



Opus 66

Coop Himmelb(l)au, BMW Welt, München

With an introduction by Frank R. Werner and photographs by Christian Richters. 56 pp. with 52 illus., 280x300 mm, hard-cover, German / English

ISBN 978-3-932565-66-3

Euro 36.00, sfr 59.00, £ 29.00, US\$ 49.00, \$A 69.00

The architects in the Viennese Coop Himmelb(l)au team have felt committed to the credo of constructing cities and buildings that float like clouds ever since the practice was founded in 1968, though it did take a while before gently curving, »floating« buildings became a reality. It was not until new, computer-aided design and building methods and the use of innovative building materials came along recently that it became possible to realize even unthinkable architectural hybrids so light that they actually do seem to float.

So the new Musée des Confluences is currently under construction in Lyon, a cloud that has been in the planning phase for some years. And a cloud building like this also does exist in reality in Munich in the form of the new BMW World, conceived by Coop Himmelb(l)au and recently opened. This new building completes the spectacular trio of museum buildings, the Mercedes-Benz and the Porsche Museum in Stuttgart, by UNStudio and Delugan Meissl Associated Architects respectively.

A series of excellent interior and exterior photographs provide a record of this demonstration project by BMW. The urban-sculptural and internal spatial qualities of the new BMW World are also analysed thoroughly, and dealt with in detail in the contexts of Coop Himmelb(l)au's older and more recent work. The question is also addressed of the extent to which the structural and material shape of the building actually corresponds with an image of something light enough to float. The presentation is rounded off by a digression into the world of »branding«, which has learned how to use spectacular architecture more and more directly as a publicity factor, and to convey an image, or as an artefact.

Frank R. Werner was professor of history and theory of architecture at the Staatliche Akademie der Bildenden Künste Stuttgart from 1990 to 1994, since 1994 he has been director of the Institut für Architekturgeschichte und Architekturtheorie at the Bergische Universität in Wuppertal. He studied painting, architecture and architectural history in Mainz, Hanover and Stuttgart. Christian Richters studied communication design at the Folkwangschule in Essen. He is one of the most sought-after architectural photographers in Europe today. His photographs are to be found in publications like *The Architectural Review*, *Architectural Record*, *Bauwelt*, *Domus*, *El Croquis*, *L'Architecture d'Aujourd'hui* and *Zodiac*.

Distributors

Brockhaus Commission
Kreidlerstraße 9
D-70806 Kornwestheim
Germany
tel. +49-7154-1327-33
fax +49-7154-1327-13
menges@brocom.de

Gazelle Book Services
White Cross Mills
Hightown
Lancaster LA1 4XS
United Kingdom
tel. +44-1524-68765
fax +44-1524-63232
sales@gazellebooks.co.uk

National Book Network
15200 NBN Way
Blue Ridge Summit, PA 17214
USA
tel. +1-800-4626420
fax +1-800-3384550
custserv@nbnbooks.com

Tower Books
Unit 2/17 Rodborough Road
Frenchs Forest, NSW 2086
Australia
tel. +61-2-99755566
fax +61-2-99755599
info@towerbooks.com.au

The architects in the Viennese Coop Himmelb(l)au team have felt committed to the credo of constructing cities and buildings that float like clouds ever since the practice was founded in 1968, though it did take a while before gently curving, »floating« buildings became a reality. It was not until new, computer-aided design and building methods and the use of innovative building materials came along recently that it became possible to realize even unthinkable architectural hybrids so light that they actually do seem to float.

So the new Musée des Confluences is currently under construction in Lyon, a cloud that has been in the planning phase for some years. And a cloud building like this also does exist in reality in Munich in the form of the new BMW Welt, conceived by Coop Himmelb(l)au and recently opened.

This new building completes the spectacular trio of museum buildings, the Mercedes-Benz and the Porsche Museum in Stuttgart, by UNStudio and Delugan Meissl Associated Architects respectively.

A series of excellent interior and exterior photographs provides a record of this demonstration project by BMW. The urban-sculptural and internal spatial qualities of the new BMW Welt are also analysed thoroughly, and dealt with in detail in the contexts of Coop Himmelb(l)au's older and more recent work. The question is also addressed of the extent to which the structural and material shape of the building actually corresponds with an image of something light enough to float. The presentation is rounded off by a digression into the world of »branding«, which has learned how to use spectacular architecture more and more directly as a publicity factor, and to convey an image, or as an artefact.

Frank R. Werner was professor of history and theory of architecture at the Staatliche Akademie der Bildenden Künste Stuttgart from 1990 to 1994, since 1994 he has been director of the Institut für Architekturgeschichte und Architekturtheorie at the Bergische Universität in Wuppertal. He studied painting, architecture and architectural history in Mainz, Hanover and Stuttgart. Christian Richters studied communication design at the Folkwangschule in Essen. He is now one of Europe's most sought-after architectural photographers. He currently features in nine volumes in the Opus series, including those about the Nordic Embassies and the Bode-Museum in Berlin, and the Nieuwe Luxor Theater in Rotterdam.

Opus

Architektur in Einzeldarstellungen
Architecture in individual presentations

Herausgeber / Editor: Axel Menges

- 1 Rudolf Steiner, Goetheanum, Dornach
- 2 Jorn Utzon, Houses in Fredensborg
- 3 Jorgen Bo and Vilhelm Wohlert, Louisiana Museum, Humlebæk
- 4 Aurelio Galfetti, Castelgrande, Bellinzona
- 5 Fatehpur Sikri
- 6 Balthasar Neumann, Abteikirche Neresheim
- 7 Henry Hobson Richardson, Glessner House, Chicago
- 8 Lluís Domènech i Montaner, Palau de la Música Catalana, Barcelona
- 9 Richard Meier, Stadthaus Ulm
- 10 Santiago Calatrava, Bahnhof Stadelhofen, Zürich
- 12 Karl Friedrich Schinkel, Charlottenhof, Potsdam-Sanssouci
- 13 Pfaueninsel, Berlin
- 14 Sir John Soane's Museum, London
- 15 Enric Miralles, C.N.A.R., Alicante
- 16 Fundación César Manrique, Lanzarote
- 17 Dharna Vihara, Ranakpur
- 18 Benjamin Baker, Forth Bridge
- 19 Ernst Gisel, Rathaus Fellbach
- 20 Alfredo Arribas, Marugame Hirai Museum
- 21 Sir Norman Foster and Partners, Commerzbank, Frankfurt am Main
- 22 Carlo Scarpa, Museo Canoviano, Possagno
- 23 Frank Lloyd Wright Home and Studio, Oak Park
- 24 Kisho Kurokawa, Kuala Lumpur International Airport
- 25 Steidle + Partner, Universität Ulm West
- 26 Himeji Castle
- 27 Kazuo Shinohara, Centennial Hall, Tokyo
- 28 Alte Völklinger Hütte
- 29 Alsfeld
- 30 LOG ID, BGW Dresden
- 31 Steidle + Partner, Wacker-Haus, München
- 32 Frank O. Gehry, Guggenheim Bilbao Museoa
- 33 Neuschwanstein
- 34 Architekten Schweger + Partner, Zentrum für Kunst und Medientechnologie, Karlsruhe
- 35 Frank O. Gehry, Energie-Forum-Innovation, Bad Oeynhausen
- 36 Rafael Moneo, Audrey Jones Beck Building, Museum of Fine Arts, Houston
- 37 Schneider + Schumacher, KPMG-Gebäude, Leipzig
- 38 Heinz Tesar, Sammlung Essl, Klosterneuburg
- 39 Arup, Hong Kong Station
- 40 Berger + Parkkinen, Die Botschaften der Nordischen Länder, Berlin
- 41 Nicholas Grimshaw & Partners, Halle 3, Messe Frankfurt
- 42 Heinz Tesar, Christus Hoffnung der Welt, Wien
- 43 Peichl/Achatz/Schumer, Münchner Kammer-spiele, Neues Haus
- 44 Alfredo Arribas, Seat-Pavillon, Wolfsburg
- 45 Stüler/Strack/Merz, Alte Nationalgalerie, Berlin
- 46 Kisho Kurokawa, Oita Stadium, Oita, Japan
- 47 Bolles + Wilson, Nieuwe Luxor Theater, Rotterdam

- 48 Steidle + Partner, KPMG-Gebäude, München
- 49 Steidle + Partner, Wohnquartier Freischützstraße, München
- 50 Neufert/Karle + Buxbaum, Ernst-Neufert-Bau, Darmstadt
- 51 Bolles + Wilson, NORD/LB, Magdeburg
- 52 Brunnert und Partner, Flughafen Leipzig/Halle
- 53 Johannes Peter Hölzinger, Haus in Bad Nauheim
- 54 Egon Eiermann, German Embassy, Washington
- 55 Peter Kulka, Bosch-Haus Heidehof, Stuttgart
- 56 Am Bavariapark, München
- 57 Gerber Architekten, Messe Karlsruhe
- 58 Espace de l'Art Concret, Mouans-Sartoux
- 59 Otto Ernst Schweizer, Milchhof, Nürnberg
- 60 Steidle + Partner, Alfred-Wegener-Institut, Bremerhaven
- 61 Sonwik, Flensburg
- 62 Egon Eiermann/Sep Ruf, Deutsche Pavillons, Brüssel 1958
- 63 Ernst von Ihne/Heinz Tesar, Bode-Museum, Berlin
- 64 Skidmore, Owings & Merrill, International Terminal, San Francisco International Airport
- 65 Le Corbusier, Unité d'habitation, Marseille
- 66 Coop Himmelb(l)au, BMW Welt, München
- 67 Bruno Paul, Haus Friedwart, Wetzlar
- 69 Rathaus Bremen
- 70 Alexander Brenner, Haus am Oberen Berg, Stuttgart
- 71 Ada Karmi-Melamede, Ram Karmi, Supreme Court of Israel, Jerusalem
- 72 Sep Ruf, Kanzlerbungalow, Bonn

036.00 Euro
059.00 sfr
029.90 £
049.00 US\$
069.00 SA

ISBN 978-3-932565-66-3 5 4 9 0 0

9 783932 565663

Coop Himmelb(l)au BMW Welt, München

Coop Himmelb(l)au BMW Welt, München

Menges



Städte und Häuser zu bauen, so schwebelicht wie Wolken, diesem Credo fühlen sich die Architekten des Wiener Teams Coop Himmelb(l)au seit dessen Gründung im Jahr 1968 verpflichtet. Allerdings mußte die Realität relativ lange auf sanft gerundete, wolkenartig »schwebende« Bauten warten. Erst die Entwicklung neuer, rechnergestützter Konstruktions- und Baumeethoden sowie die Verwendung innovativer Baustoffe machen es seit kurzem möglich, selbst undenkbare, scheinbar schwebelichte architektonische Hybride auch Wirklichkeit werden zu lassen.

