Standort Eisenach hat als Automobilstandort immer überlebt, das ist eigentlich das Besondere daran. Diese Stiftung funktioniert in der Praxis besser, als man denkt. Wir haben sogar gleichzeitig Opel und BMW im Boot. Deshalb haben wir keinen eigenen Markenkern, aber eben auch die Freiheit, jede Marke irgendwie anders darzustellen. Eines hat mir nicht so gut gefallen. Es wurde gesagt, man muss inszenieren, aber nicht mit einem Diorama. Wir haben uns an einer Stelle bewusst für ein Diorama entschieden. Im Falle des Wartburg haben wir eine DDR-Garage dargestellt, voll mit Werkzeug, voll mit Ersatzteilen. Das spricht für sich. Da tritt das Auto etwas in den Hintergrund, aber es

geht darum, Zeitgeschichte zu zeigen. Veränderung muss ein Museum immer bringen. Wir haben seit zweieinhalb Jahren stetig steigende Besucherzahlen, weil wir uns jedes halbe Jahr ein Stückchen verändern.

*Braun:*

Noch mal zu diesen Marken. Ich verstehe sehr wohl ein Van-Gogh-Museum oder Ihr Museum, das sieben Marken im Eisenacher Raum betreut, als eine Marke. Wenn der Begriff Ihnen nicht gefällt, versuchen Sie ihn nur vorübergehend als Vehikel zu benutzen. Mir fällt auch kein besserer Begriff ein. Wenn Sie zu dem Schluss kommen, dass ein Diorama eine nachgebaute Werkstatt, die übrigens jeden Touchscreen ersetzen kann, Zeitgeschichte transportiert, kann man Sie ja nur beglückwünschen. Ich sehe ja schon, wie die Schulklassen da hindrängen und sich in dieser Erlebniswelt, wie man heute sagt, begeistern können. Das Stichwort Zeitzeugen ist eben genannt worden. Das ist ein Medium unter vielen, das man einsetzen kann. Mir ging's nur darum, mit diesem Konstrukt von Markenkernwerten usw. eine Stringenz im Vorgehen, in der Gestaltung zu liefern. Es muss nicht immer und überall so enden wie bei mir und den 100 Meisterstücken, dass ich die als Szenographie so zurückfahre.

*Kooyman:*

Ich war das mit dem Diorama. Das ist allgemein gesagt. Wir haben auch ein Diorama. Wir haben eine Werkstatt gefunden, in Amsterdam, eine alte Spiker-Werkstatt. Und wir haben die ganze Werkstatt mitgenommen und bei uns aufgebaut. Der Wagen dort ist nicht der Mittelpunkt, das ist die Werkstatt selbst. In diesem Fall, ist es gut, ein Diorama zu haben.

[?]:

Ich möchte noch mal auf die Zeitzeugen, auf die Marke und auf die Inszenierung zurückkommen. Aktuell weiß ich, dass die nächste Porsche-Soundnacht kommt. Auch Daimler hat immer mal wieder die Silberpfeile donnernd angelassen. Bei BMW wäre das auch möglich. Wenn Motoren angeworfen werden und Zeitzeugen zu Wort kommen, die etwas zu ihren Rennen oder zur Konstruktion eines Autos erzählen, findet das sehr viel Zuspruch.

*Dr. Bettina Gundler:*

Ich möchte eine Lanze für die absolute Vielfalt brechen. Und ich würde auch gerne mal danach fragen, wo eigentlich die Konkurrenzlinien für Museen liegen. Es gibt auf der einen Seite natürlich Konkurrenz unter Museen. Aber das, was ich andererseits aus unserer Perspektive als eine viel größere Konkurrenz wahrnehme in der Frage der Bildung oder des wie auch immer noch aufklärerischen Überbleibels, das mindestens an den öffentlichen Museen klebt, sind eigentlich viel seltener andere Museen. Es sind die anderen Medien, und im Zweifelsfall auch die vielen, vielen Events. In einer Stadt wie München werden die Menschen jedes Wochenende aufs Neue vor die Entscheidung gestellt: Gehe ich jetzt ins Kino? Tue ich dies oder jenes? Man sollte sich wieder darauf besinnen, was Museen ausmacht. Ein Museum ist im Zweifelsfall noch ein Ort der Entschleunigung, oder kann es sein; ein Ort, wo man sich fernab des Eventtrubels und fernab des Hippen und Hypen konzentriert mit einer Sache auseinandersetzen kann. Beim Thema, was ist jetzt der schickste Ausstellungsstil, führen eine

Million Wege nach Rom. Eine der viel größeren Herausforderungen ist, wie bringen wir Besucher dazu, sich diesem Entschleunigungsprozess ab und zu mal auszusetzen? Wie schaffen wir es, insbesondere jüngere Besuchergenerationen in unser Haus zu holen und diese Tradition des Anguckens, des Umgehens, aufrechtzuerhalten. Da liegt eine ganz große Herausforderung für die Zukunft.

