

**Im Umbruch** Ein Schmuckstück war der Vogelweideplatz im Münchner Osten mit seinen Bürogebäuden aus den Sechziger- und Siebzigerjahren wahrlich nicht – doch nun sieht er von Tag zu Tag trostloser aus. Fast alles wird abgerissen, damit die Bauarbeiten für vier neue Hochhäuser beginnen können



## Weg damit

Der Vogelweideplatz am Beginn der Passauer Autobahn ist die größte Abriss-Baustelle der Stadt. Stück für Stück arbeiten sich die Bagger von oben nach unten vor, um die Gebäude abzutragen



Ein Greifarm bricht die Brocken aus der Fassade und trägt die Gebäude Stück für Stück ab. Insgesamt 100 000 Tonnen Stahlbeton müssen am Vogelweideplatz weggeräumt werden.

FOTOS: FLORIAN PELJAK

VON ALFRED DÜRR

Man kann gar nicht anders, als an ein mächtiges Urzeitmonster mit einem tonnenschweren Körper zu denken. Am Ende des 30 Meter langen Halses sitzt das zangenförmige Maul, das kraftvoll seine Zähne in Wände aus Stahl und Beton schlägt. Es ruckt und zuckt, Staub wirbelt auf, es knirscht und splittert, Gebäude- und Fassadenteile stürzen krachend zu Boden. So frisst sich dieses Baggermonster Brocken für Brocken und Stockwerk für Stockwerk durch das Gebäude, bis nichts mehr übrig ist als ein großer Haufen Schutt. Davon sammelt sich einiges an, auf Münchens derzeit größter Abriss-Baustelle. Es geht um 100 000 Tonnen Stahlbeton, die nicht einfach auf dem Müll landen. Man kann den Schutt aufbereiten und das Material wiederverwerten. Auf dem 23 000 Quadratmeter umfassenden Areal im Dreieck zwischen Riederburger und Truderinger Straße am Vogelweideplatz sind gleich mehrere solcher Abrissmaschinen im Einsatz. Arbeiter stehen neben den Baggern und spritzen Wasser auf die Abbruchstellen, um den aufsteigenden Staub zu binden. Am Rand der Baustelle warten Schneekanonen auf ihren Einsatz. Aus ihnen kommt natürlich kein Schnee, aber die Maschinen versprühen Fontänen, um die enormen Staubmengen noch besser zu bändigen. Alles wird platt

gemacht, bis auf ein Bürohaus, das von der Traditionsdruckerei Giesecke und Devrient genutzt wird. Fünf Gewerbekomplexe zwischen 70 und 40 Metern Höhe und eine Lagerhalle verschwinden auf dem Abriss-Areal. Dieses Ensemble stammt aus den Sechziger- und Siebzigerjahren und mutet wie ein längst aus der Mode gekommenes städtebauliches Sammelsurium an.

Der höchste Turm mit seinen Nebengebäuden, der bis vor wenigen Jahren von dem IT-Unternehmen ESG genutzt wurde,

erhebt sich zwar dominant direkt neben der Autobahn, aber beeindruckend ist sein Erscheinungsbild gewiss nicht mehr. Nun geht es auch diesem Bauwerk mit der veralteten Fassadenstruktur an den Kragen. Auf dem Dach frisst sich bereits ein kleiner Abrissbagger durch das oberste Stockwerk. Demnächst wird um das Haus ein Gerüst mit Vorhängen errichtet. So will man verhindern, dass Trümmerteile auf die Autobahn stürzen. Schon jetzt zieht ein Kran eine riesige Matte hoch, die aus alten För-

derbändern zusammengesetzt ist, wenn sich nebenan der Abrissbagger an den Stockwerken zu schaffen macht. Denn kein Brocken darf auf die Straße stürzen und möglicherweise Fußgänger oder Autofahrer treffen.