So wird derzeit in Lyon endlich mit dem Bau einer schon seit einigen Jahren in Planung befindlichen Wolke für das neue Musée des Confluences begonnen. In München hat mit der von Coop Himmelb(l)au konzipierten, neu eröffneten BMW Welt ein solches Wolkenbauwerk freilich schon jetzt veritable Gestalt angenommen.

Mit diesem Neubau ist das Trio spektakulärer Museumsbauten, bestehend aus dem Mercedes- und dem Porsche-Museum in Stuttgart von UNStudio bzw. von Delugan Meissl Associated Architects, komplett.

Eine Reihe vorzüglicher Innen- und Außenaufnahmen dokumentiert das neue Vorzeigeprojekt der Firma BMW. Anhand einer eingehenden Analyse werden darüber hinaus die stadträumlich-skulpturalen und binnenträumlichen Qualitäten der neuen BMW Welt dargestellt und im Kontext des älteren und jüngeren Gesamtwerks von Coop Himmelb(l)au eingehend gewürdigt. Zudem wird auf die Frage eingegangen, inwieweit die konstruktive und materielle Ausformung des Baus tatsächlich dem Bild des Schwebelichten entspricht. Abgerundet wird die Präsentation des Neubaus in Wort und Bild durch einen Exkurs in die Welt des »Branding«, das spektakuläre Architekturen immer direkter als Werbefaktoren oder Imageträger und Artefakte einzusetzen weiß.

Frank R. Werner war von 1990 bis 1994 Professor für Geschichte und Theorie der Architektur an der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste Stuttgart, seit 1993 ist er Direktor des Instituts für Architekturgeschichte und Architekturtheorie an der Bergischen Universität in Wuppertal. Er studierte Malerei, Architektur und Architekturgeschichte an der Kunstakademie in Mainz, der Technischen Hochschule Hannover und der Universität Stuttgart. Christian Richters studierte Kommunikationsdesign an der Folkwangschule in Essen. Er gehört heute zu den gesuchtesten Architekturphotographen Europas. In der Opus-Reihe ist er inzwischen mit neun Bänden vertreten, darunter die über die Botschaften der Nordischen Länder und das Bode-Museum in Berlin sowie über das Nieuwe Luxor Theater in Rotterdam.

Coop Himmelb(l)au BMW Welt, München

**Text
Frank R. Werner**

**Photographien / Photographs
Christian Richters**

Edition Axel Menges

Inhalt

- 6 Frank R. Werner: Himmelblauer Wolkenbügel über München
- 16 Luftbild und Pläne
Luftbild 16 – Lageplan 17 – Grundrisse 18 – Schnitte 22
- 24 Bildteil
Außenaufnahmen 24 – Ausstellungsbereich 40 – Restaurant 48 – Detailansichten 50 – Ausfahrt aus dem Gebäude 54
- 56 Daten

Contents

- 7 Frank R. Werner: Sky-blue cloud hanger over Munich
- 16 Aerial view and plans
Aerial view 16 – Site plan 17 – Floor plans 18 – Sections 22
- 24 Bildteil
Exterior views 24 – Exhibition area 40 – Restaurant 48 – Detailed views 50 – Driveway out of the building 54
- 56 Credits

Frank R. Werner

Himmelblauer Wolkenbügel über München

Seit den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts zählt das röhrenförmig gebündelte BMW-Hochhaus mit seiner angrenzenden »Schüssel« zu den Wahrzeichen der Stadt München. Ob sich aber der österreichische Altmeister Karl Schwanzer 1972 in seinen kühnsten Vorstellungen je erträumt hätte, daß einer seiner Schüler über drei Jahrzehnte später unmittelbar neben seinem inzwischen denkmalgeschützten »Vierzylinder« tektonisch einen Hurrikan entfesseln und eine veritable Wolke aus Stahl aufziehen lassen würde? Vermutlich wohl kaum, denn als seinerzeit in der Nachbarschaft des BMW-Werks zeitgleich zu Schwanzers Bau Günter Behnischs filigrane olympische Zeltlandschaft entstand, da galt letztere als endgültiges Nonplusultra der Tragwerksplanung. Freilich konnte sich Schwanzers ebenso »sprechendes« wie stadtbildprägendes Hochhausaggregat nebst seiner skulpturalen »Schüssel« schon damals gegenüber seinem filigranen Nachbarn kraftvoll behaupten. Nach einer denkmalgerechten Sanierung, bei der sich die weit vorausschauende Solidität der Architektur von Schwanzer bestätigt hat, erstrahlen »Vierzylinder« und »Schüssel« heute wieder in altem Glanz.

Doch inzwischen lassen Hurrikan und Wolke der neuen BMW Welt den »Vierzylinder« als einstiges Aushängeschild der Bayerischen Motoren Werke fast ein wenig antiquiert aussehen. Obwohl sich die Wolkenlandschaft, gleichsam als Reverenz des Schülers gegenüber seinem Lehrer, nach Osten hin weit aufklüftet, um die historischen Hochhaustürme wenigsten optisch in den Neubau hineinzubitten. Dessen Urheber ist kein anderer als der Österreicher Wolf D. Prix, ewig junger Wilder des Jahrgangs 1942. Prix ist einer der Gründerväter des aufmüpfigen Wiener Architektenteams Coop Himmelblau, das nach Jahrzehnten utopischer Entwürfe nunmehr weltweit bauend als Coop Himmelb(l)au firmiert. Und Prix versteht sich als »Frontman« von »Rock over Barock«, nicht nur »made in Austria«.

Im Jahr 1968 umschrieben Wolf D. Prix und Helmut Swiczinsky den Namen ihres Teams wie folgt: »Coop Himmelblau ist keine Farbe, sondern die Idee, Architektur mit Phantasie leicht und veränderbar wie Wolken zu machen.« Später wurden die Coops aggressiver. Architektur müsse »schluchtig, feurig, glatt, hart, eckig, brutal, rund, zärtlich, farbig, obszön, geil, träumend, vernähernd, verfernend, naß, trocken und herzzschlagend« sein. Der Slogan »Architektur muß brennen«, wurde, nachdem er 1980 in die Welt gesetzt worden war, zur eingängigsten Parole einer ganzen Architektengeneration. Ende der achtziger Jahre hieß es dann wieder etwas versöhnlicher: »Wir denken an die ungezähmte Gefährlichkeit von Architektur. Wenn wir von springenden Walen reden, denken andere an Saurier. Wir aber an das Fliegen von 30 Tonnen Gewicht. Wir finden Architektur nicht in einem Lexikon. Unsere Architektur ist dort zu finden, wo Gedanken schneller sind als die Hände, um sie zu begreifen.«

Aber sowohl schwebeleichte Wolken als auch springende Wale, die uns von Coop Himmelblau über viele brotlose Jahre hinweg in hinreißenden Modellen und Zeichnungen vor Augen geführt wurden und heute in allen großen Sammlungen dieser Welt hängen, ließen lange auf sich warten, was ihre Umsetzung im Maßstab eins zu eins anbelangt. So spannt sich ein weiter Bo-

gen von den ersten »Cloud«-Projekten aus dem Jahr 1968 über weitere wichtige Wolken-Entwürfe aus den unmittelbar folgenden Jahren bis hin zu dem legendären Projekt »Cloud # 9« für die Vereinten Nationen in Genf aus dem Jahr 1995.

Angesicht der vielen kleinen, skulptural schrundigen bis sperrigen Rauminstallationen, begleitet von einer viel größeren Anzahl nicht ausgeführter Projekte, mit denen sich Wolf D. Prix und Helmut Swiczinsky über Jahrzehnte hinweg in der Szene zu behaupteten wußten, hatte man Wolken und Wale eigentlich schon fast in den Olymp architektonischer Phantasie verwiesen. Bis dann mit dem Ostpavillon des Groninger Stadtmuseums (1993/94) und dem UFA-Kinozentrum in Dresden (1998) doch noch der internationale Durchbruch gelang. Zwar handelte es sich bei dem Groninger Ostpavillon und dem Dresdner Kinokomplex noch um eher kristalline Bauwerke, aber in Dresden tauchte zumindest erstmalig das Motiv eines raumgreifenden Doppelkegels auf, dessen Konfiguration freilich nur aus dünnen Stahlseilen bestand. Aber schon in der »schwimmenden Stadt«, die Prix und Swiczinsky als »Arteplage« für die Expo 02 im schweizerischen Biel schufen, mauserte sich der Doppelkegel neben eckigen, tanzenden Türmen zum dominanten Träger eines weit auskragenden, wolkenleichten Daches. Und so war er auf einmal wieder da, der alte Traum von den gebauten Wolken, die zwischenzeitlich vielköpfigen Nachwuchs in Gestalt computergenerierter Wolkenprojektionen erhalten hatten. Eine solche Wolke war die bereits genannte »Cloud # 9«, ein Wettbewerbsprojekt aus dem Jahr 1995 für einen weitläufigen Neubaukomplex der Vereinten Nationen in Genf.

