

Archiv und Wirtschaft

Zeitschrift für
das Archivwesen
der Wirtschaft

56. Jahrgang · 2023 · Heft 1



VEREINIGUNG der
WIRTSCHAFTSARCHIVARINNEN und
WIRTSCHAFTSARCHIVARE e. V.
(VdW)

Der größte Vierzylinder der Welt – Die BMW Konzernzentrale in München*

Fred Jakobs

Die BMW AG hat einige architektonisch herausragende Gebäude erschaffen.¹ Das bekannteste ist die von Karl Schwanzer entworfene und 1973 eröffnete Konzernzentrale in München. Im Ensemble mit Museum und Parkhaus prägt sie seither das Stadtbild von München. Das Gebäude sticht aber nicht nur durch den markanten Baukörper aus der Masse von Verwaltungs- und Industriebauten heraus, auch die Bauweise mit Gebäudekern und hängenden Geschossen war für ein Gebäude dieser Größenordnung ein Novum. Für BMW ist der »größte Vierzylinder der Welt«² zudem auch ein Zeichen für das wiedergewonnene Selbstbewusstsein nach der Überwindung der schwersten Unternehmenskrise und markiert zudem den Beginn einer neuen, modernen Arbeitswelt im Unternehmen.

Rahmenbedingungen

BMW befand sich noch Ende der 1950er Jahre in einer existentiellen Krise, deren Höhepunkt die Hauptversammlung 1959 markierte. Es stand nicht weniger als der Verkauf an Daimler-Benz zur Abstimmung, was wohl das Ende der Selbständigkeit von BMW bedeutet hätte.³ Nachdem die Übernahme in buchstäblich letzter Minute abgewendet wurde, stieg Herbert Quandt als Großaktionär ein. Mit dem von ihm eingebrachten Kapital waren dann ausreichend Mittel für die Entwicklung und die Produktion des lange geplanten »Mittelwagens« vorhanden. Der 1961 vorgestellte BMW 1500, erstes Modell der »Neuen Klasse«, knüpfte an das Image der sportlichen Vorkriegswagen an und brachte wirtschaftlich die Wende für das Unternehmen: 1963 wurde die erste Dividende nach 1945 ausgezahlt, mit der von der »Neuen Klasse« abgeleiteten 02er Baureihe wurde 1966 das Produktportfolio erfolgreich erweitert und sämtliche Kennzahlen stiegen markant an: So sollte sich der Umsatz von 1960 bis 1970 mehr als versiebenfachen, der Gewinn mehr als verfünffachen und nicht zuletzt auch die Mitarbeiterzahl mehr als verdreifachen.⁴

Den Erfolg symbolisiert vielleicht am stärksten die Übernahme der Hans Glas GmbH in Dingolfing, bis heute bekannt durch den Kleinstwagen »Goggomobil«, im Jahr 1967 – lediglich acht Jahre nachdem BMW selbst noch Übernahmekandidat war.

Doch ist für die Baugeschichte nicht nur dieses Wachstum zu betrachten, auch die Olympischen Spiele 1972 hatten Einfluss auf die Bautätigkeiten des Unternehmens. Am 26. April 1966 fiel die Entscheidung für die Vergabe an Mün-



Bauliche Veränderung im Münchner Norden: Die Aufnahme von 1972 zeigt vor dem BMW Hochhaus und dem Museum den fertig gestellten »Mittleren Ring« sowie links unten das Olympia-Parkhaus (BMW Group Archiv UF-2546-1)

chen als Austragungsort. 1967 ging der Entwurf von Behnisch und Partner mit der Zeltdachkonstruktion von Frei Otto für den Olympiapark als Sieger des Architektenwettbewerbs hervor und gab einen Ausblick auf die zukünftige moderne Gestaltung des Areals.⁵

Das weltweit beachtete Medienereignis mit der außergewöhnlichen Architektur in der direkten Nachbarschaft des Werks hatte auch Einfluss auf die Stadtentwicklung im Münchner Norden. Langfristig geplante Infrastrukturmaßnahmen, wie der Bau der U-Bahn und der Ausbau des »Mittleren Rings« für den Straßenverkehr, wurden beschleunigt und sollten den bisher dörflich geprägten Stadtteil Milbertshofen in kürzester Zeit maßgeblich verändern und näher an die Innenstadt anbinden. Inmitten des Parks stand der Fernsehturm – das erste Bauwerk in München, das höher als die Frauenkirche war, deren 100 Meter für Gebäude noch lange Zeit als maximale Bauhöhe in München galt.