Doch warum wird am Vogelweideplatz nicht einfach gesprengt, wie zuletzt bei der Beseitigung des 52 Meter hohen Agfa-Gebäudes in Giesing im Februar 2008? Eine spektakuläre Aktion, in wenigen Sekunden war es vorbei mit dem markanten Bauwerk. „Wir hätten mit einer Sprengung sicher Zeit sparen können“, sagt Markus Turrek vom Münchner Projektentwickler Bayern Projekt GmbH, „aber wir tragen die Gebäude ganz konventionell Stück für Stück ab.“ In der Nähe sei nicht nur die Autobahn, auch für die unmittelbar angrenzende Tankstelle und andere Nachbarn biete man größtmögliche Sicherheit. Und man wolle auch Rücksicht nehmen im Hinblick auf Lärmbelästigungen. Deswegen werden laut wummernde Meißel nur eingesetzt, wenn extra dicke Betonplatten aufgebrochen werden müssen. Wenn man sich auf dem Gehweg zwischen der Baustelle und den Fahrbahnen aufhält, ist der Lärm der Bagger nicht viel stärker als der, den die vorbeirauschenden Fahrzeuge auf der Autobahn verursachen.

Bisher, sagt Susanne Haban von Bayern Projekt, liefen die Arbeiten auf der Baustelle reibungslos. Entscheidend sei die Vorpla-

nung, erklärt Turrek. Die einzelnen Schritte würden genau festgelegt, bevor die Bagger anrollten. Zuerst verschwinden die Nebengebäude, damit Platz für die großen Baumaschinen ist. Der Abriss findet auf ganz verschiedenen Ebenen statt. So gräbt der kleine Bagger auf dem Dach des höchsten Turms, während andere Maschinen bereits die Tiefgaragen einreißen.

### Die Fundamentplatte für die Neubauten hat eine Dicke von zwei Metern

Der allererste Schritt ist freilich das „Entrümpeln“ der einzelnen Stockwerke, wie Turrek sagt: „Einbauten, Bodenbeläge, Deckenkonstruktionen oder Leuchtröhren werden entsorgt.“ Dann beseitigen Spezialtrupps Schadstoffe in Decken- oder Wandverkleidungen. In der Entstehungszeit der Häuser hatte man noch mit Materialien hantiert, die man heute längst nicht mehr einsetzt. Für die Projektmanager war der fachgerechte Ausbau dieser Produkte keine allzu große Herausforderung. Die Arbeiten hätten sich im überschaubaren Rahmen gehalten, sagen Turrek und Haban. Danach sind die Etagen vollständig entkernt, es bleiben nur die tragenden Elemente übrig. Und über die können sich nun die gefräßigen Abrissbagger hermachen.

Was sie hinterlassen, wird nicht gleich abtransportiert. Auf einem der Schuttberge bewegt sich eine Maschine wie auf einem Podest. Der Greifarm reicht so höher hinauf. Fast kurios mutet es an, dass die ausgehobene Baugrube für die neuen Hochhäuser gleich wieder mit Bauschutt aufgefüllt wird. Das muss aber sein, damit die Geräte, mit denen die Bohrpfähle zum Abstützen der Tiefgeschoss-Wände gesetzt werden, sich auf einem stabilen Untergrund bewegen können. Anschließend wird der Schutt vollständig beseitigt.

Bis auf eine Tiefe von 14 Metern reicht diese Baugrube dann. Sie wird damit eine der größten in der Stadt sein. Die Fundamentplatte für die Neubauten hat eine Stärke von zwei Metern. Auch das ist nicht alltäglich im Münchner Baugeschehen.

Rund 100 Bauarbeiter sind zur Zeit damit beschäftigt, das Areal für die künftigen Neubauten „freizumachen“. Nahezu täglich ändert sich das Erscheinungsbild auf dem Grundstück. Denn die Substanz der Altbauten verschwindet rasch. Demnächst rollen noch größere Bagger und Kräne an, damit der Abbruch noch zügiger voranschreitet. Vor 100 Jahren waren hier noch Felder und Wiesen, man kann sich das kaum vorstellen. Bald ersetzt ein Ensemble von vier modernen Hochhäusern die alten Bauten. Architektonische Höhepunkte waren diese nicht – aber sie haben den Vogelweideplatz über Jahrzehnte geprägt.

## Das architektonische Quartett

Erstmals wird in München ein ganzes Ensemble von Hochhäusern gebaut – das größte wird 83 Meter hoch

**München** – Das Gewerbe-Niemandsland am Vogelweideplatz soll sich zu einem modernen architektonischen Stadtportal entwickeln. Die vier Bavaria Towers setzen markante bauliche Zeichen an der Einmündung von Prinzregenten- und Einsteinstraße in die Autobahn. Nach den Entwürfen des spanischen Büros Nieto Sobejano Arquitectos entstehen vier Türme mit unterschiedlichen Höhen – 83 Meter mit 20 Geschossen, 72 Meter mit 18 Geschossen, 53 Meter mit 15 Geschossen sowie 46 Meter mit neun.