Da der Erläuterungsbericht für dieses Projekt überaus aufschlußreich für Coop Himmelb(l)aus Konzeption des Münchener Wolkenbügel ist, sei er hier in voller Länge wiedergegeben: »Das Konzept für ›Cloud # 9‹ greift den Wunsch auf, zu unseren Anfängen zurückzukehren, um jedoch darüber hinauszugehen. Am Ende des zwanzigsten Jahrhunderts und speziell im Zusammenhang mit einem Wettbewerb für die Vereinten Nationen erlangt die Idee der Wolke eine neue Bedeutung. Die ständig wachsende und sich verändernde instabile sozio-politische Struktur unserer Welt veranschaulicht den Paradigmenwechsel, der auf verschiedenen Ebenen – von der Genetik bis zur Quantenphysik – abläuft. Der Wechsel kann als Verlagerung verstanden werden, die Welt nicht mehr in bezug auf einzelne Objekte, sondern in bezug auf ihre Bedeutung (Wechselwirkungen) zu sehen. Dies entspricht der Haltung, die sich in der Bemerkung vom Michel Foucault, ›jede Form ist ein Zusammenspiel von Zwängen‹, widerspiegelt. Die Wolke selbst kann als Idee ohne adäquates Konzept gesehen werden; es ist eher ein differenziertes System als ein Objekt. Da es ein Produkt eines komplexen Gewebes von Einflüssen ist, in dem es sich wiederfindet, entzieht es sich jeder Identität. Somit droht die Wolke, als Methode gesehen, die Kontrolle der Architekten zu untergraben, eröffnet aber gleichzeitig neue Bereiche an räumlichen Möglichkeiten. Ähnlich wie die Form einer Wolke empfindlich gegenüber Hitze, Wind und Luftdruck ist, ist der Entwurf für den Platz der Nationen empfindlich gegenüber den Zwängen des Geländes und des Programms – zur Kraft der Stadt. Der Raum der Wolke entzündet sich am Schnittpunkt der Parameter von Stadtplanung, Höhenbegrenzungen und Zirkulationsvektoren. Das Ergebnis ist ein weiches, fluk-

1. Coop Himmelb(l)au, »Architektur muß brennen – Flammenflügel«, Graz, 1980. (Photo: Gerald Zugmann.
2. Coop Himmelblau, »Cloud # 9«, Genf, 1995. Photo: degl & cherkoori.

1. Coop Himmelb(l)au, »Architecture must burn – Flame-wing«, Graz, 1980. (Photo: Gerald Zugmann.
2. Coop Himmelblau, »Cloud # 9«, Geneva, 1995. Photo: degl & cherkoori.



Frank R. Werner

Sky-blue cloud hanger over Munich

The bundle of tubes forming the BMW tower, and the »Bowl« adjacent to it, have been Munich landmarks since the 1960s. But I wonder whether Austrian old master Karl Schwanzer imagined even in his wildest dreams that over three decades later one of his pupils would unleash a tectonic hurricane immediately adjacent to his »Four Cylinders«, by now a listed building, and send a veritable cloud of steel soaring above the site? I rather think not, as when Günter Behnisch’s filigree Olympic tent landscape was created near the BMW factory at the same time as Schwanzer’s building, Behnisch’s work was considered the non plus ultra for structural engineering. Admittedly Schwanzer’s tower unit, as »eloquent« as it is a striking feature in the cityscape, and its sculptural »Bowl« were well able to hold their own at the time against their filigree neighbours. The »Four Cylinders« and the »Bowl« have been refurbished appropriately to their listed status, confirming the far-sighted solidity of Schwanzer’s architecture, and they now shine out again in all their old glory.

But in the meantime the hurricane and cloud of the new BMW Welt make the »Four Cylinders« look almost a little antiquated as the former flagship of the Bayerische Motoren Werke. Though the cloud landscape, almost as an acknowledgment of the teacher by his pupil, does open itself out wide to the east, so that the historical skyscraper towers are invited into the new building, visually at least. The creator of this cloud landscape is no other than the Austrian architect Wolf D. Prix, an eternal young tearaway born in 1942. Prix is one of the founding fathers of the rebellious Viennese architecture team Coop Himmelblau, which after decades of Utopian designs now trades as Coop Himmelb(l)au, building all over the world. And Prix sees himself as a »front man« of »Rock over Barock«, not only »made in Austria«.

In 1968, Wolf D. Prix and Helmut Swiczinsky defined their team’s name like this: »Coop Himmelblau is not a colour, but the idea of using imagination to make architecture that is as light and changeable as clouds.« Later the Coops became more aggressive, saying that architecture must be »fissured, fiery, smooth, hard, angular, brutal, round, tender, colourful, obscene, randy, dreamy, approachable, forbidding, wet, dry and heart-stopping«. The slogan »architecture must burn«, after coming into the world in 1980, became the catchiest motto for a whole generation of architects in the seventies. Then in the late eighties things turned a little more conciliatory again: »We are thinking of the untamed danger inherent in architecture. When we talk about leaping whales, other people think of dinosaurs. But we think of thirty tons of flying weight. We do not find architecture in an encyclopaedia. Our architecture is to be found where thoughts are quicker to grasp it than hands.«

But both the floating clouds and the leaping whales that Coop Himmelblau showed us over many hungry years in their enchanting models and drawings that now hang in all the world’s great collections kept us waiting for a long time to be realized on a one-to-one scale. So it is a very long way from the first »Cloud« project in 1968 via other important cloud designs in the years immediately after that until the legendary »Cloud # 9« project for the United Nations in Geneva in 1995.

Given the many small, sculpturally fissured to unwieldy room installations, accompanied by a much larger number of unrealized projects, with which Wolf D. Prix and Helmut Swiczinsky managed to make their mark on the scene for decades, clouds and whales had actually almost been relegated to the Olympus of architectural imagination. But then the international breakthrough actually did take place with the east pavilion for the municipal museum in Groningen (1993/94) and the UFA cinema centre in Dresden (1998). In fact the east pavilion in Groningen and the Dresden cinema complex were still more like crystalline buildings, but at least the motif of an extensive double cone cropped up in Dresden for the first time, though admittedly its configuration consisted only of thin steel cables. But as soon as the »floating city« that Prix and Swiczinsky created as an »Arteplage« for Expo 02 in the Swiss city of Biel, the double cone, along with angular, dancing towers, blossomed into the dominant support for a widely protruding, cloud-light roof. And so it was back again, that old dream of built clouds that had had many descendants in the meantime in the form of computer-generated cloud projections. The above mentioned »Cloud # 9«, a competition project dating from 1955, an extensive new complex for the United Nations in Geneva, was a cloud of this kind.

As the explanatory report on this project is extremely revealing about Coop Himmelb(l)au’s concept for the Munich cloud hanger, I shall quote it in full here: »The concept for ›Cloud # 9‹ takes up the desire to go back to our beginnings, but to go beyond them as well. The cloud idea acquired a new meaning in the late twentieth century, and particularly in the context of a competition for the United Nations. The constantly growing and changing unstable socio-political structure of our world illustrates the paradigm shift that is happening on a number of levels – from genetics to quantum physics. The change can be seen as a shift to not seeing the world in terms of individual objects any more, but in terms of their meaning (interplay). This fits in with the approach reflected in Michel Foucault’s remark ›every form is an interplay of constraints‹. The cloud itself can be seen as an idea without an appropriate concept; it is more like a sophisticated system than an object. As it is the product of a complex fabric of influences in which it finds itself again, it withdraws from any sense of identity. Thus, seen as a method, the cloud threatens to undermine architects’ control, but at the same time opens up new realms of spatial possibilities. Similarly to the way the shape of a cloud is susceptible to heat, wind and atmospheric pressure, the design for the Place des Nations is susceptible to the constraints of the site and the programme – to the power of the city. The cloud space ignites at the interface between the parameters of town planning, height restrictions and circulation vectors. The result is a soft, fluctuating enigma – a building that does not want to be a building any longer. The cloud envelope becomes a glass-like net structure, loosely defining a semi-public space. The permeability of this shell makes it possible to see people moving about, through layers of light and colour. The space becomes both a point of intersection for diplomats, students and tourists and also the city of Geneva’s access to the United Nations International Zone. Private office buildings from consulates and missions rise up from the concrete lift shafts in this zone. The space between the envelope and the solid structure, used for balconies



tuierendes Enigma – ein Gebäude, das kein Gebäude mehr sein will. Die Hülle der Wolke wird zu einer glasartigen Netzkonstruktion, die lose einen halböffentlichen Raum definiert. Die Durchlässigkeit dieser Schale erlaubt durch Lagen von Licht und Farbe hindurch den Blick auf die Bewegung der Menschen. Der Raum wird sowohl zum Kreuzungspunkt für Diplomaten, Studenten und Touristen als auch ein Zugang von der Stadt Genf zur Internationalen Zone der Vereinten Nationen. In dieser Zone kragen von Aufzugsschächten aus Beton private Bürogebäude für Konsulate und Missionen aus. Der Raum zwischen Hülle und fester Struktur, der für Balkone und Rampen genutzt wird, erlaubt passiven Energiegewinn und eine wolkenähnliche Luftzirkulation.«

Da war er also eigentlich bereits präsent, jener Grundgedanke, der auch die prozessuale Entwicklung des BMW-Konzepts maßgeblich mitbestimmt hat. Aber gebaut worden war zuvor kein einziges solcher Wolkengebilde. Zu wenig berechenbar, konstruktiv viel zu aufwendig, zu unrentabel, zu wenig stadtverträglich, zu ungewohnt waren derartig wagemutige Vorschläge, als daß sie auch nur den Hauch einer Chance auf Realisierung gehabt hätten. Was bedeutete, daß Coop Himmelb(l)au ab Mitte der neunziger Jahre mit wachsender Ungeduld auf die erstbeste Gelegenheit wartete, um dergleichen endlich in die Tat umsetzen zu können. Denn man war durchaus darauf vorbereitet, es zu können, es – wie so oft zuvor bei ähnlichen Herausforderungen – einfach können zu müssen. Vergeblich hoffte man, daß »Cloud # 9« zum ersten Prüfstein würde. Doch schließlich sollte es einem technik- und designorientierten Global Player wie dem Autokonzern BMW vorbehalten sein, die erste baubare Wolke im CŒuvre Coop Himmelb(l)aus Wirklichkeit werden zu lassen.