Chronologie der Entscheidungsfindung

Erste Überlegungen zum Bau eines neuen Verwaltungsgebäudes finden sich im Protokoll der Vorstandssitzung vom 14. Juli 1964.⁶ Es ging um ein bisher als Mitarbeiterparkplatz genutztes Grundstück am Südrand des Werks, das von der Stadt München erworben werden sollte. Der Vorschlag, dort die Werksreparatur – den der Zentrale angegliederten Servicebetrieb für Dienstfahrzeuge und Jahreswagen – einzurichten, wurde abgelehnt:

»Dort sollte vielmehr ein repräsentatives Verwaltungsgebäude errichtet werden. Die Verwaltung ist im Augenblick zu zersplittert. Eine Rationalisierung der Verwaltung setzt eine räumliche Zusammenfassung voraus. [...] Der Bau eines neuen Verwaltungsgebäudes hätte auch unter dem Gesichtspunkt der Repräsentation erhebliche Vorteile.«

Bereits in diesem frühen Stadium wurden also die beiden Hauptargumente für den Neubau erwähnt: Räumliche Konzentration der bisher über mehrere Gebäude verteilten Verwaltungsbüros und ein repräsentatives Erscheinungsbild des Unternehmens.

Im Oktober 1964 gab es dann die Zusage der Stadt, das Grundstück zu verkaufen,⁷ doch erst am 14. August 1966 war der Verwaltungsbau wieder Thema im Vorstand. Die Ursache für diesen Zeitverzug dürfte darin begründet sein, dass die Produktionserweiterung für die »Neue Klasse« sowie die Entwicklung der neuen Modellreihen E 114 (02er Reihe), E3 sowie E9 (große Sechszylinder-Limousinen und Coupés), die zwischen 1966 und 1968 erscheinen sollten, hohe Investitionen erforderten und damit schlicht die Mittel fehlten.

In der Vorstandssitzung wurde noch von einem langen Baukörper ausgegangen, der sich am vorhandenen Verwaltungsgebäude am Südrand des Werks orientierte: »Es wird zunächst aus einem Keller und drei Stockwerken bestehen. Die Länge soll in der Endausbaustufe 133 m, die Tiefe 15 m betragen. Das Gebäude soll so ausgelegt werden, daß es noch um mindestens zwei Stockwerke aufgestockt werden kann.«⁸ Nicht nur, dass man dem noch zwei Jahre zuvor postulierten »Gesichtspunkt der Repräsentation« mit diesem Flachbau wohl schwerlich Rechnung getragen hätte, auch die zunächst vorgesehene Auslegung auf lediglich drei Stockwerke mit der Aufstockungsoption zeugt nicht vom unternehmerischen Mut dieser Jahre.