*Ebert:*

Ich habe den Begriff der Bildungseinrichtung bemüht. Das ist sicherlich das, was von uns als Bundesmuseum als Erstes gefordert wird. Bildung ist ja auch ein sehr bürgerliches Konzept, wenn wir es jetzt mal historisch betrachten. Museen sind Schulen des Zeigens und des Sehens. Gerade bei unseren jüngeren Besuchern bemerken wir, dass man durch Anschauen etwas erklärt bekommt. Ein Fahrzeug wie der Marcus-Wagen ist sehr schön, weil er sehr wenig verdeckt. Es ist zu sehen, wo was wie funktioniert. Wo wird das Gas aufgedreht? Wie funktioniert die Lenkung? Wie wird der Gang eingelegt? Dabei spielt eben die Vermittlung, die Museumspädagogik, eine ganz entscheidende Rolle. Wo stellt man sich mit den Jugendlichen vor ein Objekt, schaut sich das ganz in Ruhe an und versucht zu begreifen, wie etwas funktioniert?

*[?] Schmidt:*

Eine kleine Anregung wage ich noch so in den Schluss zu schieben. Gibt es nicht mehr Chancen, dass die ökonomisch potenteren Museen ein bisschen Ausschau halten nach Ressourcen gesellschaftlicher Relevanz, nach Objekten, Arbeitskreisen, die im Umfeld sind. Ich selber fahre öfter mal durchs bayerische Oberland, weil es so schön ist. Und ich weiß, dass es Dutzende von kleinen Familienmuseen gibt, die Güter haben, die alte Traktoren, alte Motorräder, alte Autos haben. Wäre es nicht möglich, dass die potenten größeren Museen ein bisschen Ausschau halten, wo gibt es Quellen von gesellschaftlicher Relevanz? Die sollte nicht nur gemessen werden an den Besuchern, die in die großen Museen kommen und die Sonder schauen anschauen. Gesellschaftliche Relevanz gibt es verdeckt an kleineren Orten. Mir geht es darum, gewissermaßen Partnerschaften aufbauen zu den kleineren Museen. Warum findet sich nicht jemand, der das kleine Museum in Chemnitz ein bisschen unterstützt?

*Detlef Krehl:*

Mein Name ist Detlef Krehl, Journalist und Moderator „Automobil – Technik – Historie“. Eine kurze Ergänzung zu dem zuletzt Gesagten: Ich habe es live erlebt im AWE-Museum in Eisenach. Paul Thiel, einen ehemaligen Wartburg-Rennfahrer, habe ich kurz vor seinem Tod noch mal mit ins Museum genommen. Er saß an seinem Rennauto, als eine Klasse Automechatroniker wild durchs Museum stürmte. Einer von den Schülern sah Paul Thiel in seinem Auto sitzen, guckte ihn an, hinter ihm ist ein Schwarzweißfoto, auf dem Paul Thiel als junger Autorennfahrer mit Edgar Barth zu sehen ist. Da sagt der Schüler: „Der sieht dem aber sehr ähnlich.“ Und dann sage ich: „Ja, das ist er auch.“ Die Schüler standen sofort alle um Paul Thiel, um das Auto herum: Anderthalb Stunden lang haben sie ihm Fragen gestellt. Neben mir stand mit ganz bleichem Gesicht der Klassenlehrer und hat gesagt: „Die habe ich so ruhig

und konzentriert noch nie erlebt.“ Da habe ich nur ketzerisch und provokant die Frage gestellt: „Haben Sie die denn da drauf vorbereitet, was sie hier erwartet?“ Antwort: „Nö, wieso?“