Aber es waren neben der Bauherrschaft und den Architekten vor allem aufgeschlossene Tragwerksplaner mit innovativen Rechnerprogrammen, die dabei als Geburtshelfer fungierten. Schließlich war es ihnen zu verdanken, daß der Renaissance der Wolken baubare und gebaute Wolken entschlüpfen. Denn von nun an bevölkerten Wolken und Doppelkegel nicht nur viele Wettbewerbsbeiträge Coop Himmelb(l)aus, sondern erstmals auch die Ausführungsplanungen prämiierter Projekte. So wird das neue Urban Entertainment Centre im mexikanischen Guadalajara, das seit 1998 in Arbeit ist, von weitgespannten, wolkenähnlichen Dächern beherrscht, welche auf eckigen Doppelkegeln ruhen. Und fast wäre den Münchenern noch die Schau gestohlen worden. Denn wenn das bereits seit sechs Jahren in Planung befindliche Musée des Confluences in Lyon rechtzeitig begonnen worden wäre, dann könnte man dort schon länger eine atemberaubend auskragende Wolkenformation besichtigen. So aber hat BMW den Vogel abgeschossen und mit der stolzen Summe von etwa fünfhundert Millionen Euro (inklusive Museumsumbau und weiterer Baumaßnahmen im werkseigenen Baubestand) Coop Himmelb(l)aus Wolken-Erstling Wirklichkeit werden lassen. Fünfhundert Millionen Euro, soviel hatte man im ersten Anlauf für die umstrittene Rekonstruktion des Berliner Stadtschlusses angesetzt. Wahrhaftig eine fürstliche Dimension!

Voraussetzung für die Realisierung der BMW Welt war ein eingeladener Wettbewerb, den die BMW AG im Jahr 2001 ausgelobt hatte. Damals vergab die Jury zwei erste Preise, den einen an die Berliner Architekten Sauerbruch & Hutton, den anderen an Coop Him-

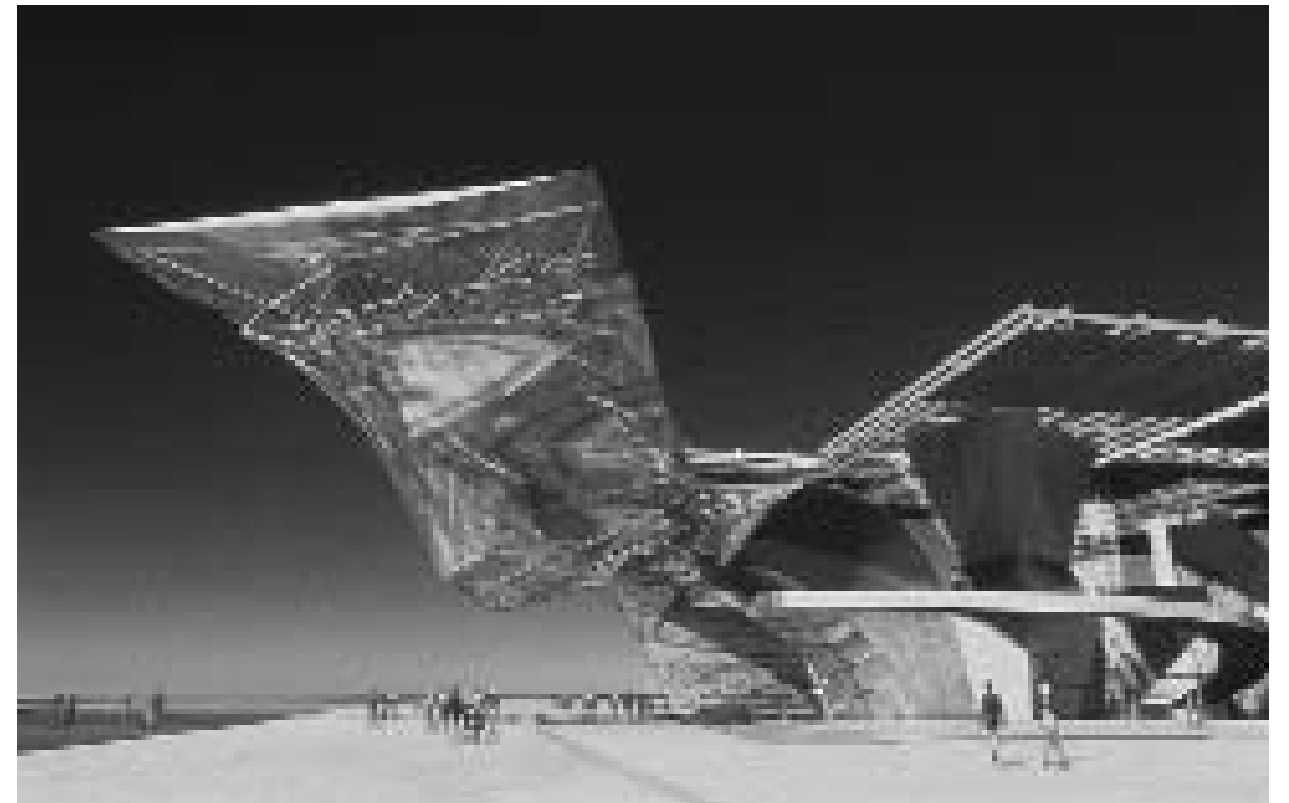
melb(l)au aus Wien. Nach einer weiteren Wettbewerbsstufe entschied sich der BMW-Vorstand jedoch einstimmig, ausschließlich den Himmelb(l)au-Entwurf weiterzuverfolgen. Dabei spielten vor allem dessen Branding-Qualitäten, sprich dessen Potential als Ausdrucksträger, eine entscheidende Rolle.

Der Bauplatz, auf dem ursprünglich ein Parkhaus stand, hätte kaum günstiger ausgewählt werden können: im Osten, jenseits der Lerchenauer Straße, »Vierzylinder«, »Schüssel« und BMW-Werk Nummer 1, im Süden, jenseits des stadtautobahnähnlich ausgebauten Georg-Brauchle-Rings, Eissporthalle und Fernsehturm, im Westen Behnischs Olympiapark und im Nordwesten schließlich Wohn- und Bürobauten. Mit seiner Positionierung am Kreuzungspunkt zweier Straßen kommt der BMW Welt eine wichtige Ordnungsfunktion zu. Von allen Seiten gut erreichbar und sichtbar, scheint sie sich als neue »Landmark« regelrecht aus der angrenzenden Kreuzung herauszudrehen, scheinen die Ränder ihres weitgespannten, wellenförmig verformten Dachkörpers die Verkehrsströme geradezu lenkend aufzuteilen. Vermutlich ist es nur eine Frage der Zeit, bis dieser spektakuläre »friendly alien« (Peter Cook hat sein Grazer Kunsthaus so genannt) dem Autofahrer auf dem Georg-Brauchle-Ring als Orientierungspunkt dient.

Von ihrer Nutzung her ist die BMW Welt das, was man als einen modernern Hybrid bezeichnen sollte. Was nichts anderes heißt, als daß das maximal 180 m lange, zwischen 50 und 130 m breite und bis zu 28 m hohe Gebäude eine Fülle analoger bis heterogener Nutzungen beinhaltet. Mehr als 1000 Räume sind denn auch im hauseigenen Raum- und Funktionsbuch verzeichnet. Im Nukleus des Ganzen stehen natürlich die altarähnlich präsentierten Drehteller der Premiereplattform, an denen bis zu 250 ausgewählte Kunden pro Tag ihren Neuwagen in Empfang nehmen können, um mit ihm anschließend über eine langgeschwungene, theatralisch geschickt in Szene gesetzte Rampe abwärts ins Freie entgleiten zu können. Zuvor sind die Kunden natürlich in einer speziellen VIP-Lounge empfangen, in gesonderten Simulationsräumen auf die Technik ihres neues Fahrzeugs vorbereitet und danach über eine hollywoodreife Treppenkaskade hinab zur Premierenplattform geleitet worden.

Doch weit gefehlt, damit schon alles gesehen, geschweige denn erlebt zu haben, denn der Baukörper, der sich mit 44.500 m² über drei unterirdische sowie mit 28.500 m² über drei oberirdische Geschosse erstreckt, beherbergt außer einem veritablen Parkhaus so fast alles, was man von einer Kombination aus Kundenzentrum und Info- oder Entertainment-Etablissement erwarten darf: einen Ausstellungs- und Veranstaltungsraum, eine große, öffentlich zugängliche Black Box für Konzerte und Events aller Art, eine frei zugängliche Flanierzone, ein öffentliches Innen- und Außenrestaurant sowie ein exklusives Edellokal speziell für die Kunden, ein Bistro, eine hauseigene Bäckerei, diverse Präsentations- und Simulationsflächen, einen separaten Forschungsbereich für Kinder und Jugendliche, Verwaltungsräume, Shops und vieles andere mehr. Dabei soll künftig der größte Teil des Gebäudes Tag und Nacht geöffnet, also ohne Eintritt oder Schwellenangst frei zugänglich sein für all diejenigen, die das vielfältige kulturelle und kommunikative Angebot des Hauses jenseits weihervoller PKW-Handreichungen genießen wollen. Sollte das Konzept tatsächlich aufgehen, dann wä-

3. Coop Himmelb(l)au, Urban Entertainment Centre, Guadalajara, 1998–. (Photo: Armin Hess.)



and ramps, permits a gain in passive energy and cloud-like air circulation.«

So the basic thought that also helped to define the processual development of the BMW concept was to a large extent already there. No cloud structure of this kind had ever been built before. Venturesome proposals of this kind were too unpredictable, structurally too elaborate, too uneconomical, not city-friendly enough, too unusual to have even a hint of a chance of being realized. Which meant that from the mid nineties Coop Himmelb(l)au had to wait with growing impatience for the first possible opportunity to be able to implement something of this kind. The fact is that they were totally ready to be able to do it – simply to have to do it – as so often before when faced with similar challenges. They hoped in vain that »Cloud # 9« would turn out to be the first touchstone. But in the end they had to wait for a technology- and design-oriented global player like the BMW car company to make the first buildable cloud in Coop Himmelb(l)au's œuvre a reality.

