

# MVG – Museum

## Projektdaten

Ort: Ständlerstr. 20, 81549 München  
 Bauzeit:  
 Eröffnung:  
 Bauherr: Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)  
 Baukosten:  
 Nutzfläche:  
 Kosten pro m<sup>2</sup>:  
 Umbauter Raum:  
 Kosten pro m<sup>2</sup>:  
 Planung und Bauleitung: Büro für Stadtplanung und Objektentwurf Michael Miritsch  
 Projektteam: Michael Miritsch, Christoph von Hornstein, Diana Lobsien, Florian Donauer, Bathseba Gutmann, Liz Kuss, Christina Wuthe, Lena Hagner, Johannes Lettenmeyer, Dilek Özen, Nina Heuser, Ivana Juros

## Projektbeschreibung

### Der Bestand

#### Die Hauptwerkstätte an der Ständlerstraße

Die Straßenbahnhauptwerkstätte wurde 1919 nach Entwürfen von Karl Stöhr als Kriegsmetallwerk an der Stadelheimer Straße (heute Ständlerstraße) in München-Giesing errichtet und 1926 unter Beblo und Meitinger zur Werkstättenanlage ausgebaut. Das Gelände umfasste bei einer Länge von ■ m und einer Breite von ■ m einen



Flächeninhalt von ■ ha. Es zerfiel in einen größeren Teil mit der eigentlichen Hauptwerkstätte und einen kleineren, dahinter liegenden Teil mit dem Oberbaulager und der Gleisbauwerkstätte.

Die für das Museum vorgesehene dreischiffige, ca. 111 m lange und ca. 41 m breite Eisenbetonhalle in Nord-Süd-Ausrichtung mit einem nördlich anschließenden, zweigeschossigem Kopfbau wurde zunächst als Lackiererei und Schreinerei genutzt, ab Beginn der 60er Jahre befand sich an dieser Stelle die Omnibushauptwerkstätte.

Mitte der 1970er Jahre begann der Niedergang der einst ruhmreichen Werkstätte. Mit der beabsichtigten Stilllegung der Straßenbahn bis Mitte der 1990er Jahre wurden keine Investitionen mehr unternommen. Werkanlagen und Personalstand überalterten.

Seither verfiel das architektonisch höchst interessante Gebäude mit ihren Nebenwerkstätten. In den Neunziger Jahren gab man schließlich die Omnibuswerkstätte komplett auf.

In der denkmalgeschützten Halle, der einstigen Keimzelle der Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten, befindet sich nun das Museum für Busse und Trambahnen der Münchner Verkehrsbetriebe.

Die Geschichte der Gebäude steht in direktem Zusammenhang mit der zukünftigen musealen Nutzung.

### Das Museum

#### Konzept

Die ehemalige, denkmalgeschützte Buswerkstätte auf dem Gelände der Trambahnhauptwerkstätte an der Ständlerstraße in München-Giesing-Ramersdorf wurde saniert. Durch behutsame Änderungen sollte die historische Identität der Gebäude bewahrt und der Bestand an die Anforderungen eines zeitgemäßen Museums für die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) angepasst werden. Im Mittelpunkt der musealen Inszenierung steht die Einfahrt der Trambahnen.



Das historische Gebäudeensemble ist axial ausgerichtet und besteht aus einer dreischiffigen Halle (Nord-Süd-Ausrichtung) und einem nördlich anschließenden, zweigeschossigem Kopfbau.

Während die Haupthalle als reiner Schau-raum konzipiert ist, dient der angrenzende Kopfbau nicht nur als großzügiges Entree, sondern funktioniert auch als eigenständiger Bereich, in dem Veranstaltungen und Wechselausstellungen stattfinden. Ziel der Umbaumaßnahmen war es, dass die Gebäudeteile als Einheit verstanden werden, aber separat genutzt werden können.

Sparsame, aber wirkungsvolle Eingriffe heben die gegensätzlichen Eindrücke der Architektur hervor: Höhe und Weite, Monumentalität und Leichtigkeit. Offenheit und Geschlossenheit, Licht und Dämmer, Raum und Hülle.