Eine Manhattan-Anmutung wird sich angesichts dieser Dimensionen zwar nicht einstellen, aber neu für München ist, dass gleich ein ganzes Ensemble von höheren Gebäuden das Stadtbild prägt. Eigentümer sind die Zurich Versicherung und die Bogenhausener Tor Immobilien GmbH, ein Tochterunternehmen der international operierenden Von der Heyden Group.

Eines dieser Hochhäuser ist bereits vergeben. In den sogenannten White Tower mit seinen 53 Metern kommt ein Vier-Sterne-Hotel der Ramada Gruppe mit 344 Zimmern. Die anderen Türme sind für Büros bestimmt. Eine Wohnnutzung ist nicht vorgesehen. Die Investitionssumme für das gesamte Projekt beträgt 400 Millionen Euro.



So soll es von 2018 an am Beginn der A 94 aussehen.

SIMULATION: OH

Die Planungen für die Türme gehen bis ins Jahr 2008 zurück. Fertig sollen sie Anfang 2018 sein. Die Vermarktung der Hochhäuser soll in Kürze beginnen. Dazu gibt es einen Show-Room, der in einem vorhandenen Bürogebäude gegenüber dem Baugrundstück eingerichtet wird. Sven Renz vom Projektentwickler Bayern Projekt ist optimistisch. Die Türme hätten für viel Aufsehen auf dem Büromarkt gesorgt, man spüre reges Interesse von potenziellen Mietern unterschiedlichster Art und Branchen.

Unterirdisch verfügen die künftigen Gebäude mit ihrer jeweiligen pentagonalen Grundrissform über 960 Stellplätze in zwei Tiefgaragen. Die Büroflächen sollen variabel nutzbar sein: vom Einzel-Office über Kombi-Büros bis hin zu Großraumlösungen. Repräsentative Lobbys, Terrassengeschosse und Dachgärten mit Panoramablick sorgen zusätzlich für ein möglichst attraktives Ambiente. Dazu gehört auch die Gestaltung der Freiflächen. Das Büro Keller Damm Roser plant eine sanft geschwungene Hügellandschaft. Es gibt einen zentralen Platz mit Gastronomie sowie Wasser- und Grünflächen. Das Gebiet ist an die A 94 angebunden. Außerdem führt die neue Trambahn-Linie vorbei. DÜ.

## Stadt im Wandel

Auch in Schwabing und am Ostbahnhof entstehen neue Quartiere

**München** – Zwei weitere aktuelle Großprojekte in München machen deutlich, wie stark sich das Erscheinungsbild der Stadt ändert. An der nördlichen Leopoldstraße entstehen auf einer Länge von einem halben Kilometer 200 Mietwohnungen, Büros, Geschäfte und ein Hotel mit 275 Zimmern, die einen auffälligen Akzent in Schwabing setzen. Investor ist die Jost Hurler Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft. 2017 soll das Quartier fertig sein. Das Grundkonzept für das neue Viertel stammt vom Büro 03 Architekten. Hier befanden sich früher der Metro-Supermarkt mit Tankstelle, noch früher der popfarbene Vergnügungs- und Einkaufskomplex Schwabylon und auch die Türme des Hotels Holiday Inn.

Vom städtebaulichen Verhau zum neuen „Werksviertel“: Das Partygelände („Kunstpark-Ost“, „Kultfabrik“), Wohn- und Gewerbegebiet hinter dem Ostbahnhof wandelt sich zu einem der interessantesten Vorhaben der Stadt. Bestehendes wird auf den Grundstücken mit verschiedenen Besitzern nicht einfach plattgemacht. Johannes Ernst von Steidle Architekten, der den Masterplan ausgearbeitet hat, will vorhandene Gebäude „erhalten, weiterbauen, verfeinern“. Alt und Neu sollen also in



Großbaustelle Leopoldstraße: Hier entsteht das „Schwabinger Tor“. FOTO: PELJAK

ein spannendes Verhältnis zueinander treten. Beim Werksviertel habe man die große Chance, sagt Ernst, das zu machen, was in den großen Neubaugebieten aus letzter Zeit teilweise versäumt wurde: „Nämlich ein Stück integrierte Stadt zu bauen, das Wohnen, Leben und Arbeiten auf dichtem Raum optimal verbindet.“ DÜ.