But the client and the architects also needed enlightened structural planners with innovative computer programs to function as midwives. Finally it was to their credit that buildable and built clouds emerged from the renaissance of the clouds: from this point onwards, populated clouds and double cones did not only feature in many of Coop Himmelb(l)au's competition entries, they started to appear at the final planning stages for their prize-winning projects as well. So the new Urban Entertainment Centre in the Mexican city of Guadalajara is dominated by wide, cloud-like roofs supported on angular double cones. And the show was almost stolen from the Munich project as well: if the Musée des Confluences in Lyon, which had already been at the planning stage for six years, had been started at the right time, then it would have been possible to visit a breath-takingly protruding cloud formation there for some time. But BMW took the cake and turned Coop Himmelb(l)au's firstborn cloud into reality for the proud sum

of about five hundred million euros (including conversion of the museum and other construction measures in the buildings owned by the factory). Five hundred million euros, that was the sum proposed in the first approach to the controversial reconstruction of the Stadtschloss in Berlin. A princely dimension indeed.

The realization of the BMW Welt was preceded by a competition by invitation announced by BMW AG in 2001. At that time the jury awarded two first prizes, one to Berlin architects Sauerbruch & Hutton, the other to Coop Himmelb(l)au of Vienna. But after the second stage of the competition the BMW board decided unanimously to pursue only the Himmelb(l)au design. Here its branding qualities in particular played a crucial part, in other words its expressive potential.

The building site, formerly occupied by a parking garage, could hardly have been better chosen: to the east, on the other side of Lerchenauer Strasse, »Four Cylinders«, »Bowl« and BMW plant number 1, to the south, on the other side of the Georg-Brauchle-Ring, which has been developed like an urban motorway, the covered skating rink and the television tower, to the west Behnisch's Olympic park and finally, to the northwest, residential and office buildings. The BMW Welt acquires an important ordering function at the junction of two roads. It can be seen and reached easily from all sides, it almost seems to be twisting itself out of the adjacent junction, and the edges of its wide, wavyly distorted roof system seem almost to be controlling and dividing the traffic streams. Presumably it is just a matter of time before this spectacular »friendly alien« (this is what Peter Cook called his Graz art gallery) serves as an orientation point for drivers on the Georg-Brauchle-Ring.

In terms of its use, the BMW Welt is something that should be called a modern hybrid. Which means nothing other than that the building, a maximum of 180 m long, between 50 and 130 m wide and up to 28 m high accommodates an abundance of analogue to heterogeneous uses. The in-house function book lists over



4. UNStudio, Mercedes-Museum, Stuttgart, 2006.
(Photo: Christian Richters.)

re München in der Tat um ein veritables Kulturzentrum, hier arrangiert ums Auto, reicher.

Diesen heterogenen Nutzungsmix unterzubringen, ohne dabei die Zeichenhaftigkeit des Bauwerks zu zerstören, bedeutet natürlich die sprichwörtliche Quadratur des Kreises. Möglich wurde sie dennoch durch ein konstruktives Konzept, dessen Realisierung außer den Köpfen der Architekten vor allem den Tragwerksplanern Klaus Bollinger und Manfred Grohmann zu verdanken ist. Sie waren es nämlich, die dafür gesorgt haben, daß die Vision eines stützenlosen Wolkenkuckucksheims statisch beherrschbar geblieben ist. Es soll ja Zeitgenossen geben, die alles, was krumm, schief oder rund ist, als »Blob« bezeichnen. Aber genausowenig wie Ben van Berkels Stuttgarter Mercedes-Museum oder dessen MUMUTH in Graz typologisch und konstruktiv in die Kategorie der »Blobs« passen, ist die BMW Welt von Prix ein »Blob«. Sie ist statisch solide durchkonstruiert und genügt auch sonst vielen Konventionen abendländischer Architektur. Sie ist also nicht von einem anderen Stern. Soll heißen: In diesem Bauwerk ist unten wirklich unten, und oben ist klar erkennbar oben. Unten im Keller ist alles massig und schwer. Oben wird es zwar nicht gerade tektonisch einsichtig wie aus dem Lehrbuch, geschweige denn federleicht, aber doch erheblich luftiger.

Präziser ausgedrückt, ist die BMW Welt konstruktiv so etwas wie ein Zwei-Schichten-Modell, welches sich aus einer »irdischen« und einer »himmlischen« Zone zusammensetzt. Die irdische Schicht besteht aus Stahlbeton und beinhaltet die drei Untergeschosse, zuzüglich Premiereteller, Gastronomieturm und Veranstaltungsforum. Die himmlische Schicht umfaßt ein aus über 5000 Tonnen Stahl geformtes Fachwerktragsys-

tem, welches sich formal und konstruktiv aus dem spektakulären Doppelkegel heraus entwickelt und die Lounge sowie das 16 000 m² große Dach prägt. Das Tragwerk der Lounge ist als kastenförmige Fachwerkverbundkonstruktion exakt über den Premieretellern »schwebend« mit dem Dachaufbau verwoben. Das wellen- oder wolkenartig verformte und gänzlich verkleidete Dach, bestehend aus zwei untereinander verbundenen Trägerrosten aus Stahl, schwebt bis zu 24 m über dem Boden. Seine äußere Haut ist himmelwärts mit Photovoltaik-Paneelen belegt; es arbeitet mithin, für den normalen Betrachter gänzlich verborgen, als veritables Kleinkraftwerk.

Herz und Angelpunkt des ganzen Gefüges ist jedoch der riesige Luftraum zwischen Dach-Wolke und Hallenboden, der so groß ist, daß das Volumen der Neuen Pinakothek gleich zweimal hineinpassen würde. Eingefaßt wird dieser Raum von einer geknickten Pfosten-Riegel-Glasfassade, während sich die Schwerlast der Wolke – sprich Dachkonstruktion – auf den Doppelkegel, den Betonkernen von Gastronomie und Lounge sowie zwölf raumhohe Pendelstützen aus Stahlbeton abstützt. Wobei die Architekten offensichtlich ihren ganzen Ehrgeiz darauf verwendet haben, alles Tragen und Lasten so geschickt zu camouffieren, daß der riesige Raum fast stützenlos, wie von Wunderhand getragen, zu schweben scheint. Damit scheint Coop Himmelb(l)au seinen Träumen aus den sechziger und siebziger Jahren von einer Architektur so leicht wie Wolken so nahe gekommen zu sein wie nie zuvor.

Die beeindruckendste Partie des zerklüfteten Gesamtorganismus ist sicherlich das Innere des Doppelkegels mit seiner spiralartigen Rampe und der regelrecht in den Raum hineingesogenen bzw. tief in ihn hin-

1000 rooms. Of course at the heart of the whole thing there are the turntables on the premiere platform, presented like altars, at which up to 250 selected customers per day can collect their new car and then glide away in it into the open air down a long, curving, theatrically staged ramp. Of course the customers are received in a special VIP lounge beforehand, introduced to the technology of their new vehicle in special simulation rooms and then taken down to the premiere platform via a cascade of steps that would not feel out of place in Hollywood.

But you have by no means seen, and certainly not experienced everything yet. The fact is that the building, which has 44,500 m² at its disposal underground and 28,500 m² above ground, contains a full-scale multi-storey car park, and as well as this pretty well everything you could hope to expect from a combination of customer centre and info- or entertainment establishment: an exhibition and events space, a largely black box, open to the public, for concerts and events of all kinds, a freely accessible shopping area, a public indoor and outdoor restaurant and an exclusive high-end restaurant specially for customers, a bistro, an in-house bakery, various presentation and simulation areas, a separate research area for young people, administration rooms, shops and a great deal more. And in future most of the building is to be open day and night, in other words freely accessible without charge for admission or fear of entering for all those who want to enjoy the diverse cultural and communicative palette offered by the building over and above solemn vehicle handovers. If the concept really does work out, then Munich would be the richer by a veritable culture centre, arranged around the car in this case.

Of course accommodating this heterogeneous mix of uses without vitiating the symbolic quality of the building means the proverbial squaring of the circle. But it was made possible by a structural concept whose realization outside the architects' minds is due above all to the structural engineers Klaus Bollinger and Manfred Grohmann. It was they who made sure that this vision of a column-free cloudcuckooland remained statically viable. There are said to be contemporaries who call everything that is curved, crooked or round a »blob«. But Prix's BMW Welt is no more a »blob« than Ben van Berkel's Stuttgart Mercedes Museum or his MUMUTH in Graz fit typologically into the »blob« category. The BMW Welt is constructed solidly throughout statically, and also satisfies many other conventions of Western architecture. So it is not from another planet. In other words: downstairs is clearly downstairs in this building, and upstairs is quite recognizably upstairs. Down in the cellar everything is solid and heavy. Upstairs it is certainly not exactly as tectonically cogent as in the textbook, to say nothing of feather-light, but it is considerably more airy.

Put more precisely, structurally the BMW Welt is something like a two-layer model made up of an »earthly« and a »heavenly« zone. The earthly layer is made of reinforced concrete, and contains the three basement storeys, and also the premiere platform, catering tower and events forum. The heavenly layer includes a trussed beam load-bearing system developed formally and structurally from the spectacular double cone, and this puts its stamp on the lounge and the 16,000 m² of roof. The load-bearing structure for the lounge is tied into the rooftop structure, »floating« precisely over

the premiere platform as a box-shaped composite trussed beam structure. The roof is shaped like waves or a cloud, completely clad, consists of two linked steel grids and floats up to 24 m above the ground. Its outer skin is clad with photovoltaic panels facing skywards, and so works, completely invisible to the normal viewer, as a veritable mini power station.

But the heart and linchpin of the entire structure is the gigantic air space between the roof cloud and the hall floor, which is so large that the volume of Munich's Neue Pinakothek would fit into it twice over. This space is framed by a folded post-and-rail glass façade, while the heavy burden of the cloud – in other words the roof structure – is borne by the double cone, the concrete cores of the catering tower and lounge and by twelve floor-to-ceiling hinged columns in reinforced concrete. But the architects have obviously put all their creative energy into camouflaging everything to do with support and loads so skilfully that the gigantic space seems to float almost column-free, as if supported by a magic hand. Here Coop Himmelb(l)au seem to have come closer than even before to their sixties and seventies dreams of architecture as light as clouds.

