

Ausstellungsbesprechung

Deutsches Museum, Neues Verkehrszentrum „... was uns bewegt?“

VON GERT SCHMIDT

I. Die Ausstellung

„Museum Machen“ ist ein spannungsreiches Unternehmen: Sammeln und zeigen, bewahren und vorführen, erinnern und belehren soll es – und dann auch noch: „Spaß“ bereiten (und dies 7- bis 70-Jährigen!) und als „Konsumgut“ erfolgreich sein (was ja bedeutet, nicht nur unterschiedliche Altersgruppen anzulocken, sondern auch Besucher – wenn möglich gar als Wiederbesucher – verschiedenster sozialer und kultureller Herkunft zu „gewinnen“!).

Als eines der großen Technik- und Wissenschaftsmuseen von Weltrang muss das Münchner Deutsche Museum die angezeigten Problemlagen immer wieder umsetzen. Das Thema *Mobilität* – traditionell im Profil des Deutschen Museums eingezeichnet – fordert fraglos in besonderem Maße heraus. Der Bezug eines neuen Hauses, eine Neu-Eröffnung der Abteilung *Verkehrswesen* des Museums auf dem Gelände der Theresienwiese, setzt dieses besondere Maß nochmals in exzeptionellen Kontext. Die Scheiternspole sind dabei rasch formuliert. Zum einen: Wichtige Dampflok aus industrieller Frühzeit mit blanken Pleuelstangen und tastanreizenden Hebelchen im eingeschwärzten Führerstand, lustige Vorläufer unserer heutigen High-Tech-Alu-Fahrräder, stillstehende Straßenbahnwagen aus der Nachkriegszeit, denen manche Besucher noch heute das Kreischen beim Kurvenfahren abhören oder jetzt zwangsgeparkte, in vorbereitete Blechdosen oder auf unterlegte Putzlumpen Öl schwitzende Veteranen aus großer Autozeit einfach nur so aufzustellen, reicht nicht (mehr) hin. Zum anderen: Im Stile eventorientierter Technik-Show à la Disneyland den Beschauer mit bunten Bimmelbähnchen und Plastik-Ford-T-Modellen über Fantasie-Gelände rumpeln zu lassen oder à la Safari-Park-Abenteuer in Nachbauten von Geländepanzern Popcorn knabbernd Dinosaurier in die Flucht schlagen zu lassen, verfehlte die beanspruchte Seriosität eines Deutschen Museums empfindlich. Das Team um Sylvia Hladky und Bettina Gundler hat, das darf vorab gesagt werden, die Aufgabe des „Weder-Noch“ bewundernswert gemeistert!

Zunächst einmal: Platz ist reichlich. Und welch ein Platz! Drei aufwändig renovierte – praktisch neu erstellte – „historische“ Ausstellungshallen galt es zu „bestücken“ und zu gestalten. Die Entscheidung für die Themenschwerpunkte verweist bereits auf das Bemühen, „klassischen Museumsauf-

trag‘ mit ‚Attraktion‘ zu verknüpfen – und die Themen sind wohltuend zwischen die oben genannten Negativ-Pole von Inszenierung platziert – weder altbacken ‚Land-, Luft- und See-Verkehr‘ noch pseudo-populär ‚Jimmy, Helga, und Rachel erobern den Globus‘, ‚Mobilität ohne Öl und Raps‘ und ‚Wellness im Mare Crisium‘. Halle 3 heißt *Mobilität und Technik*, Halle 2 ist dem Thema *Reisen* gewidmet und Halle 1 zeigt *Stadtverkehr*. Es galt Einzelobjekte – berühmte Fahrzeuge und Crash-Szenarien etwa – zu präsentieren, vertiefende Themeninseln – z.B. Reisen im Mittelalter – vorzustellen und schließlich auch noch Streckenführung (als möglichst unaufdringlichen ‚Lehrpfad‘) – so die Historie der Eisenbahnreise – anzubieten. Dem systematisch ‚arbeitenden‘ Besucher war zu entsprechen, wie auch dem Flaneur ‚seine‘ Chancen zu vermitteln.

Der Entwicklungsgeschichte des neuen Verkehrszentrums ist es geschuldet, dass der Besucher die Hallenreihe von III gen I ‚erobert‘.