*Ebert:*

Ich nehme vor allen Dingen aus dieser Tagung mit, dass es eine große Vielfalt an Museen, an verschiedenen Trägern und natürlich auch letztlich an verschiedenen Interessen beim Ausstellen von Automobilen gibt. Zu einer der zuletzt gestellten Fragen: Wir kooperieren mit Vereinen. Ich bin mir aber gar nicht so sicher, ob es den Vereinen oder auch uns so viel nutzen würde, wenn wir das sehr eng gestalten würden. Wir haben Auflagen, die ein Verein in dieser Form nicht hat. Der kann ganz anders mit diesen Motorrädern, Automobilen umgehen als wir. Deshalb ist mein Schlusswort auch gewissermaßen ein Appell an die Vereine. Ich weiß, es ist schwer. Ich weiß auch, sie sind notorisch von Geldmangel geplagt, aber ich denke, es ist eben auch ein ganz eigener Zugang zu den Themen, der auch wichtig ist, der auch erhalten bleiben sollte. Wir sollten versuchen, uns in der Verschiedenheit zu ergänzen.

*Braun:*

Ich möchte noch mal ganz kurz auf das eingehen, was Fundraising bzw. Firmen betrifft, die ja auch bei der Finanzierung mitspielen, weil ich nicht nur ein Museum repräsentiere, sondern gleichzeitig auch ein Unternehmen. Ich kann nur dafür plädieren, und ich weiß, dass ich mich jetzt auf Glatteis bewege, aber gehen Sie bitte etwas selbstbewusster unter Beibehaltung Ihrer Objektivität auf Unternehmen zu. Gehen Sie bitte davon aus, dass die, die in den Unternehmen arbeiten, auch nicht dumm sind. Verkaufen Sie die aber auch nicht für dumm. Bereiten Sie sich gut vor, wenn Sie solche Gespräche führen, und gehen Sie davon aus, dass es nicht nur immer monetär ist, was ein Unternehmen leisten kann und muss. Im Fall Eisenach darf ich anführen, gibt es ja ein schönes Beispiel. Ich glaube, dass unser Konzern auch einiges dafür tut, dass die Tradition von BMW in Eisenach auf wunderbare Weise hochgehalten wird. Nehmen Sie Unternehmen frühzeitig von der Konzeption her mit ins Boot. Auch das ist eine Art der Wertschätzung.

# Autorinnen und Autoren

## Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp

- geb. 1950
- Studium der Politologie, Volks-/Betriebswirtschaftslehre sowie Sozial-, Wirtschafts- und Technikgeschichte an den Universitäten Kiel und Hamburg
- 1983 Promotion zum Dr. phil., wissenschaftlicher Mitarbeiter in verschiedenen Forschungsprojekten in Hamburg, Stuttgart und Karlsruhe
- 1987-1989 Oberkonservator am Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim, heute Technoseum
- seit 1990 Professur für Technikgeschichte an der Universität Karlsruhe, heute Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Vertretung des Faches Technikgeschichte in Forschung und Lehre in seiner gesamten Breite von der Vor- und Frühgeschichte bis zur Gegenwart, Publikationsschwerpunkte zur Technologie des Manufakturwesens im 18. Jahrhundert, zur Umwelt- und Ressourcengeschichte, zur Geschichte der Kernenergie, zur Disziplinengeschichte und zur Nachhaltigkeitsthematik mit Fokus auf eine Einbindung der historischen Nachhaltigkeitserkenntnisse in den aktuellen gesellschaftlichen Nachhaltigkeitsdiskurs
- Herausgeber u. a. der Schriftenreihe „Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte“ und der „Wissenschaftlichen Schriftenreihe der Mercedes-Benz Classic Archive“.



## Prof. Dr. Rita Müller

Rita Müller ist seit 2014 Direktorin des Museums der Arbeit, das zur Stiftung Historische Museen Hamburg gehört. Nach dem Studium der Geschichte und Germanistik promovierte sie in Mannheim im Bereich Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Nach Stationen am Landesmuseum für Technik und Arbeit, heute Technoseum, und am Deutschen Uhrenmuseum in Furtwangen war sie über zehn Jahre im Zweckverband Sächsisches Industriemuseum tätig, zunächst als wissenschaftliche Referentin in Chemnitz, dann



drei Jahre als kommissarische Leiterin des Westsächsischen Textilmuseums Crimmitschau, heute Tuchfabrik. Gebr. Pfau.

Seit 2008 ist sie Sprecherin der Fachgruppe der Technikhistorischen Museen im Deutschen Museumsbund.