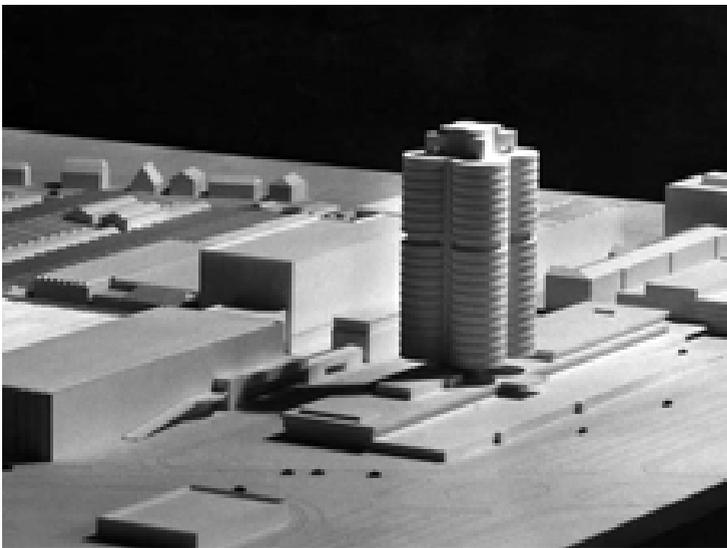
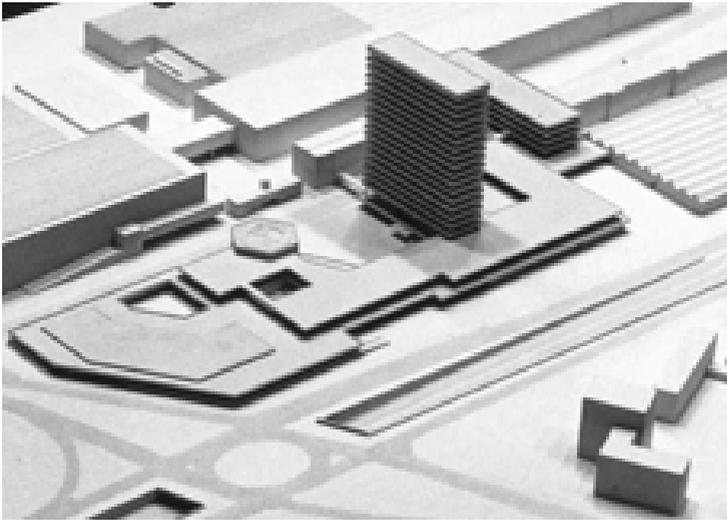
Ganz anders sah es zwei Jahre später aus. Wie bereits angesprochen, sollte der Entwurf von Behnisch und Partner für den angrenzenden Olympiapark in unmittelbarer Nachbarschaft ein Ausrufezeichen für moderne Architektur setzen und die begleitenden Infrastrukturmaßnahmen sollten den Standort von BMW im Münchner Norden stärker an die Stadt anbinden. Hierin dürfte die Ursache dafür liegen, dass man in die Höhe statt in die Fläche bauen wollte, um auch selbst ein Zeichen zu setzen. Zudem war mit den steigenden Verkaufszahlen das nötige Selbstbewusstsein vorhanden, in größeren Dimensionen zu denken. In der Vorstandssitzung vom 14. Mai 1968 fasste »der Vorstand folgenden Beschluß: Das Gebäude wird auf 20 000 qm brutto zuzüglich 3000 qm brutto für die Datenverarbeitung und 16 Geschosse ausgelegt. [...] Der Architektenwettbewerb wird sofort eingeleitet.«⁹

Der Wettbewerb

Hierbei handelte es sich um eine sogenannte beschränkte Ausschreibung, das heißt, es wurden im Vorfeld acht Architekturbüros aus dem Bereich Industrie- und Verwaltungsbau angeschrieben. In der Jury unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Friedrich Wilhelm Kraemer von der TH Braunschweig saßen noch Prof. Gerhard Weber (TH München), der auch die Interessen der Stadt München vertreten sollte, und zwei weitere Vertreter der Stadt ohne Stimmrecht sowie drei Vertreter der BMW AG, die allerdings nur zwei Stimmen in der Jury hatten.

Der Wettbewerb brachte keinen eindeutigen Gewinner hervor, denn »[d]as Preisgericht sah sich nicht in der Lage, einen 1. Preis zu vergeben, [...] da keine der preiswürdigen Arbeiten ohne gewisse Korrekturen zur Ausführung empfohlen werden konnte«.¹⁰

Es wurden je zwei zweite und dritte Preise sowie ein fünfter Platz vergeben. Die Zweit- und Drittplatzierten wurden aufgefordert, ihre Entwürfe zu überarbeiten und nochmals einzureichen. Da hier nicht auf jeden einzelnen Entwurf eingegangen werden kann, sollen lediglich die beiden Architekten vorgestellt werden, die letztendlich in der Endauswahl waren.