Abb. 1: Halle III – Mobilität und Technik. Quelle: Deutsches Museum, Verkehrszentrum, Bild-Nr. 53567 (Foto Deutsches Museum).

Halle III, schon seit 2003 für Besucher geöffnet, erinnert zunächst noch am ehesten an die ‚alte‘ Verkehrsabteilung des Deutschen Museums auf der Museumsinsel: hier stehen Technikgeschichte und Mobilitätsobjekte im Vordergrund – freilich deutlicher heute als ehemals präsentiert in sozial-kultu-

rellen Kontexten und mit Verweisen auf gesellschaftspolitische Kontroversen. Jüngere Besucher können sich in einer ‚Verkehrspielecke‘ austoben und mit ihren Eltern oder Onkels eine große Modelleisenbahnanlage beüben, und manch ältere Besucher werden ungeachtet aller Bewunderung für moderne Visualisierungsformen und didaktisch professionelle Aufbereitung auch komplexer Abläufe gewiss mit Freude Demonstrationsstücke aus der ‚Inselzeit‘ wieder finden – so etwa die wieder dargebotene hakelige Kulissenschaltung. Die Hochhallenbauweise hat es hier – wie auch in den anderen beiden Hallen – ermöglicht, eine dritte Ausstellungsebene einzuziehen. Vorgestellt werden Diskussions- und Reflexionsforen via Posterflächen und einigen ‚interaktiven‘ Computerlehrspielen – zu Themen wie: Nebenfolgen von wachsender Mobilisierung, Neue Energien für Mobilität und Verhaltenswissenschaftliche Grundlagen menschlichen Bewegungs- und Mobilitätsstrebens. Der schon ältere, beachtliche Grundfläche beanspruchende BMW Aufklärungs- und Werbepanorama zum ‚Wasserstoff-Zeitalter‘ automobiler Bewegung will sich allerdings ebenso wenig ‚harmonisch‘ einfügen ins Gesamtbild wie das neue, sehr bemüht gestaltete Modul der TU-München (Lehrstuhl Prof. Günther) zu diversen Aspekten zeitgenössischer Produktionstechniken und -organisationsformen in Sachen Automobil auf der Zwischenebene. Nahe gelegt wird systematische ‚Streckenführung‘ nur sehr hintergründig – und nicht wenige Besucher entdecken erst am Hallenausgang (am Übergang zu Halle II) den anthropologisch gründelnden Einstieg ins Thema der Halle III – des Menschen Körperbau und Muskelapparat als Ansatz des ‚Losgehens‘.

Ungeachtet mancher ‚Ganzheits-Probleme‘ bietet diese Halle III aber eine Fülle von Informationen und Anregungen fürs eigenständige Weiter-Denken: Begeisterung wird geweckt – aber auch kritisches Raisonement eingefordert. Neben der tollen, mit historischen Rennfahrzeugen höchst attraktiv bestückten Halbsteilkurve, ist bezüglich Präsentation und museumspädagogischer Aufbereitung zweifellos die Gestaltung des ‚Fahrradvorhangs‘ ein



Abb. 2: Halle III: ‚Fahrradvorhang‘. Quelle: Deutsches Museum, Verkehrszentrum, Bild-Nr. 53568 (Foto Deutsches Museum).

‚Highlight‘ – via Groß-Dokumenten (komplette Fahrräder aus drei Jahrhunderten), instruktivem ‚Kleinzeug‘ (Fahrradklingeln und Beleuchtung etwa) und Bild- und Texttafeln wird Fahrradgeschichte als Stück Gesellschaftsgeschichte vorgetragen; ein Bildungserlebnis für jung und älter. An dieser Stelle der Ausstellung, wie an vielen anderen ‚Passagen‘ auch, überzeugt nicht zuletzt die ausgezeichnete Textarbeit!

Halle II – Technik und Kultur des Reisens ist Gegenstand – wirkt mit über Themensträngen und -inseln konturierten Seitenläufen rechts und links, und vor allem der Eisenbahn gewidmeten, z.T. begehbaren Groß-Objekten in der Mitte, baulich etwas kompakter als Halle III. Obgleich sich die Gestalter hier besondere Mühe gegeben haben, dem ‚Bildungswanderer‘ eine Anleitung mit auf den Weg zu geben, hat es das gedachte Ablaufkonzept schwer, erkennbar zu werden – geschweige denn zur ‚Führung‘ zu verführen: schon die mehrfach platzierten Übersichtspläne künden von der Problematik! Wunderschön sind viele der Info-Inseln zur Eisenbahn-Historie des Reisens; mit viel Kompetenz und ‚Liebe‘ gemachte Vitrinen und Schautafeln laden zu längerer Betrachtung ein. Manchmal wünscht man sich allenfalls noch ein bisserl zeitgenössisches ‚Geräusch-Szenario‘.