Certainly the most impressive part of the fissured overall organism is the interior of the double cone with its spiralling ramp and the cloud section, which is practically sucked into the space, or deeply vaulted into it. The network of heavy steel sections with constantly changing mesh sizes, shifted as if in a twisting movement, really does create a dynamic that cannot be felt anything like as powerfully anywhere else in this new building. Visitors are taken up to the upper floor by a regular whirlwind. When on closer examination it becomes clear how uninhibitedly martially thick rood drainage pipes thrust down into the narrow zone between the steel-and-glass skin of the cone and its sun-shade cladding, and how higher up massive steel tie bars intrude, apparently without co-ordination, into the grids of the cone, then indeed there is still a sense of Coop Himmelb(l)au's earlier cross-grained rebellious streak. The same applies to the deeply thrust-in cloud, clad in perforated sheet metal, at the centre of this tornado, frozen as if by a snapshot. In fact you can see the roof system framework, apparently welded together entirely chaotically through the perforated metal. This too is a self-referential gesture reminiscent of the roughness of Coop Himmelb(l)au's early low-budget projects.

Then comes the great moment when you enter one of the most monumental of contemporary interiors. Actually it is no longer a space, nor a hall, but more like a massive whale's belly, perforated on all sides. Frank Gehry, the American Pritzker laureate who was known all over the world and globally active even before the Bilbao museum, is saying an involuntary hello here, even though this room is setting out literally to put Gehry's fissured spatial creations in the shade. Immediately after coming into the voluminous belly of the BMW world, you came across the long walkway that links Schwanzer's »Four Cylinders« and the museum to the BMW Welt. Of course the new building needed more than a conventional walkway, it has to have one that seems to have started lurching vigorously from side to side. As if by a miracle, at least this surface for walking on has balanced out horizontally, defying all disturbances. The railings along this walkway simply melt off at the sides every few metres, as if they were made of wax. The gaps this generates were replaced by swoops

eingewölbten Wolkenpartie. Das wie in einer Drehbewegung verzogene Netz schwerer Stahlprofile mit ständig wechselnden Maschengrößen erzeugt tatsächlich eine Dynamik, die an anderen Stellen des Neubaus kaum mehr so kraftvoll spürbar wird. Der Besucher wird per Wirbelwind regelrecht in das Obergeschoß hochbefördert. Wenn bei näherer Betrachtung deutlich wird, auf welch unverblümete Weise martialisch dicke Dachentwässerungsröhre vom Dach kommend in die schmale Zone zwischen der Stahl-Glas-Haut des Kegels und dessen Sonnenschutzverkleidung hineinragen und weiter oben gewaltige stählerne Zuganker scheinbar unkoordiniert von der Halle aus in die Maschen des Kegels eingreifen, dann wird da doch noch etwas von der früheren, wider den Strich gebürsteten Aufmüppigkeit Coop Himmel(b)laus spürbar. Gleiches gilt für die mit Lochblech verkleidete, tief eingestülpte Wolke im Zentrum dieses quasi per Momentaufnahme eingefrorenen Wirbelsturms. Durch das Lochblech hindurch läßt sich nämlich das scheinbar völlig chaotisch zusammengesweißte Stabwerk des Dachkörpers erkennen. Auch dies eine selbstreferentielle Geste, die an die Ruppigkeit der frühen Low-budget-Projekte Coop Himmel(b)laus erinnert.

Dann der große Moment, in dem man einen der monumentalsten Innenräume der Gegenwart betritt. Eigentlich ist es ja kein Raum mehr, keine Halle, sondern eher ein mächtiger, allseitig perforierter Walfischbauch. Frank Gehry, der nicht erst seit dem Museum in Bilbao weltweit bekannte und global aktive amerikanische Pritzkerpreisträger, läßt unwillkürlich grüßen, obwohl sich dieser Raum anschießt, Gehrys zerklüftete Raumschöpfungen buchstäblich in den Schatten zu stellen. Unmittelbar nach Betreten des voluminösen Bauches der BMW Welt stößt man auf den lang gezogenen Steg, welcher Schwanzers »Vierzylinder« und das Museum mit der BMW Welt verbindet. Natürlich paßte zum Neubau kein konventioneller Steg, sondern nur einer, der anscheinend kräftig ins Schlingern geraten ist. Wie durch ein Wunder hat sich wenigstens dessen Lauffläche allen Irritationen trotzend horizontal ausstariert. So als wären sie aus Wachs, schmelzen die Geländer dieses Steges seitlich alle paar Meter einfach ab. Die dadurch entstehenden Fehlstellen wurden durch gläserne Geländerschleifen ersetzt. Wie ein roter Faden zieht sich diese Diskrepanz zwischen einer kraftvoll modellierten Bauplastik und inszenierten Sehstörungen durch das ganze Gebäude.

Der erste Eindruck jedoch, den das riesige, bauchförmige Innere hinterläßt, ist großartig, ja geradezu atemberaubend. Die eingestellten, blechbeplankten Baukörper bevölkern die weitläufige Halle wie archaische Landmarken. Sie sind fokussiert auf das »Allerheiligste«, soll heißen den Ort der feierlichen Zusammenführung (man könnte fast schon Vermählung sagen) von Mensch und Auto, der das Zentrum unter dem Gewölk in Beschlag nimmt. Und doch stehen einige dieser Landmarken auf den zweiten Blick eigenümlich statuarisch bis verloren in der Gegend herum. Die Computersimulation, die den ursprünglich geplanten Zustand dokumentiert, erscheint da erheblich stimmiger, in sich konsistenter, weil sie sehr viel luftiger, transparenter, vor allem aber auch spielerischer und weitaus weniger theatralisch mit dem Thema der Autoübergabe und den leicht und locker darum herum plazierten Aktionsflächen umgeht. Das fertige Projekt demonstriert also wie so oft den schwierigen Balanceakt zwischen Idea-

lität und Realität. Realiter hinterläßt die monumentale Halle deshalb auf Dauer einen doppelbödigen Eindruck. Auf der einen Seite genießt man im Restaurantbereich die äußerst gelungene Verbindung zwischen innen und außen. Oder man ist verblüfft ob des für Himmel(b)laus-Verhältnisse geradezu selbstkasteienden Pragmatismus, der die schlichte Black Box des multifunktionalen Veranstaltungssaals beherrscht. Auf der anderen Seite wirken manche Partien der Halle geradezu nüchtern arrangiert, erliegen mitunter doch dem diskreten Charme sattem bekannter Autosalons oder Messearrangements. Womit die zupackende Aggressivität früherer Coop-Himmel(b)laus-Bricolagen, die »schmutzige« Architektur der frühen Jahre spätestens hier in München endgültig in den keimfreien Branding-Welten der »Global Player« angekommen sein dürfte.

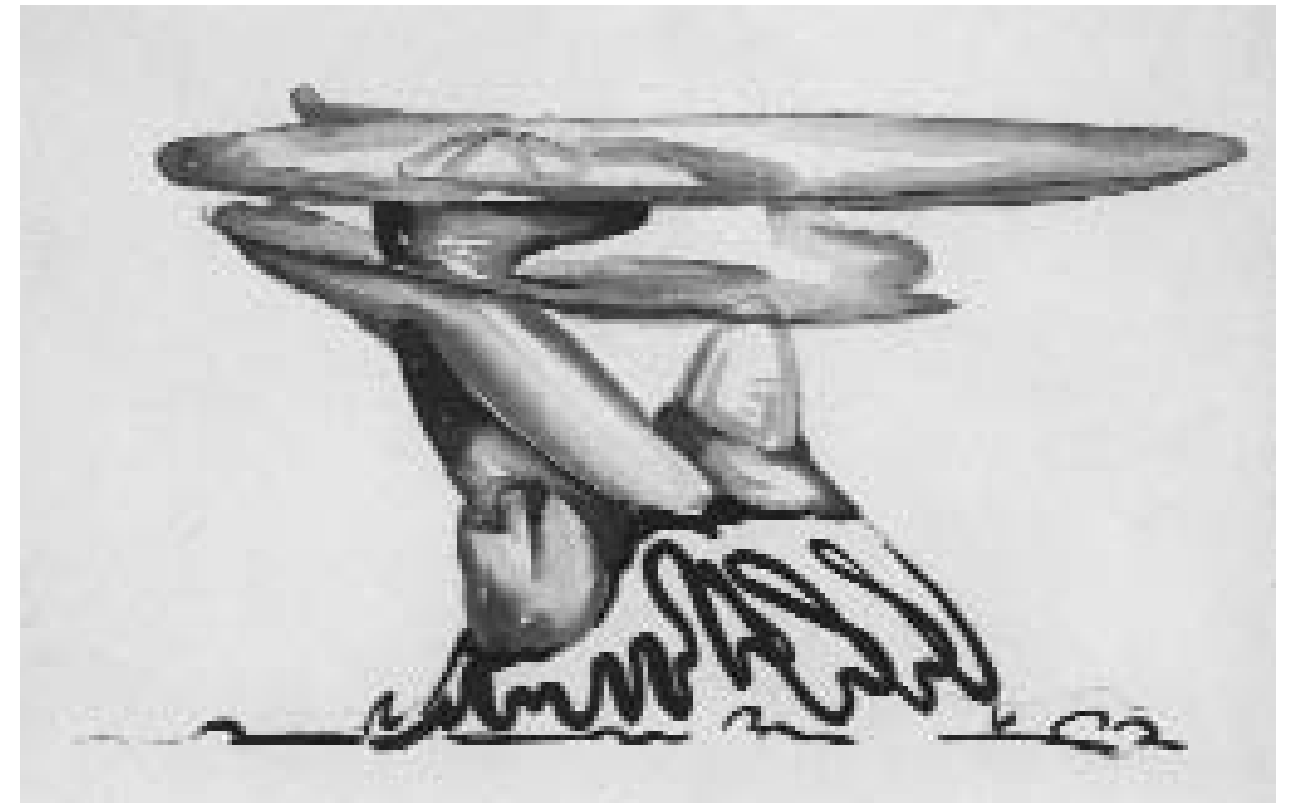
Dies gilt freilich nicht für das Äußere. Letzteres beschert nämlich nicht nur zahlungskräftigen Autokäufern, sondern vor allem auch gewöhnlichen Münchenern ein Architekturereignis, das himmelweit jenseits jeglicher Autosalon-Tristesse angesiedelt ist. Das Äußere tritt denn auch völlig unbescheiden auf. Statt dessen läßt es selbstbewußt seine Muskeln spielen, operiert mit schlafwandlerischer Sicherheit zwischen Dynamik und Ruhe, Bergen und Bersten, zwischen Schweben und Lasten, Transparenz und Masse, spielt souverän mit allen erdenklichen Maßstäblichkeiten. Das Äußere ist ein starkes Stück Architektur und hier an der Peripherie vermutlich genau richtig an seinem Platz. Mit einer Einschränkung: Während Günter Behnisch vor Jahrzehnten in Sichtweite eine bahnbrechende zeltartige »lightweight architecture« mit temporärer Anmutung realisiert hat, offeriert uns Prix hier eine wuchtige, monumentale Bauplastik. Eine Bauplastik, die bei aller Dynamik regelrecht im vorgefundenen Baugrund verwurzelt ist.