Letztendlich in der Endauswahl: Oben der Entwurf Henn, unten der Entwurf Schwanzer (BMW Group Archiv UF-7559-21 und UF-5376-8)

In München kein Unbekannter war Walter Henn (3. Preis), der mit den Verwaltungsbauten der Maschinenfabrik Deckel (1962) sowie der Osram Licht AG (1965) bereits zwei markante Industriebauten in der Stadt realisiert hatte.¹¹ Bemerkenswert ist zudem die enge persönliche Verbindung zum Jury-Vorsitzenden Friedrich Wilhelm Kraemer, denn auch Henn hatte einen Lehrauftrag an der TH Braunschweig und beide Professoren gelten als Mitbegründer der »Braunschweiger Schule«, deren Absolventen den Städtebau sowie die Industrie- und Verwaltungsarchitektur der deutschen Nachkriegszeit prägen sollten.¹²

Über den österreichischen BMW-Importeur Denzel kam der Kontakt zu Professor Karl Schwanzer (2. Preis) zustande, dem einzigen nichtdeutschen Teilnehmer im Wettbewerb. Schwanzer, Lehrstuhlinhaber an der TH Wien, hatte vor allem durch seine Österreich-Pavillons der Weltausstellungen in Brüssel und Montreal sowie das Museum des 20. Jahrhunderts in Wien internationale Bekanntheit errungen, bei seinen Industriebauten sticht das Philipps-Haus in Wien hervor.¹³

Beide Entwürfe für die neue BMW-Zentrale unterschieden sich fundamental. Während Henn den Hauptkörper eher konservativ als gleichmäßiges Scheibenhochhaus mit längsrechteckigem Grundriss plante, setzte Schwanzer auf eine kleeblattähnliche Grundform, bei der sich vier Kreissegmente um einen Mittelkern gruppierten. Zudem war der Baukörper im oberen Drittel horizontal geteilt. Bei der Überarbeitung ergänzte Schwanzer den Gesamtentwurf aus Hochhaus, Flachbau und Parkhaus um ein markantes Museumsgebäude, das allerdings nicht Teil der Ausschreibung war. Bezüglich Planungs- und Bauzeit waren die Unterschiede marginal, thematisiert wurden allerdings die rund zehn Prozent höheren Kosten des Schwanzer-Entwurfs, ohne Einbeziehung des Museums.



Tastmodell einer Büroetage für den nahezu erblindeten Großaktionär Herbert Quandt (BMW UF-5376-13)

Hier schlug Vertriebsvorstand Paul Hanemann eine Bresche für Karl Schwanzer. In der Vorstandssitzung vom 15. Oktober 1968 legte er ausführlich dar, dass es nicht nur um die Entscheidung zwischen zwei Entwürfen, sondern vielmehr um eine Grundsatzentscheidung in der Außendarstellung ging:

»Herr Hahnemann trägt eindringlich seine Auffassung vor, daß sich bei der Konzeption des neuen Verwaltungsgebäudes die Alternative stelle, ob wir nur Verwaltungsbüroräume errichten oder aber etwas ganz Außergewöhnliches schaffen wollten. Nach seiner Meinung komme allein der zweite Weg in Betracht. Nur er werde dem Image gerecht, das wir durch unsere Fahrzeuge in aller Welt gewonnen hätten. Selbstverständliche Voraussetzung sei natürlich, daß auch ein avantgardistisches Hochhaus die ihm zugeordneten Funktionen erfüllen könne. Aus diesen Gründen kommt nach der Ansicht von Herrn Hahnemann nur der Entwurf von Herrn Professor Schwanzer in Betracht.«¹⁴

Die Entscheidung wurde jedoch nicht im Vorstand allein getroffen, sondern im Beirat, dem gemeinsamen Gremium von Vorstand und Aufsichtsrat. Dieser

tagte am 2. Dezember 1968 und Schwanzer hatte keine Mühen gescheut, seinen Entwurf im Vorfeld nochmals zu bewerben. Großaktionär Herbert Quandt, der zu diesem Zeitpunkt fast vollständig erblindet war, hatte bereits das Tastmodell eines Büro-Geschosses erhalten.



Szene aus dem Bewerbungsfilm von Karl Schwanzer in der nachgebauten Bürokulisse in den Münchner Bavaria Studios (BMW UF-5508-3)

Weit größeren Aufwand betrieb Schwanzer allerdings in den Münchner Bavaria-Studios. Dort hatte er nicht nur zwei Segmente eines Stockwerks 1:1 nachbauen lassen, es wurde in dieser Kulisse auch ein Film mit Schauspielern gedreht, der Ergonomie und Flexibilität seines Entwurfs hervorheben sollte. Aufsichtsrat und Vorstand wurde am Tag der Entscheidung zudem noch die Möglichkeit gegeben, diese Bürokulisse zu besichtigen.