Abb. 3: Halle II – Technik und Kultur des Reisens. Quelle: Deutsches Museum, Verkehrszentrum, Bild-Nr. 58132 (Foto Deutsches Museum).

Zu recht besonders stolz sind die Ausstellungs-‚MacherInnen‘ gewiss auf den Kutschensimulator. Der durchgerüttelte Besucher kann nacherfahren, wie Mozart gen Prag und wie Goethe gen Rom gereist ist! Weitere Fahr-simulatoren auf gleicher Wegesstrecke, etwa mit einer Borgward Isabella aus den 1950er Jahren und dann mit einer neuzeitlichen ‚Rennreiselimousine‘, böten Steigerungserlebnisse. Auch die andere Seite der Halle, die Entwicklung der automobilen Reisekultur vermittelnd, verknüpft die Präsentation der mal niedlichen, mal glänzenden Reisemobile unterschiedlicher Jahrzehnte

und Gesellschaftswirklichkeiten mit unaufdringlicher ‚Bildung‘ – da erfährt zum Beispiel der nostalgisch den 59er Setra-Glasdach-Bus betrachtende Besucher etwas vom Zusammenhang zwischen Urlaubsgeld, Verkehrspolitik und erstem Nachkriegstourismusboom. Den gut erhaltenen schönen gelben Citroen DS19 freilich hätte sich der Rezensent eigentlich in Halle III gewünscht (aber auch in Halle I wäre er besser zu sehen!) – hier, zwischen Setra-Bus und ICE-Triebkopfwagen eingepflanzt, wirkt er etwas verloren.

Auf dem Zwischendeck von Halle II ‚liegen‘ ein paar Info-Module zur inhaltlichen Ergänzung des Reise-Themas: die Stichworte sind u.a.: Eventlogistik, Kühlkette, Internetversand und ‚Just in Time‘.



Abb. 4: Halle I: Stadtverkehr. Quelle: Deutsches Museum, Verkehrszentrum, Bild-Nr. 58117 (Foto Deutsches Museum).

Halle I hat *Stadtverkehr* zum Thema. Es vermittelt dies, keine Frage, ein besonders anreizendes, aber auch inhaltlich anspruchsvolles Rahmenprogramm; da gehört halt arg viel hinein. Es musste zwangsläufig selektiert und konzentriert werden. Ganz offensichtlich konnte das Deutsche Museum hier aus seinen Beständen schöpfen: fast 150 Groß-Objekte – PKWs, Busse, LKWs und Straßenbahnwagen aus einem Jahrhundert ‚maschinellem‘ Mobilität in Städten – sind in die riesige Halle eingefahren! Für diese Halle bietet sich am wenigsten eine ‚Führungslinie‘ an, und eine solche ist denn auch nicht vorgegeben: der Besucher kann und sollte sich die Halle ‚mäandernd‘ erschließen. Die GestalterInnen haben sich sehr viele Gedanken gemacht, den

(neu)gierigen Blick der Besucher von den zum Teil einfach ‚in sich‘ herrlichen Mobilien zu erweitern ins Stadtbild, und *für* die Optionen von ‚Stadtbild und Mobilität‘ – immer wieder auch Anstoß gebend für Weiter- und Gegendenken in Sachen Folgen der massiven Automobilisierung, Konjunkturen von ÖPNV-Politik u.a. Manche bearbeiteten und vorgestellten Themen gehen übers Stichwort *Stadtverkehr* hinaus – und würden etwa auch in Halle III gut platziert sein – so etwa die Forschungsautomobile und die verschiedenen Exponate zu Autos mit alternativen Antriebstechnologien.