Der neue Eingang des Museums wird in Form eines gewaltigen Tores mittig in die Frontfassade des Kopfbaus eingeschoben. Ein zweites Portal schafft entlang der Mittelachse die Verbindung zwischen Kopfbau und Haupthalle.

Neu verlegte Trambahnschienen führen durch beide Tore und verbinden das Ensemble der Länge nach zu einer Einheit. Somit werden die Gleise quasi zum Rückrat der Anlage.

Das Entree ist bereits von der Straße her einsehbar. Bei geöffneten Toren bietet sich dem Betrachter über 130 Meter ein Blick bis in den hinteren Hallenbereich und lässt die grandiosen Dimensionen der Architektur erlebbar werden. Neben der Erschließung über die Mittelachse lenkt ein zweiter Weg den Besucher über Treppen, eine Brücke und eine Rampe über alle Ebenen der Ausstellung und eröffnet vielfältige Perspektiven sowohl auf die Architektur als auch auf die Exponate der Ausstellung. Durch die Verwendung einfacher Materialien wird der ursprüngliche Charakter der Werkstätten in die Gegenwart transportiert.



Neue Einbauten sind auf die für die museale Nutzung wesentlichen Elemente reduziert und orientieren sich in ihrer Materialität am historischen Vorbild, um den ursprünglichen Werkstattcharakter zu erhalten.

### Kopfbau

Im Mittelschiff des Kopfbaus wurde die Zweigeschossigkeit aufgehoben, es wurde bis zur Decke geöffnet. Das ermöglicht die natürliche Belichtung des Foyers durch die bestehenden Oberlichter. Es entsteht ein großzügiges lichtdurchflutetes Entree –eine Werkstattkathedrale des 20. Jahrhunderts.

Die Galerieebenen der Seitenschiffe sind mit Treppen, Brücken und Rampen verbunden und dadurch auch an die große Ausstellungshalle angeschlossen.

Durch die Brücke wird der Luftraum des Foyers erfahrbar gemacht, der Besucher kann die ausgewogenen Proportionen des Raumes spüren.

Im Erdgeschoss befinden sich die Kasse, der Informations- und Verkaufsbereich, die Nebenräumlichkeiten, sowie ein großer

Verweilbereich mit Bar und angegliederter Terrasse.

Die darüber gelegenen Galerien bieten Platz für Wechselausstellungen.

Ein Fensterdurchbruch im Bereich der Bar schafft den Sichtbezug vom Kopfbau in die Ausstellungshalle und ermöglicht auch bei Veranstaltungen, bei denen die Halle geschlossen bleibt, den Blick auf die Exponate. Auf Grund der niedrigen Deckenhöhe unterhalb der Galerien und der daraus resultierenden geringen natürlichen Belichtung kommen bei der Innenausstattung ausschließlich helle Farben zum Einsatz. Einfach umzubauende Möbelstücke werden den unterschiedlichen Anforderungen durch Veranstaltungen und wechselnde Ausstellungen gerecht.

### Halle

Licht und Weite prägen den Charakter der Halle: Die dreischiffige Dachfläche ist mit dreißig Glasprismen sowie einem westseitigen Glasdach versehen. Bei der Sanierung dieser Glasoberlichter wurden lichtstreuende Einlagen verwendet, um die natürliche Belichtung der Exponate zu optimieren.

Alle Museumsfahrzeuge werden an der Längsachse aufgefädelt, um die Sichtachse durch die Halle nicht zu stören. Eine Rampe verbindet die Galerieebenen des Kopfbaus mit dem großen Ausstellungsraum. Sie ermöglicht dem Besucher, die Exponate aus einer anderen Perspektive zu betrachten und die Halle in ihrer Gesamtheit zu überblicken. Sichtbetonelemente markieren die wesentlichen Abschnitte der Wegführung. Ein Stahl-Geländer, das sich als durch alle Gebäudeteile zieht, flankiert die Erschließungswege. Eine Besichtigungsgrube im Stil historischer Arbeitsgruben ermöglicht die allseitige Besichtigung einer Tram.

Im hinteren Bereich der Halle ist der so genannte Werkstattbereich angeordnet.

Mit der Rampe und der Besichtigungsgrube werden die neuen Einbauten in der Halle auf ein Minimum reduziert.