Ob es an diesen Marketing-Anstrengungen lag oder ob Schwanzers Entwurf als solcher überzeugte, lässt sich rückblickend nicht mehr klären, das Protokoll hält für diesen Tag nüchtern fest: »Es wird folgender Beschluß gefaßt: Herr Prof. Schwanzer erhält den Auftrag.«¹⁵

Planungs- und Bauphase



Nach dieser Entscheidung wurde direkt mit der Planung begonnen, denn bereits in der ersten Vorstandssitzung des Jahres 1969 beschloss »der Vorstand übereinstimmend, daß schon jetzt im Planungsstadium Arbeitsgemeinschaften verschiedener Firmen (z. B. Organisation, Klimaanlage, Heizung, Be- und Entlüftung, Elektrik, Aufzüge etc.) gebildet werden.«¹⁶

Die reine Planungsphase sowie die Verhandlungen mit Anbietern und Finanzbehörden über verschiedene Modelle der Trägerschaft dauerten rund anderthalb Jahre. Auf eine feierliche Grundsteinlegung bzw. einen symbolischen Spatenstich wurde verzichtet,¹⁷ so dass der offizielle Baubeginn nicht bekannt ist. Die Bauaktivitäten haben wohl im Juli 1970 begonnen, zu diesem Datum sind im Bildbestand des BMW Group Archivs erste Aushubarbeiten nachgewiesen.¹⁸

Die Bauphase: Errichtung des Kerns (10/1970), seine Fertigstellung (12/1979), Hochziehen der Geschosse (08/1971), Fertigstellung der letzten Geschosse am Boden (11/1971)
(BMW Group Archiv UF-5344-21, UF-5344-28, UF-5361-1 und UF-5361-3)

Der tragende Gebäudekern hatte im Dezember 1970 seine volle Höhe erreicht und mit der Errichtung der Tragkreuze begann der Bau der Geschosse. Diese Arbeiten dauerten rund ein Jahr und mit Fertigstellung der kompletten Außenfassade wurde dann im Dezember 1971 das Richtfest gefeiert.¹⁹

Damit war das BMW-Hochhaus zumindest äußerlich fertiggestellt, als die Olympischen Spiele im August 1972 eröffnet wurden, und hatte so die Vorgabe, gerade auch zum enormen Medienrummel mit dem markanten Baukörper präsent zu sein, erfüllt. Sonstige Nutzungen im Rahmen des globalen Sportereignisses waren nicht vorgesehen. Bereits im Juni 1971 hatte der Vorstand beschlossen, »den Hochbau sowie den West-Trakt nicht vor der Olympiade zu beziehen und die Benutzung des Restaurants durch Olympiateilnehmer nicht zu gestatten.«²⁰

Zwar war nun die Sichtbarkeit – auch durch die Fertigstellung des mittleren Rings – weithin gegeben, allerdings war BMW nicht als »Hausherr« erkennbar. Der Vorstand sprach sich rund einen Monat vor Eröffnung der Olympischen Spiele in der Sitzung vom 4. Juli 1972 »erneut für die Notwendigkeit aus, daß auf dem Hochhaus ein BMW-Emblem angebracht wird.«²¹ Ging man in dieser Sitzung noch von der Zustimmung der Stadt München aus, sollte das Thema BMW-Logo noch lange Zeit Gerichte und die Rechtsabteilungen von BMW und Stadt beschäftigen.²²