## Gregor Isenbort



- geb. 1970 in Ostwestfalen
- Studium der Wirtschafts- und Sozialgeschichte, der mittelalterlichen und neueren Geschichte sowie der Philosophie an den Universitäten Bonn und Perugia
- 1998-2002 Mitarbeiter in der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit des „Hauses der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland“
- 2003-2004 Referent im „LVR – Rheinisches Industriemuseum“
- 2004-2007 wissenschaftlicher Referent im Rheinischen Landesmuseum Bonn
- 2005-2006 DAAD-Stipendium für einen Forschungsaufenthalt in Bogotá, Kolumbien
- ab Juli 2007 Leiter der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit/Wechselausstellungen im Museum für Kommunikation Berlin. Projektleiter zahlreicher publikumsstarker Ausstellungsprojekte zu Themen wie „Geld“, „Gerüchte“, „Mode“ oder der „Interkulturellen Kommunikation“
- seit März 2013 Direktor der DASA-Arbeitswelt-Ausstellung in Dortmund

## Monja Büdke



- geb. 1981 in Titisee-Neustadt
- 2004 Dipl. (BA) International Business Administration
- 2004-2011 diverse Tätigkeiten im Marketing und Personalbereich der Daimler AG
- 2011-2015 Executive Assistant to the Vice President Marketing Mercedes-Benz Cars
- seit Nov. 2015 Leitung Mercedes-Benz Museum

## Mélanie Pala

- geb. 1985 in Ludwigsburg
- 2012 Magistra Artium (M.A.) der Kunstgeschichte an der Eberhard-Karls Universität Tübingen
- seit 2013 Promotion an der Philosophischen Fakultät der Eberhard-Karls Universität Tübingen
- seit Juli 2015 Weiterentwicklung der Kinder- und Jugendprogramme/Projektarbeit im Mercedes-Benz Museum in der Abteilung Museumsentwicklung und -strategie



## Joachim Breuninger

- Direktor Verkehrsmuseum Dresden
- geb. 1968
- 1988 Abitur in Schwäbisch Hall
- 1988-1990 Zivildienst
- 1990-1996 Studium der Geschichte, Deutsch und Politikwissenschaften, Uni Konstanz und Rutgers University, USA
- 1996-1999 wissenschaftlicher Mitarbeiter Deutsches Historisches Museum Berlin
- 1999-2010 Sammlungsleiter Fahrzeuge DB Museum Nürnberg
- seit 2010 Direktor Verkehrsmuseum Dresden



## Dr. phil. Andreas Braun

Andreas Braun, 1957 in der Eifel geboren, studierte Kunstgeschichte, Geschichte und Kunsterziehung in München, Marburg und Wien. Sein Studium beendete er erfolgreich mit einer Promotion zum Thema „Tempo, Tempo. Eine Kunst- und Kulturgeschichte der Geschwindigkeit“. Über viele Jahre war Braun in der Erwachsenenbildung tätig.



Seit 2003 arbeitet Andreas Braun für die BMW Group. Seit 2008 ist er der hauptverantwortliche Kurator des BMW Museums. Am 7. März 2016 eröffnete die aktuelle Wechselausstellung „100 Meisterstücke“, für welche er verantwortlich zeichnet. Zudem ist Dr. Andreas Braun Herausgeber verschiedener Ausstellungskataloge wie z. B. „Rolls-Royce – Strive for Perfection“ und auch „The MINI Story“.

## Muriel King



I have worked for Glasgow Museums as a museum manager since 2002. In 2015 I took over running Riverside having previously led the team at the Burrell Collection. This year I added Scotland Street School Museum to my portfolio, a building by the city's most famous architect, Charles Rennie Macintosh. My background is in history and archaeology, and I have wide ranging museum experience over two decades since completing my studies at the Universities of Edinburgh and St Andrews.

## Dr. Anne-Katrin Ebert



Anne-Katrin Ebert ist seit 2009 Leiterin des Sammlungsbereichs Verkehr und Mobilität am Technischen Museum Wien und inhaltliche Leiterin der Dauerausstellung „Mobilität“ (seit 2014). Sie ist Vorstandsmitglied der Gesellschaft für Technikgeschichte und Mitglied im Dibner Award Committee der Society for the History of Technology. Vor ihrer Arbeit in Wien war sie als Volontärin und Angestellte in der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin tätig.