Alle drei Seiten des plastisch durchwachten Tortenstücks der neuen BMW Welt sehen anders aus. Verstärkung erfährt diese Vielansichtigkeit durch die abgknickten, in ihrer Höhe variierenden und unterschiedlich geneigten Glasfassaden, in denen sich die Umgebung kaleidoskopartig spiegelt. Als »Schokoladenseite« dürfte die Südostansicht gelten, weil sich dort der Doppelkegel am kraftvollsten aus dem Boden heraus in die angrenzende Wolkenformation schraubt; ähnlich kraftvoll wie seinerzeit El Lissitzkys Moskauer Vision »Wolkenbügel« aus dem Jahr 1924. Doch zurück nach München. Nur hier, von dieser Seite her, wirkt die Entwurfsabsicht gänzlich klar und unverstellt. So könnte man hier tatsächlich der Illusion erliegen, mit etwas statisch Unmöglichem konfrontiert zu sein, das die Schwerkraft ein für allemal überwunden hat. Die Metapher von schwebender Architektur scheint hier tatsächlich Gestalt angenommen zu haben. Ähnlich überzeugend wirkt auch die Südansicht, die den Verkehrsstrom des Georg-Brauchle-Rings regelrecht aufzugreifen scheint, um sie – ganz in der Tradition der italienischen Futuristen stehend – in ein eingefrorenes, dreidimensionales Fließ- oder Bewegungsdiagramm zu inkorporieren.

Ganz anders artikuliert sich hingegen die Nordostansicht. Denn die große Fuge, die Prix hier zur Lerchenauer Straße hin eingeschnitten hat, um Tageslicht in die Halle zu bringen und Schwanzers »Vierzylinder« wenigsten optisch seine Aufwartung zu machen, sprengt die stringente Dachkonstruktion der Wolkenkulisse. Ihr rechter, aufgeblähter Teil bricht regelrecht ab. Und doch ist dies werksinterner die bedeutsamste Seite des Neubaus. Denn hier befindet sich schließlich der

5. El Lissitzky, »Wolkenbügel« für Moskau, 1924.
6. Hermann Finsterlin, *Architekturen*, um 1924.

5. El Lissitzky, »cloud hangers« for Moscow, 1924.
6. Hermann Finsterlin, *Architekturen*, c. 1924.



of glass. This discrepancy between powerfully modelled structural sculpture and staged visual defects runs through the whole building like a thread.

But the first impression made by the gigantic belly of the interior is magnificent, indeed absolutely breathtaking. The inserted buildings with their sheet-metal planking populate the enormous hall like archaic landmarks. They are focused on the »holy of holies«, that is to say the place for the solemn union (one could almost say marriage) of man and car, which seizes the central point under the clouds. And yet at a second glance some of these landmarks stand around the place looking something between statuesque and lost. The computer simulation that records the situation as originally planned seems considerably more coherent in this respect, more consistent within itself, because it is much more airy, more transparent, but above all more playful and less theatrical in its treatment, with the theme of hanging over cars and the action areas arranged lightly and loosely around that centre. So as so often, the completed project demonstrates the difficult balancing act between the ideal and reality. For this reason, in reality, the monumental hall leaves an ambiguous impression in the long run. On the one hand, in the restaurant it is possible to enjoy an extremely successful combination of indoors and outdoors. Or you are amazed about the pragmatism, absolutely self-mortifying in a Himmel(b)laus situation, that dominates the plain black box of the multifunctional events hall. On the other hand, some parts of the hall seem to be arranged very austerely, sometimes succumbing to the discreet charm of all too familiar car show or exhibition arrangements. Which must mean that at the latest here in Munich the hands-on aggression of earlier Coop Himmel(b)laus makeshift arrangements, the »dirty« architecture of the early years has finally arrived in the aseptic branding worlds of the »global players«.

And this does not apply only to the exterior. In fact that presents not just wealthy car buyers but also above

the ordinary people of Munich with an architecture event located a heavenly distance higher than any motor show dreariness. The exterior is entirely immodest in its appearance. Instead it flexes its muscles confidently, operating with a sleepwalker's sureness between dynamism and repose, holding back and bursting out, between soaring and bearing down, transparency and mass, playing effortlessly with every conceivable scale. The exterior is a powerful piece of architecture, and here on the periphery it is probably in exactly the right place. With one qualification: while decades ago, Günter Behnisch realized ground-breaking tent-like »lightweight architecture« with a temporary look about it within sight of this building, here Prix is offering us a weighty piece of monumental architectural sculpture. An architectural sculpture that despite all its dynamism is properly rooted in the building plot found for it.

All three sides of the three-dimensionally kneaded slice of cake that is the new BMW Welt look different. This sense of multiple view is reinforced by the folded glass façades, differing in height and inclined at various angles, reflecting their surroundings like a kaleidoscope. The south-east view must be the »chocolate side«, because it is here that the double cone screws most powerfully out of the ground into the adjacent cloud formation; powerful in rather the same way as El Lissitzky's Moscow vision of the »cloud hanger« in 1924. But back to Munich. Only here, on this side, can the design intention be seen absolutely clearly and without distortion. So here you could indeed succumb to the illusion of being confronted with something that is statically impossible, that has conquered gravity once and for all. Here the floating architecture metaphor really does seem to have assumed tangible form. The south view makes a similarly convincing effect: it really does seem to seize the stream of traffic in the Georg-Brauchle-Ring and to incorporate it – exactly in the tradition of the Italian Futurists – into a frozen, three-dimensional flow or motion chart.

Hauptzugang, hier kämpft sich der schlingernde Fußgängersteg in luftiger Höhe zum Doppelkegel vor, wo er pfeilartig die Glashaut zum Inneren durchsticht, und hier nabeln sich die Autofahrer nach der Inaugurationszeremonie geistig, körperlich und prothetisch gestärkt von ihrer BMW Welt ab. Die vierte Fassade bleibt dem Betrachter hingegen verborgen. Die Dachaufsicht läßt sich nämlich nur aus der Vogelschau erfassen. Was schade ist, weil nur von dort aus das Auge des Hurrikans über dem Doppelkegel wirklich zu sehen ist. Ansonsten fungiert die riesige Fläche der Dachhaut, wie bereits erwähnt, ebenso intelligent wie unbemerkt als Photovoltaik-Plantage zur Energieerzeugung. Die schönsten Ansichten entfaltet der Bau freilich bei Nacht, wenn er im besten Tautschen Sinne expressiv zu glühen beginnt. Dann könnte er, wenn die Erwartungen aufgehen, jenseits jeglicher Markenfixiertheit zu einem wirklichen »Volkshaus«, zu einer profanisierten Kathedrale für Nachtschwärmer werden. Die glühenden Utopien der Expressionisten aus dem frühen zwanzigsten Jahrhundert, hier haben sie endlich Gestalt angenommen. Finsterlin, der sich zeit seines Lebens darüber beklagt hat, daß die Welt in die Wüsteneien Mies van der Rohe ausgewandert sei, anstatt von seinen Tropen Besitz zu ergreifen, dieser Hermann Finsterlin hat hier würdige Testamentsvollstrecker gefunden.

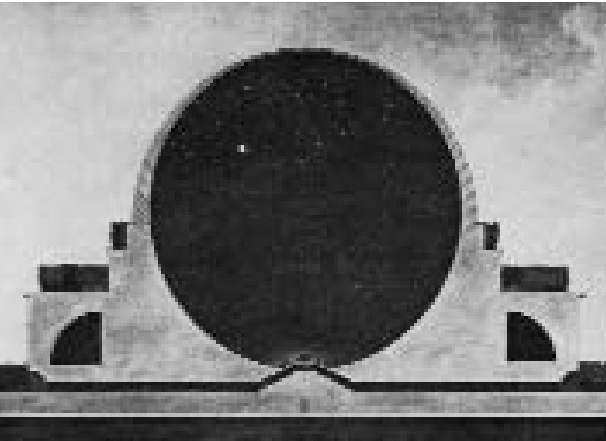
Freilich steht die Münchener BMW-Wolke im Werk Coop Himmelb(l)aus inzwischen längst nicht mehr allein da. Damit ist weniger der im Jahr 2007 eröffnete Erweiterungsbau des Akron Art Museum in Akron, Ohio, gemeint, in dem sich kristalline Strukturen mit der Tradition »gefügelter« Bauten verbinden, welche spätestens seit dem »Flammenflügel« (1980) oder der Liederbar Roter Engel in Wien (1981) das Werk Coop Himmelb(l)aus bevölkern. In Lyon ist vielmehr schon seit geraumer Zeit die Baustelle eingerichtet für ein Projekt, das aus einem internationalen Wettbewerb hervorgegangen ist, den das Wiener Büro bereits im Jahr 2001 gewonnen hatte. Es ist das Musée des Confluences, eine atemberaubende Konstruktion, deren organisch geformter Hauptbaukörper nun wirklich nahezu schwerelos in luftiger Höhe über dem Eingangsniveau zu schweben scheint. Dieses spektakuläre Bauwerk am Ufer der Rhone dürfte die Wirkung der BMW Welt über treffen. Noch im Planungsstadium befindet sich hingegen das MOCAPE, ein Museum für zeitgenössische Kunst, das in der chinesischen Stadt Shenzen errichtet wird. Im Gegensatz zu den umstehenden Hochhäusern artikuliert sich dieses Gebäude als horizontal gelagerte Wolke bzw. fliegender »urban carpet«.