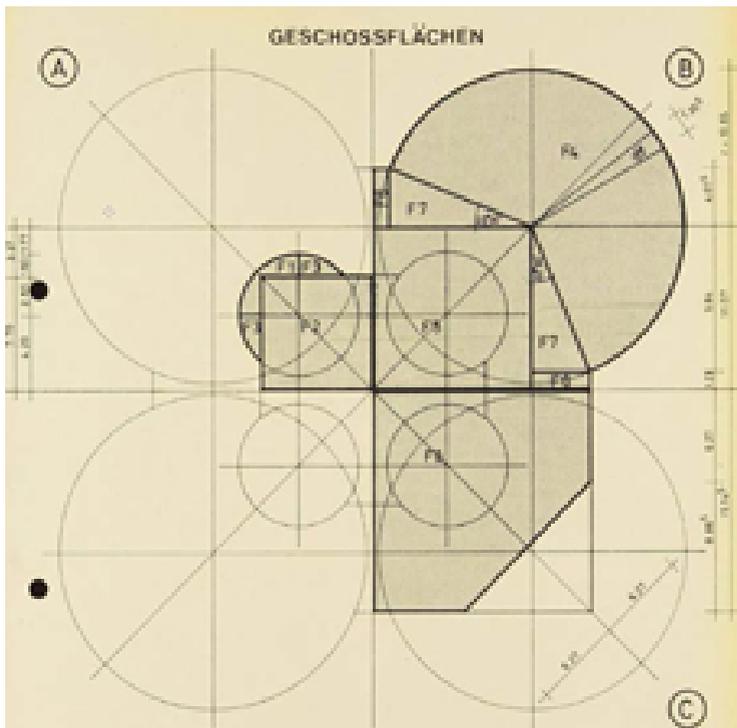
Ohne Genehmigung der Stadt wurden provisorische Embleme an den vier Stirnflächen der Dachkonstruktion angebracht. Daraufhin wurde von der Stadt ein Bußgeldbescheid über 50 DM zugestellt mit der Vorgabe, das Emblem innerhalb von 24 Stunden nach Zustellung zu entfernen. Da BMW dieser Maßgabe nicht nachkam, wurde ein Zwangsgeld von 7000 DM verhängt. Es folgten Verhandlungen durch mehrere Instanzen vom Münchner Amtsgericht bis zum Bayerischen Obersten Landesgericht. BMW obsiegte in diesem Rechtsstreit und im November 1973 wurde dann mit der Anbringung der endgültigen – nun beleuchteten – Embleme begonnen.²³

Der Umzug der Mitarbeiter in das neue Verwaltungsgebäude begann im Januar 1973, im Februar waren bereits die ersten acht Stockwerke bezogen. Im Mai waren als letztes dann auch die Vorstandsetagen im 21. und 22. Stock fertiggestellt.²⁴ Die offizielle Einweihung von Verwaltungsgebäude und Museum erfolgte am 18. Mai 1973. Dass der Rechtsstreit um die Anbringung des Emblems das Verhältnis zur Stadt München stärker beschädigt hatte, zeigt sich auch darin, dass die Landeshauptstadt im Gegensatz zur Staatsregierung keinen Vertreter zur Einweihung entsandte.

Exakt drei Jahrzehnte später machte ein Mitbewerber ebenfalls Erfahrung mit der restriktiven Haltung »keine Reklame auf Hochhausdächern« der Stadt München: Beim neu gebauten Mercedes-Benz-Zentrum weigerten sich Bürgermeister und Stadtrat 2003, einen sich drehenden beleuchteten Mercedes-Stern zu genehmigen.²⁵ Hier dauerte es sogar rund sieben Jahre, bis das Markenzeichen angebracht werden durfte.

Die Besonderheiten des Gebäudes

Das BMW-Verwaltungshochhaus ist als Hängekonstruktion ausgelegt. Bei diesem Bauverfahren wird zunächst ein Gebäudekern errichtet, von dem dann die einzelnen Geschosse abgehängt werden. Dieses Konstruktionsver-



Der kleeblattförmige Grundriss mit der hohen Ausbeute an Tageslicht (BMW UA-2375)

fahren war nicht gänzlich neu, so wurde beispielsweise das 1966 fertiggestellte 50 Meter hohe »Finnlandhaus« in Hamburg nach diesem Verfahren errichtet.²⁶ Dennoch war die Konstruktion ein Meilenstein, denn nie zuvor wurde ein Gebäude dieser Höhe (99,5 Meter) als Hängekonstruktion ausgeführt. Zudem unterscheiden sich beide Gebäude bezüglich des Bauverfahrens: Nach Errichtung des Kerns wurden beim »Finnlandhaus« acht vorgespannte Kragarme betoniert, von denen die zwölf Regelgeschosse abgehängt wurden, und mit Hilfe einer Schalungsplattform wurde von oben nach unten gebaut. Beim BMW-Hochhaus hingegen wurde nach Fertigstellung des Gebäudekerns aus Stahlbeton am Boden mit dem

(späteren) obersten Stockwerk begonnen und wurden die Stockwerke nach Fertigstellung des Rohbaus hydraulisch nach oben bewegt.