Sie promovierte im Marie Curie Programm „European Doctorate in the Social History of Europe and the Mediterranean“ an der Universität Bielefeld und der Rijksuniversiteit Groningen und erhielt 2010 für ihre Dissertation den Young Scholars Award des International Committee for the History of Technology. Ihr Studium der Geschichte absolvierte sie an der Freien Universität Berlin und der Emory University, Atlanta, USA.

## Richard Keller

Richard Keller absolvierte eine Ausbildung zum Technik- und Industriegeschichtler. Die erworbenen Kenntnisse helfen ihm seit 30 Jahren bei seiner Tätigkeit als Conservateur en Chef.

Im Jahr 2000 war sein erstes Bestreben, die alte Wollspinnerei in Mulhouse in ein Museum zu verwandeln. So entstanden rund um die wohlbekanntes „Schlumpf Ausstellung“, die seit 1977 existiert, ein neu gestalteter Eingangsbereich (2006), neue Werkstätten und Depots (ab 2007) sowie eine neu konzipierte Auto-Ausstellung, welche die Exponate dem Publikum auch in Bewegung präsentiert.



## Ronald Kooyman

- geb. 1968
- 1980-1986 Grammar-school, Ignatiusgymnasium, Amsterdam
- 1986-1991 Master degree Economics, Collection, Raamsdonksveer Vrije Universiteit, Amsterdam

### Career

- 1991-1996 diverse commercial jobs
- 1996-1998 Product Manager, Amsterdam RAI, Amsterdam
- 1998-2002 Product Group Manager Automotive & Watersports, Amsterdam RAI, Amsterdam
- 2002-2009 General Manager, Louwman Collection, Raamsdonksveer
- seit 2009 Managing Director, Louwman Museum, The Hague

### General

- 2002-2010 responsible for the preparation, realisation, coordination and internal design of the Louwman Museum



## Klaus Reichert



Seit 1. März 2012 leitet Klaus Reichert das Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach. Herr Reichert kann auf eine langjährige Zugehörigkeit in der Daimler AG zurückblicken. Nach seiner mehrjährigen Tätigkeit im Kundendienst war er einige Jahre als Werkstattplaner für Mercedes-Benz Betriebe unterwegs. Als Mann der ersten Stunde bei MCC (Micro-CompactCar) plante er vom Standort Biehl in der Schweiz aus die neuartigen smart-Center europaweit.

Zurück in Deutschland übernahm er die Verantwortung für die Produkttechnik smart im Aftersales. Nach der Integration von smart in die DaimlerChrysler AG führte er als E3-Leiter den Bereich GSP/TPS durch Kooperationsprojekte mit unterschiedlichen Fahrzeugherstellern. Zuletzt war er als Projektleiter Aftersales für die neue A- und B-Klasse verantwortlich.

## Dr. Bettina Gundler



- Leiterin des Verkehrszentrums und der Abteilung Landverkehr des Deutschen Museums
- Studium der Geschichte, Chemie, Pädagogische Psychologie, danach wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Braunschweig
- seit 1993 Kuratorin zunächst in der Luftfahrtabteilung, seit 2003 in der Landverkehrsabteilung des Deutschen Museums.
- Ausstellungen: Dauerausstellung im Verkehrszentrum des Deutschen Museums (u. a. Reisen, Motorsport, Stadtverkehr) und diverse Sonderausstellungen zu variierenden Themen der Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte
- wissenschaftliche Arbeiten u. a. zur Ingenieurausbildung, Luftfahrtforschung, Frühgeschichte des Automobils, Geschichte des Deutschen Museums

## Dr. Renate Wiehager

- geb. 1959 in Bremen
- Studium der Kunstgeschichte, Theologie, Literaturwissenschaft, Philosophie
- 1988 Promotion mit einer Monographie über Richard Oelze
- 1988-1991 wissenschaftliche Mitarbeiterin der Stadtgalerie Kiel
- 1991-2000 Leiterin der Villa Merkel Esslingen
- seit Jan. 2001 Leiterin der Daimler Art Collection (Stuttgart/Berlin) und des Ausstellungsraumes Daimler Contemporary Berlin
- 2003/2004 Lehrveranstaltung am Kunsthistorischen Institut der Universität Stuttgart zum Thema „Zeitgenössische Kunst und Unternehmenskultur“