Eine komplette Fahrradwerkstätte – bis in die 1950er Jahre in Betrieb –, ein Modell zur Transportlogistik, eine Dokumentation zum so genannten ‚Toten Winkel‘ im Bus- und LKW-Fahrbetrieb und eine Crash-Anlage sind Beispiele von Info- und Aufklärungs-Bildungs-Inseln in der Halle, die den Besucher jeweils eine gute Weile festhalten können (sollten)! Immer wieder besonders gelungen: die Text- und Grafik-Darstellungen zu den dargebotenen Vertiefungsthemen.

Alle Hallen zeigen noch ‚Baustellen‘ – d.h. der Auf- und Ausbau der Dauerausstellung ist noch nicht abgeschlossen. Am deutlichsten wird der (Noch-), Work-In-Progress‘-Charakter in dieser Halle I (Stand Mitte April 2007!). Einige Objekte, so ein technisch behindertengerecht ausgestatteter Ford Taunus 1600GL, 1976 oder auch ein ‚wunderschöner‘ Leichenwagen, Marke Cadillac 1962 stehen noch etwas ‚unmotiviert‘ am Rande – und hier und da gähnt den Besucher noch Leerraum, u.a. in hübschen Glasvitrinen, an. Da ist also für das Weitere noch ein bisserl was zu erwarten.

Zusammenfassend kann, ja muss man sagen: Die neue Verkehrsausstellung des Deutschen Museums auf der Münchner Theresienhöhe ist eine höchst gelungene Themenbearbeitung – und wer, sei es auch nur aus der Tagespresse, mitverfolgt hat, unter welchen finanziellen und zeitlichen Umständen das nun hier Gezeigte zustande hat kommen müssen, der wird vor dem GestalterInnenteam den Hut auch gerne zweimal ziehen!! Mit Blick auf das thematische Spektrum und auch hinsichtlich der inhaltlichen Bearbeitung vieler verkehrsrelevanter Problemstellungen wird es in Europa und darüber hinaus auch weltweit nur wenig Vergleichbares geben – und für nicht wenige, auch für weniger üppig bestückte und thematisch enger geschnittene Museen – bietet die Vorlage des Neuen Verkehrszentrums Vorbildliches, vor allem bezüglich sorgfältiger und fachlich hervorragender Textbegleitung der Exponate; es gelingt durchweg die schwierige Balance von Staunen und Freude am Anschauen einerseits und Erstaunen durch Lernen und Anstoß zu eigenem ‚Sich-Gedanken-Machen‘ andererseits.

II. Das Buch

Vor dem Hintergrund der Eröffnung des Gesamtkomplexes des Neuen Verkehrszentrums des Deutschen Museums im Oktober 2006 erschien – von Bettina Gundler, Michael Hascher und Helmuth Trischler herausgegeben –

der Aufsatzband *Unterwegs und Mobil*¹. Rasch zeigt sich: Der schöne Anlass für den Aufsatzband war nicht leicht ‚einzuholen‘; die Herausgeber hatten das Problem, die Textsammlung zu positionieren zwischen ‚Begleit- und Ergänzungslektüre‘ zur Ausstellung im engeren Sinne und anspruchsvollem Fachbuch zur allgemeinen Thematik einer Verkehrsausstellung heute. Der sicher gut gemeinte tiefere Sinn der Titelei erschließt sich nicht spontan: ‚Unterwegs und Mobil‘ – was bedeutete ‚Unterwegssein ohne Mobilität‘? Und ‚Mobilität ohne Unterwegssein‘ muss auch etwas mühsam erdacht werden. Die im Vorwort von Sylvia Hladky und in der Einleitung der Herausgeber bewegte Doppelformel ‚Verkehr und Mobilität‘ mag zwar, wegen des Umstandes, dass Verkehr halt eine Spezialform von (räumlicher) Mobilität ist, ebenfalls anzunörgeln sein – wäre aber als Obertitel für das Buch wohl besser gewesen.