Die Einteilung der 22 Stockwerke setzt sich aus 18 Bürogeschossen mit zwei Vorstandsetagen, vier Technikgeschossen und einem Kellergeschoss zusammen.

Das augenfälligste optische Merkmal ist der kleeblattförmige Grundriss des Gebäudes. Vier Segmente in Kreisform schmiegen sich an den zentralen Gebädekern, in dem unter anderem die Aufzüge und Treppenhäuser untergebracht sind. Die markante Form wird unterstützt durch die großflächige Verkleidung aus rund 3000 gleichen Fassadenelementen: »Die Außenhaut des Gebäudes besteht aus einer neuartigen hinterlüfteten, plastisch durchgebildeten Aluminium-Gußfassade, System Alcast. Die Fassadenelemente, die bereits mit der Verglasung auf die Baustelle geliefert worden sind, wurden nach schweizerischen Entwürfen von einer japanischen Firma in Osaka hergestellt. Die gesamte Fassadenfläche beträgt etwa 15 000 m².«²⁷

Die Außenfassade erstreckt sich über vier Kreisbögen von je 225,4 Grad, wodurch sich eine sehr hohe Ausnutzung des Tageslichts ergibt. Die vier Quadranten sind ohne Trennwände und Türen miteinander verbunden, so dass auf einer normalen Etage ein Großraumbüro mit einer Grundfläche von circa 1040 Quadratmetern entsteht und in jedem Stockwerk vier Mitarbeitergruppen von etwa 25 bis 30 Personen arbeiten können.

Der Verzicht auf tragende Wände und Stützen bietet die maximale Freiheit bei der Gestaltung der Flächen. Sowohl Tastmodell und Bewerbungsfilm als auch die Ausschreibungsunterlagen zeigen diese Bandbreite auf: Flexible Wände ermöglichen Aufteilungen von Einzel-, Gruppen- und Großraumbüros über Besprechungs- und Erholungszonen bis hin zur repräsentativen Gestaltung der Vorstandsetagen.

Neue Arbeitswelten

Dieser gestalterische Freiraum wurde vom Unternehmen für die Einführung einer neuen, modernen Büroorganisation genutzt. Hierzu wurde bereits 1970 ein »Arbeitsplatz-Typenkatalog« erarbeitet, dessen Büroplatznormen auch die nächsten Jahrzehnte als Grundlage für die Büroraumplanung für die gesamte BMW AG dienen sollten.²⁸

Die Mitarbeiter konnten bereits im Dezember 1972 ihre zukünftigen Arbeitsplätze besichtigen und wurden über ein eigenes Handbuch²⁹ über alle Neuerungen informiert: Stockwerkssekretariate erledigten nun Routineaufgaben wie die Beauftragung von Schreib- und Übersetzungsbüro, die Steuerung der Post oder die zentrale Ablage. Letztere löste die klassische Registratur im Unternehmen ab. Rückblickend kann gesagt werden, dass diese Neuerung vielleicht die Effizienz steigerte, aber die Quellensicherung des Unternehmensarchivs bis heute vor große Herausforderungen stellt.

Mit dem Bezug des Hochhauses wurde auch erstmals ein elektronischer Mitarbeiter-Ausweis eingeführt, der nicht nur den Zugang in einzelne Gebäude- und Funktionsbereiche regelte, sondern auch die Arbeitszeit erfasste und damit die Einführung der gleitenden Arbeitszeit im Unternehmen technisch ermöglichte. Das Hochhaus war zudem das erste Gebäude bei BMW, das über eine zentrale Klimatisierung verfügte, die individuelles Heizen und Lüften überflüssig machte.

Gebaute Identität

Für BMW ist das Hochhaus mehr als ein architektonischer Meilenstein oder eine Wegmarke hin zur modernen Arbeitswelt. Es ist *Corporate Architecture* im besten Sinne des Wortes. Diese Bedeutung fasste Dr. Norbert Reithofer, der Vorsitzende des Aufsichtsrats der BMW AG, anlässlich des Festakts zum 50. Geburtstags der Konzernzentrale trefflich zusammen:³⁰

»Das BMW Hochhaus hat die BMW Group geprägt. Eine Ikone der Architektur, die voller Pioniergeist steckt. Sie repräsentiert das Bewusstsein und das Selbstbewusstsein von BMW, dass Fortschritt durch Innovation entsteht. Dieses Gebäude ist so spektakulär, weil es niemanden unberührt lässt. Jede Generation bei BMW steht in der Verantwortung, das Unternehmen in die Zukunft zu führen. Karl Schwanzers Firmenzentrale hat dem Unternehmen auf dem Weg zum Global Player einen Identifikationspunkt gegeben.«
Dem ist nichts hinzuzufügen.