## Forschungs- und Ausstellungsschwerpunkte

- 1992-2001 Ausstellungsserie „Internationale Foto-Triennale Esslingen“
- 1992-1999 vier Ausstellungen „Zero International“
- 1994 Themenausstellungen internationaler zeitgenössischer Kunst: „Neue Möbel für die Villa“
- 1996 „Fort!Da! Zeitgenössische Künstler im Dialog mit der Sammlung Gegenwartskunst der Staatsgalerie Stuttgart“
- 1999 „Kunst mit Architektur“
- 2000 „Electronic Images. Videokunst 1965-2000“
- seit 2001 Serie „Minimalism and After“
- seit 2002 Serie „Private/Corporate. Die Daimler Kunst Sammlung im Dialog mit internationalen Privatsammlungen“
- seit 2002 Serie „Fotografie, Video, Mixed Media“
- seit 2003 Ausstellungstournee mit 150 Werken der Sammlung Daimler in Europa, USA, Südafrika, Japan, Südamerika
- seit 2006 Serie „Classical: Modern. Klassische Moderne und Gegenwartskunst aus der Daimler Kunst Sammlung“
- wichtige Einzelausstellungen seit 1990 u. a. mit Joseph Kosuth, Franz Erhard Walther, Adolf Fleischmann, Rolf Nesch, Marcel Odenbach, Gia Edzgeradze, Roman Signer, Christian Marclay, Georg Herold, Martin Kippenberger, Heimo Zobernig, Gerold Miller, Simone Westerwinter, Georg Winter, Sylvie Fleury, John M. Armleder, Guy Tillim, Bernie Searle, Jane Alexander

- seit 1989 Konzeption und Organisation von ca. 100 Einzelausstellungen internationaler junger Kunst
- mehr als 150 Buch- und Katalogpublikationen zur internationalen zeitgenössischen Kunst sowie ca. 200 Aufsätze zur Kunst des 20. Jahrhunderts in Fachzeitschriften, Sammelbänden und Katalogen

## Dirk Schmerschneider M.A.



- 1987-1990 Berufsausbildung mit Abschluss Werkzeugmacher in den VEB Berliner Vergaser- und Filterwerken
- 1992 Abiturausbildung (Zweiter Bildungsweg), anschließend Aufnahme eines Maschinenbaustudiums an der TU Chemnitz-Zwickau; Fachrichtungswechsel zu Magisterstudium der Fächerkombination Anglistik/Amerikanistik/Neuere und Neueste Geschichte/Deutsch als Fremd- und Zweitsprache (Thema der Magisterarbeit: „Möglichkeiten und Grenzen der Darstellung von Sozialgeschichte und

regionaler Identität in Technik- und Industriemuseen. Eine Untersuchung am Beispiel von Wales“, 2001)

- Absolvierung der staatlichen Prüfung des Freistaates Sachsen zum Übersetzer für die englische Sprache, Fachgebiet Technik; öffentliche Bestellung und Vereidigung.

## Tätigkeiten

- wissenschaftlicher Mitarbeiter/Dozent der TU Chemnitz an den Lehrstühlen Geschichte des Mittelalters und Europäische Geschichte des 19./20. Jahrhunderts (Europa-, Bergbau- und Technikgeschichte in Deutsch und Englisch)
- Bestandserfassung und -bearbeitung im Sächsischen Staatsarchiv Chemnitz
- Übersetzertätigkeit für Firmen, u. a. in Hongkong
- Mitarbeit an diversen Publikationsprojekten zur Industriegeschichte, vor allem der Wanderer-Werke AG, Auto Union und Chemnitzer Marken

## Museen

- seit 2008 Leiter des Museums für sächsische Fahrzeuge Chemnitz e. V.
- seit 1999 freier Mitarbeiter am Industriemuseum Chemnitz

- Mitglied des Fördervereins in der AG Fahrzeuggeschichte des Fördervereins
- 2004-2005 Schloßbergmuseum Chemnitz: Allgemeine und Sonderführungen, Ausstellungsvorbereitung und Aufbau

## Michael Petersen

Michael Petersen (62) kam als Diplom-Wirtschaftsingenieur 1982 zur Stuttgarter Zeitung. Als Redakteur betreute er für das Blatt über 34 Jahre Themen wie den Motorsport in seiner gesamten Vielfalt, aber auch die Verkehrspolitik der Landesregierung in Stuttgart. Der Teilnehmer bei zahlreichen Oldtimerrallys lebt in Tübingen und arbeitet seit Sommer 2016 als freiberuflicher Journalist. Zu seinen Aufgabenfeldern zählt das Befragen von Zeitzeugen im Auftrag von Mercedes-Benz Classic Archive und Sammlung.