An der Gliederung ist es zunächst einleuchtend, Aufsätze, die mehr oder minder direkt auf die Ausstellung – deren Entstehungsgeschichte und vorgestellte inhaltliche Struktur – bezogen sind, abzusetzen von Beiträgen, die generelle geschichts- und sozialwissenschaftliche Forschungslage und Fachdiskussion vermitteln. Unter der Überschrift des ersten Buchabschnittes: *Das Verkehrszentrum: Gebäude und Konzept* geben die drei Texte von Sylvia Hladky, Heinrich Maluche und Bettina Gundler ein sehr eindringliches Bild der bewegten und bewegenden Historie des Geländes und der Gebäude. Man liest es gerne und mit Gewinn, nicht zuletzt als Einblicke in Münchner Stadtgeschichte und -politik. Und Gundlers Aufsatz bietet eine vorzügliche Anleitung zum Ausstellungsdurchgang fast im ‚Nebenbei‘! Die beiden folgenden Aufsätze von Lutz Engelskirchen und Michael Hascher/Helmuth Trischler beinhalten allgemeinere Reflexionen zum, bzw. anlässlich des Neuen Verkehrszentrums. Engelskirchen rekurriert auf Elemente der Ausstellung unter dem Fokus ‚Innovation‘, während Hascher/Trischler den Anschluss der Ausstellungsphilosophie an den (Zu)Stand der historischen Verkehrsforschung zu formulieren suchen.

Der zweite Teil des Buches ist etwas hilflos mit *Beiträge, Perspektiven, Positionen* überschrieben – und das Bemühen um ‚positive‘ und ‚negative‘ Kritik am Angebot mündet in die Formel: Geboten wird eine gute Auswahl guter (und z.T. sehr guter) Fachartikel zur Sache ‚Verkehr und Mobilität‘! Keiner der Beiträge, die hier im einzelnen nicht vorgestellt werden können, ist offenbar speziell für diese Veröffentlichung als Eröffnungsschrift für das Neue Verkehrszentrum geschrieben worden – aber alle Texte sind sehr lesenswerte anregende forschungsgestützte Essays, die zusammengenommen ‚Verkehrswissenschaft Heute‘ als spannendes interdisziplinäres Forschungsgebiet ausweisen (vgl. hierzu auch die programmatischen Ausführungen von

1 Bettina Gundler, Michael Hascher u. Helmuth Trischler (Hg.), *Unterwegs und Mobil. Verkehrswelten im Museum* (Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung des Deutschen Museums, Sonderbd.), Campus, Frankfurt a.M. 2006, 224 S., Abb., EUR 34,90.

Hascher/Trischler im ersten Teil des Bandes). Manches Argument in den angebotenen Artikeln reizt zu Widerspruch: So etwa Hans-Liudger Dienels wenn nicht seltsame, so doch seltene Abgrenzung zwischen Kulturwissenschaften und Geschichtswissenschaft einerseits und Sozialwissenschaften andererseits via Betonung des Gruppenbezuges seitens der erstgenannten Disziplinen versus Betonung von Individualität seitens der Sozialwissenschaften, oder Hesses etwas kurz geratene Gegenüberstellung von ‚Funktionsfähigkeit‘ versus ‚Umweltverträglichkeit‘ bei der Evaluierung von aktuellen Güterverkehrspolitiken. Die vorgelegten Texte bieten aber vor allem viel Einsicht und häufig Lesefreude mit Überraschungen gar: Bei Andreas Knie etwa, wenn Viktor Klemperers Tagebuchnotizen im Verbund mit dem *Kommunistischen Manifest* zum Tiefenverständnis des nachhaltigen Automobilität herangezogen werden, oder auch mit Lutz Engelskirchens technikhistorischer und technikpolitischer Studie zum Thema Hochgeschwindigkeitsverkehr – die eine Zukunftsperspektive für die schienengebundene Mobilität eröffnet. Während der Lektüre der Beiträge hatte der Rezensent immer wieder mal den Eindruck: Da hätte sich ein direkter Verweis auf Elemente der Ausstellung sehr gut angeboten – etwa bei Gunter Heinickels Aufsatz *Berlin am Meer* oder auch bei Barbara Schmuckis spannender Münchner *Straßenbahn-(His)Story!* Es ist aber sicher *zu* leicht, hier Forderungen an die Herausgeber abzuleiten – zumal vermutlich die Herstellung des Bandes vor Abschluss der ‚Einrichtung‘ des Verkehrszentrum organisiert werden musste.

Zusammenfassend: Eine gut sortierte beachtenswerte Aufsatzsammlung, die man gerne auch als Beginn einer vielleicht in Zwei-Jahresabfolge erscheinenden Serie des Verkehrszentrums des Deutschen Museums begrüßen würde.

Anschrift des Verfassers: Prof. Dr. Gert Schmidt, Situlistr. 62, 80939 München, E-Mail: GertSchmidt1@gmx.de