Bereits im Bau sind das Dalian International Conference Centre in der chinesischen Stadt Dalian (Fertigstellung 2011), das Busan Cinema Centre in der südkoreanischen Stadt Busan (Fertigstellung 2010/11) sowie die Messeerweiterung »Cloud Roof« im italienischen Riva del Garda (Fertigstellung 2011). Vor allem das Kinozentrum in Busan wird sich als hoch über dem Eingansniveau schwebende Wolke präsentieren und Merkmale aufweisen wie etwa den Doppelkegel, der auch in München zu finden ist. Dagegen wirkt das Konferenzzentrum in Dalian eher wie ein gestrandeter Wal. Am nüchternsten erscheint die raumgreifende Messeerweiterung in Riva del Garda, bei der sich, nomen est omen, Wolkenmotive auf die weitläufige Dachlandschaft beschränken werden.

Womit sich unser Dérive um ein gebautes Bild, das zumindest in Deutschland seinesgleichen sucht, all-

mählich dem Ende zuneigt. Man darf froh, ja sogar ausgesprochen beglückt darüber sein, daß Coop Himmelb(l)au nach beinahe vierzig Jahren endlich eine Wolke realisiert hat. Daß diese dann freilich vergleichsweise schwer und monumental daherkommen mußte, ist weniger der späten Geburt geschuldet als vielmehr ihrer funktionalen Instrumentalisierung und den technologischen Grenzen des Wolkenbaus. Daraus ist ein Bauwerk entstanden, das zwischen dem Pathos eines starken Bildes und der subversiven Unterwanderung des gleichen Bildes oszilliert. Die Auftraggeber tangiert dies wenig, schließlich wurden sie mit einem architektonischen Brand bzw. einem Branding bedient, das dem Image des Konzerns weit über die »fetten« Jahre hinaus Flügel verleihen dürfte. Alle anderen aber, die sich auf das schier Unmögliche, nämlich die architektonische Übersetzung archetypologischer Bilder, wie dem einer schwebelichten Wolke oder dem eines springenden Walfischs, gefreut hatten, mögen unter Umständen ein wenig enttäuscht sein. Trotzdem ist es wichtig, daß Coop Himmelb(l)aus Entwurf für die BMW Welt so und nicht anders realisiert worden ist. Denn frei nach Rilke muß man sich erst bis in die Nähe des totalen Absturzes vorgetastet haben, um erkennen zu können, in welcher Gefahr man gewesen ist, wie weit man sich de facto aus dem sprichwörtlichen Fenster gelehnt hat. Bei diesem Lichte besehen, darf man die BMW Welt allen Kleingeistereien zum Trotz als das vielleicht and und aufregendste Bauwerk betrachten, das Europa nach Gehrys Museum in Bilbao derzeit zu bieten hat. Warum? Weil es wie kein zweites den Balanceakt zwischen Absturz und Geniestreich bildhaft verdeutlicht.

Der Regisseur Peter Greenaway hat in seinem Film *Der Bauch des Architekten* den allmählichen Untergang des fiktiven amerikanischen Stararchitekten Stourley Kracklite ästhetisch zum Thema gemacht. Der tragische Held des Films soll in Rom eine Ausstellung des französischen Revolutionsarchitekten Étienne-Louis Boullée ausrichten. In München war es Gerhard Matzig, der die Bauschöpfung Coop Himmelb(l)aus noch vor der Eröffnung der neuen BMW Welt auf eine Ebene mit Boullées Visionen einer aufklärerisch gedachten »architecture parlante« gehievt hat. Natürlich läuft dieser Vergleich ins Leere, denn Boullées Vision eines gigantischen Kugelbaus enthält in seiner riesigen Kalotte nichts als den Newton-Kenotaph, der aufgeklärten Bürgern den kosmischen Bezug zum Denkgebäude des genialen Physikers, Astronomen und Philosophen Isaac Newton verdeutlichen soll. Die BMW Welt von Prix hingegen ist allenfalls eine profane Weihstätte für die Vermählung finanzkräftiger Menschen mit ihrem noblen Neuwagen. Und doch macht die daraus entstandene Dramaturgie von Raumsequenzen, wie aus dem Bauch entstanden, deren filmähnliche Erzählstruktur, nachgerade eher beiläufig die ungebrochene kreative Vitalität ihres Schöpfers zum zentralen ästhetischen Thema.



The north-east view is articulated entirely differently. The fact is that the large joint that Prix has incised here on the Lerchenauer Strasse side in order to bring daylight into the hall and to pay tribute to at least visually to Schwanzer's »Four Cylinders« breaks up the compelling roof structure of the cloud backdrop. Its right-hand, inflated part seems to break off. And yet for the company this is the most important side of the new building. When all is said and done, this is where the main entrance is, here the pedestrian walkway weaves its lofty way towards the double cone then breaks through into the interior like an arrow, and here the car drivers cut the umbilical cord from their BMW Welt after the inauguration ceremony, strengthened spiritually, physically and prosthetically. But the fourth façade remains hidden to viewers. The roof view can be seen only from above. Which is a pity, because it is only here that the eye of the hurricane above the double cone can be seen. Otherwise the gigantic surface of the roof, as has already been mentioned, functions as intelligently as inconspicuously as a photovoltaic plantation for generating energy. Admittedly the building looks at its most beautiful at night, when it starts to glow expressively in the best Tautian sense. Then it could, if expectations are fulfilled, become a real »people's palace«, a secularized cathedral for night-lovers, well beyond any brand obsession. The glowing Utopias of the Expressionists in the early twentieth century have finally been realized here. Finsterlin, who complained in his lifetime that the world had emigrated into Mies van der Rohe's wildernesses, rather than seizing possession of his tropics, has found worthy executors for his will here.

Admittedly the Munich BMW cloud is no longer a solitaire in Coop Himmelb(l)au's oeuvre. Here I am not really referring to the extension for the Akron Art Museum in Akron, Ohio, which opened in 2007, where crystalline structures are combined with the tradition of »winged« buildings that have featured in Coop Himmelb(l)au's work at the latest since the »Flammenflügel« (1980) or the Roter Engel bar in Vienna (1981). A building site has been ready in Lyon for a great deal of time now for a project emerging from an international competition that the Vienna practice won as early as 2001. This is the Musée des Confluences, a breathtaking structure whose organically shaped main building really seems to float almost weightlessly in the airy heights above the entrance level. This spectacular building on the bank of the Rhone must make a greater impact than the BMW Welt. But the MOCAPE, a museum of contemporary art that is to be built in the Chinese city of Shenzen is still at the planning stage. In contrast with the skyscrapers surrounding it, this building is articulated as a horizontally bedded cloud or a flying »urban carpet«.

The Dalian International Conference Centre in the Chinese city of Dalian (completion in 2011), the Busan cinema centre in the South Korean city of Busan (completion 2010/11) and the »Cloud Roof« exhibition centre extension in Riva del Garda in Italy (completion 2011) are already under construction. The cinema centre in Busan in particular will present itself as a cloud floating above the entrance level and have characteristics like the double cone, for example, that is also to be found in Munich. The Dalian Conference Centre, however, looks more like a beached whale. The most austere-looking of all is the exhibition centre extension in Riva del Garda, where, nomen est omen, cloud motifs will be restricted to the extensive roofscape.

Which brings our drift around a built image that is unequalled in Germany at least almost to an end. We should be pleased, indeed positively delighted, that Coop Himmelb(l)au have at last realized a cloud after almost forty years. The fact that this had to turn out comparatively heavy and monumental is due less to the late birth than to the functional instrumentalization of the building and the technological restrictions placed on the cloud structure. This has all led to a building oscillating between the emotional drama of a powerful image and the subversive undermining of that same image. This makes little impact on the clients, ultimately they have been served with an architectural brand or branding that should lend wings to the company image well beyond the »fat« years. But everyone else who had been looking forward to the well-nigh impossible, to seeing the architectural implementation of archetypological images like that of a floating cloud or a leaping whale may well be just a little disappointed. Nevertheless it is important that Coop Himmelb(l)au's design for the BMW Welt was realized like this and not otherwise: to cite Rilke loosely, it is necessary first to feel one's way to the brink of total collapse in order to be able to realize in what danger one was, how far one had in fact leaned out of the proverbial window. Seen in this light, despite all the mean-spiritedness, it is right to see the BMW Welt as what is perhaps the most stimulating and exciting building that Europe has to offer at present after Gehry's museum in Bilbao. Why? Because like no other it vividly illustrates the balancing act between collapse and a stroke of genius.

In his film *Belly of an Architect*, director Peter Greenaway addressed aesthetically the subject of the gradual decline of the fictitious American star architect Stourley Kracklite. The film's tragic hero is supposed to be setting up an exhibition about the French revolutionary architect Étienne-Louis Boullée in Rome. In Munich it was Gerhard Matzig who hoisted Coop Himmelb(l)au's architectural creation onto the plane of Boullée's vision of »architecture parlante«, even before the BMW Welt opened. Of course this comparison doesn't work, as Boullée's vision of a gigantic spherical building contains nothing in its enormous flattened dome but the Newton cenotaph, intended to show enlightened citizens a cosmic link with the intellectual edifice constructed by the brilliant physicist, astronomer and philosopher Isaac Newton. But Prix's BMW Welt is at best a secular shrine for the marriage of wealthy people to their classy new cars. And yet the drama of spatial sequences this has produced, as if from the belly, their film-like narrative structure, almost casually makes their creator's unbrokeen creative vitality into the central aesthetic theme.

^[1] Etienne-Louis Boullée, Kenotaph für Newton, 1784.

^[2] Etienne-Louis Boullée, cenotaph for Newton, 1784.





14. Gesamtansicht von Südosten.
15. Detailansicht von Osten.
16. Detailansicht von Nordosten.

14. General view from the south-east.
15. Detailed view from the east.
16. Detailed view from the north-east.



17, 18. Blick vom Ausstellungsbereich in Richtung Doppelkegel.



17, 18. View from the exhibition area towards the double cone.



19, 20. Blick in den Ausstellungsbereich mit der sie auf der Ebene +2 durchquerenden Brücke.



19, 20. View of the exhibition area with the bridge crossing it on level +2.