## Technikdiskurse

Karlsruher Studien zur Technikgeschichte  
(ISSN 1860-3610)

### Herausgeber:

*Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp*

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

Institut für Technikzukünfte | Teilinstitut für Geschichte

---

- Band 1** Günther Oetzel  
Das pulsierende Herz der Stadt. Stadtraum und industrielle  
Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage. 2005  
ISBN 3-937300-45-7
- Band 2** Rolf-Ulrich Kunze  
Kursbuch Neueste und Technikgeschichte.  
Studienorganisation und Hilfsmittel. 2008  
ISBN 978-3-86644-278-8
- Band 3** Rolf-Ulrich Kunze  
Symbiosen, Rituale, Routinen. Technik als Identitätsbestand-  
teil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre. 2010  
ISBN 978-3-86644-493-5
- Band 4** Rolf-Ulrich Kunze  
Spurweiten. Technik, Geschichte, Identität u.a.  
in H0, Normalspur und 1000 mm. 2011  
ISBN 978-3-86644-632-8
- Band 6** Kurt Möser  
Grauzonen der Technikgeschichte. 2011  
ISBN 978-3-86644-757-8
- Band 7** Michael Fischer  
Dr. phil. habil. Hans Jüngst 1901-1944.  
Ein Leben im deutschen Zeitalter der Extreme. 2012  
ISBN 978-3-86644-809-4

- Band 8** Ulrich Gehmann (Hrsg.)  
Virtuelle und ideale Welten. 2012  
ISBN 978-3-86644-784-4
- Band 9** Rolf-Ulrich Kunze  
Mit der Technik auf du. Technik als soziale Konstruktion  
und kulturelle Repräsentation, 1930 - 1970. 2012  
ISBN 978-3-86644-778-3
- Band 10** Rolf-Ulrich Kunze  
Langeoog. Eine historische Erzählung, 1930–1980. 2012  
ISBN 978-3-86644-945-9
- Band 11** Rolf-Ulrich Kunze  
Meine Materialproben. Beiträge zur historischen  
Erzählung sozialer und soziotechnischer Konstruktionen  
im 20. Jahrhundert. 2013  
ISBN 978-3-86644-949-7
- Band 12** Philipp Hassinger  
Zwischen Evolution und Revolution. Der Werkstoffwandel  
im Flugzeugbau. 2013  
ISBN 978-3-86644-998-5
- Band 13** Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp (Hrsg.)  
Einfach nur schön? Automobilität und Museum.  
Stuttgarter Tage zur Automobil- und  
Unternehmensgeschichte 2016. 2017  
ISBN 978-3-7315-0723-9



Technischer Wandel vollzieht sich in modernen Gesellschaften mit atemberaubender Geschwindigkeit. Was heute noch der technisch letzte Schrei war, ist morgen schon veraltet und übermorgen schlichtweg vergessen. Die gewesene Technik der Vergangenheit scheint sich schnell im Dunkel der Geschichte zu verlieren, ohne im gesellschaftlichen Bewusstsein Spuren hinterlassen zu können. Wen auch sollte das Gestern und Vorgestern einer vermeintlich längst ad acta gelegten technischen Vergangenheit auch interessieren, wenn es doch um die Zukunft geht? Technikmuseen im Allgemeinen und Mobilitätsmuseen im Besonderen versuchen hierauf eine Antwort zu geben. Von den einstmaligen Protagonisten des technischen Fortschritts haben sie sich zu Bühnen des gesellschaftlichen Diskurses über Technikzukünfte gewandelt. Nicht mehr eine naive Präsentation von Meisterwerken aus Naturwissenschaft und Technik kann dabei im Fokus musealer Schaustellung stehen, sondern die Bedeutung von Technik und technischem Wandel in und für die Gesellschaft von morgen. Wie sich europäische Mobilitätsmuseen mit dieser Aufgabe auseinandersetzen, welche Wege sie hierbei beschreiten bzw. beschritten haben, welchen Schwierigkeiten sie sich dabei ausgesetzt sehen und welche konkreten Konzepte sie entwickelt haben, soll in diesem Tagungsband reflektiert werden.

ISSN 1860-3610  
ISBN 978-3-7315-0723-9

Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier

