

# Ikones Tor ins Industriegebiet Bußmatten

Entwurf für Entwicklungszentrum von wurm + wurm zeigt dynamische Formen für die Zukunft des Unternehmens

Von unserem Redaktionsmitglied  
Ulrich Coenen

Es ist ein Tor ins Gewerbegebiet Bußmatten und in die Zukunft von Schaeffler. Das neue Entwicklungszentrum des Automobilzulieferers, mit dessen Bau nach Plänen von wurm + wurm gerade begonnen wurde, hat für das Unternehmen und die Stadt sowohl wirtschaftliche als auch städtebauliche Bedeutung. Industriegebiete sind üblicherweise Nicht-Orte. Den Begriff hat der französische Ethnologe und Anthropologe Marc Augé 1992 für mono-funktionale Flächen ohne Identität und Aufenthaltsqualität im urbanen und suburbanen Raum geprägt.

”

Die  
Architektur soll den  
Campus verbinden.

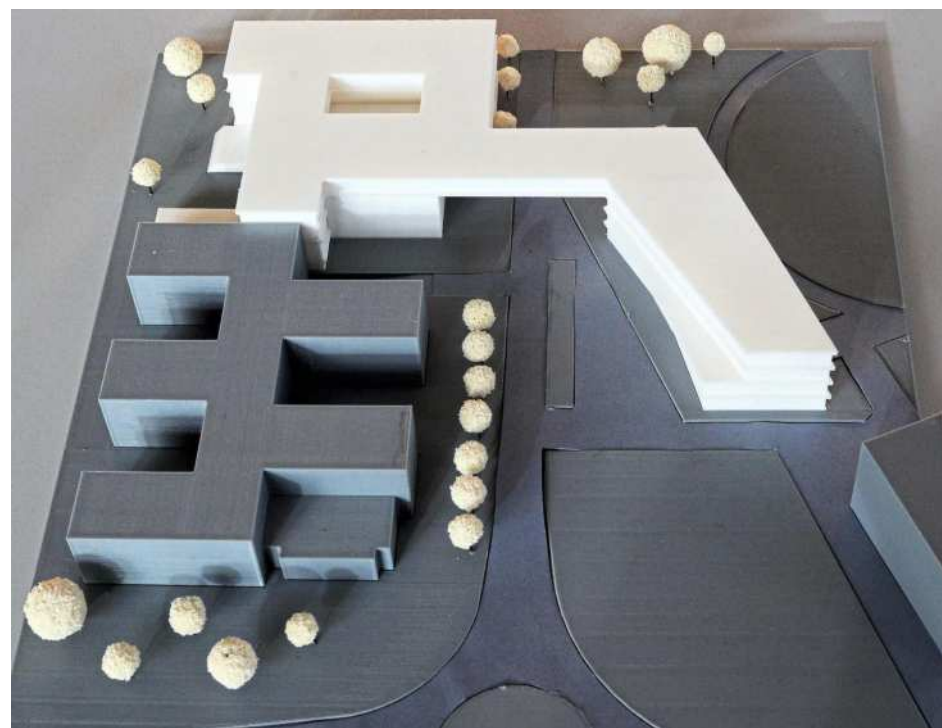
**Robert Wurm**  
Architekt

Die meist in gesichtsloser Fertigbauweise entstandenen Zweckbauten in den Bühler Industriegebieten sind typisch. Herausragende Beispiele wie USM von Fritz Haller, Bada von wurm + wurm oder Picosens von Peter W. Schmidt sind seltene Ausnahmen. Sie erscheinen in einem tristen Umfeld als Solitäre und entfalten kaum stadtbildprägende Wirkung.

Das neue Schaeffler-Entwicklungszentrum macht das anders. Der bis zu 19 Meter hohe Neubau besteht aus zwei großen Baukörpern am Eingang des Gewerbegebiets, die mit einer Brücke über die Straße Bußmatten verbunden werden. Das riesige Portal mit einer Spannweite von 42 Metern hat Signalwirkung und könnte für das jüngste kernstädtische Gewerbegebiet ikonische Wirkung entfalten.