Anschrift: Fred Jakobs, BMW Group Classic, Product and Company History, AK-52, 80788 München, E-Mail: Fred.Jakobs@bmwgroup.com

Anmerkungen

- * Leicht geänderte schriftliche Fassung des auf der VdW-Jahrestagung 2022 gehaltenen Vortrags.
- 1 Zu erwähnen ist hier neben dem von der Formensprache der Architektin Zaha Hadid geprägten Zentralgebäude des BMW-Werks in Leipzig vor allem die von Wolf D. Prix entworfene BMW Welt in München, die sich zu einer der publikumsträtigsten Touristenattraktionen Bayerns entwickelt hat.
 - 2 hochhausreport, 1973, BMW UU-1997-10.
 - 3 »Das Zehn-Stunden-Rennen um BMW«, Süddeutsche Zeitung, Nr. 235, 10.12.1959, S. 3.
 - 4 Geschäftsberichte der BMW AG für die Jahre 1960 und 1970, BMW UU-39-10 bzw. UU-56-10.
 - 5 https://de.wikipedia.org/wiki/Olympische_Sommerspiele_1972 [18.05.2022].
 - 6 Vorstandsprotokolle 1963-1965, BMW UA-431-1.
 - 7 Ebd.
 - 8 Vorstandsprotokolle 1966-1967, BMW UA-411-1.
 - 9 Vorstandsprotokolle [1968/1969] BMW UA-412-1.
 - 10 Wettbewerbsunterlagen und Prüfungen zum Neubau Verwaltungsgebäude, BMW UA-2375-1.
 - 11 <https://www.henn.com/de/projekt/osram-hauptverwaltung-muenchen> bzw. <https://www.henn.com/de/projekt/osram-hauptverwaltung-muenchen> [08.08.2022].
 - 12 https://de.wikipedia.org/wiki/Braunschweiger_Schule [08.08.2022].
 - 13 Lebenslauf und Werkverzeichnis aus der Online-Publikation »Schwanzer 1918-1975« (o. J.), https://issuu.com/wienmuseum/docs/architekt_karl_schwanzer_wk_1978-de?e=8579064/67190566 [08.08.2022].
 - 14 Vorstandsprotokolle [1968/1969], BMW UA-412-1. Es findet sich in den 1960er Jahren kein weiterer Fall, bei dem der Einzelmeinung eines Vorstandsmitglieds im Protokoll solch breiter Raum gegeben wird.
 - 15 Ebd.
 - 16 Ebd.
 - 17 Vgl. Vorstandsprotokolle 1970, BMW UA-800-1
 - 18 Beispielsweise die unter den Signaturen UF-5344 und UF-7707 verzeichneten Bildserien.
 - 19 Zum Richtfest: Richtfest BMW Hochhaus, BMW UA-1691-1.
 - 20 VS-Protokoll 1971, BMW UA-803-1.
 - 21 VS-Protokoll 1972, BMW UA-802-1.
 - 22 [Bußgeldbescheid wegen Anbringung des BMW Emblems am Hochhaus], BMW UA-1689-1.
 - 23 VS-Protokoll 1973, BMW UA-851-1.
 - 24 Ebd.
 - 25 <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/mercedes-benz-zentrum-sterntunde-ohne-sterne-1.859376> [25.08.2022].
 - 26 <https://de.wikipedia.org/wiki/Finnlandhaus> [25.08.2022].
 - 27 Verkauf Allach 1955 / Vorstellung BMW Hochhaus, BMW UA-2379-1.
 - 28 Werkszeitung »bayernmotor«, Juli 1977, BMW UI-2025-7.
 - 29 Hochhaus Report, BMW UI-138-1.
 - 30 <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0402374DE> [25.08.2022].