Der viergeschossige langgestreckte Trakt an der rechten Straßenseite zieht die Besucher mit seiner dynamischen Grundrissgestalt und der gestaffelten Fassade förmlich ins Industriegebiet hinein. Er endet in der Brücke, die auf der Höhe des vierten Geschosses zum annähernd quadratischen Baukörper auf der anderen Straßenseite vermittelt. Diese Überführung ist nicht nur ein Verkehrsweg für die innere Erschließung. Dort wird ein modernes Großraumbüro entstehen. Der größte Baukörper des dreiteiligen Ensembles auf der linken Stra-

## Das neue Schaeffler-Entwicklungszentrum



**Modell:** Der Neubau (weiß) besteht aus zwei großen Baukörpern, die mit einer Brücke über die Straße Bußmatten verbunden werden.  
Foto: Ulrich Coenen

ßenseite erscheint im Grundriss ruhiger und schließt unmittelbar an das ehemalige Glaxo-Gebäude an, das Schaeffler 2012 übernommen hat. Der dreigeschossige neue Baukörper über hohem Sockelgeschoss hat einen annähernd quadratischen Grundriss und umschließt einen Lichthof. In seinem Erdgeschoss, das bereits durch seine gewaltige Raumhöhe als Beletage des Unternehmens gekennzeichnet ist, entsteht ein Konferenzzentrum.

„Die Architektur soll den Campus verbinden“, sagt der Architekt Robert Wurm. „Die Brücke war von Anfang an Teil der Entwurfsidee.“ Damit setzte sich sein Büro in einem Einladungswettbewerb gegen vier Mitbewerber durch. Nach einem symbolischen ersten Spatenstich im September 2018 verschwanden die Pläne wegen der Automobilkrise zunächst wieder in der Schublade. Inzwischen hat das Büro seinen Entwurf überarbeitet und etwas reduziert. Statt ursprünglich fünf gibt es nur noch vier Geschosse. Im Hinblick auf die Proportionen ist das ein Vorteil.

Das Investitionsvolumen für das Entwicklungszentrum mit einer Fläche von

rund 15.000 Quadratmetern für 400 Mitarbeiter liegt bei rund 50 Millionen Euro.

Wurm betont, dass sein Entwurf die Achse des früheren Glaxo-Gebäudes bewusst aufgreift. „Das Konzept ist modular“, erklärt er. „Der Neubau ließe sich bei Bedarf erweitern.“

Die Fassaden des Stahlbetonbaus werden durch horizontale Aluminiumbänder geschosswise gegliedert. In den Fensterbändern wechseln sich Fenster, Lüftungselemente und Photovoltaik-Paneele ab. „Es ist ein Spiel“, meint Wurm. Gemeinsam mit der PV-Anlage auf dem Dach wird eine Leistung von 200 Kilowatt-Peak erreicht. „Das ist ein

”

Das  
Entwicklungszentrum ist  
ein Statement.

**Jürgen Freitag**  
Projektleiter

Statement“, sagt Jürgen Freitag, der bei Schaeffler als Projektleiter für den Neubau zuständig ist. Schließlich dient das Gebäude der Elektromobilität.

Die Innenarchitektur wird auf die neuen Bedürfnisse von Schaeffler abgestimmt. „Es fehlt uns im Bestand an Platz für große Teams“, berichtet Freitag. „Der Neubau erhält deshalb weniger klassische Büros, sondern Projektflächen für zehn bis 120 Mitarbeiter. Feste Arbeitsplätze gibt es nur dort, wo das notwendig ist.“

Freitag spricht von „New Work“. Teams sollen interdisziplinär und flexibel zusammenarbeiten. Der Neubau dient ausschließlich der Entwicklung, nicht der Produktion. Lediglich im Untergeschoss ist eine Versuchswerkstatt, bewusst in der Nähe zu den Entwicklerteams geplant.

Der Neubau entsteht in unmittelbarer Nachbarschaft der beiden weitgehend identischen Werke Bußmatten 1 und 2, die in den Jahren 1999 und 2002 nach Plänen von Dieter Wurm entstanden sind. Charakteristisch sind die kubischen Kopfbauten und die Sheddächer über den rückwärtig anschließenden Produktionshallen. „Mein Entwurf muss auch mit der klaren Architektur meines Vaters harmonieren“, sagt Robert Wurm.

Im Herbst 2024 soll das neue Entwicklungszentrum seiner Bestimmung übergeben werden.