

Wolfsburg – Die „Stadt des KdF-Wagens“

Hausarbeit zur Vorlesung
„Phasen des Städtebaus im 19. und 20. Jahrhundert“
am Städtebau-Institut der Universität Stuttgart
Wintersemester 2003/04

Leitung:
Dr.-Ing. habil. Dietmar Reinborn

Vorgelegt von:

Tobias Schiller
Lange Gasse 56 • 72070 Tübingen
0 70 71 / 30 47 01 • tobias.schiller@gmx.de

Matrikel-Nr. 2165626 (Universität Tübingen)
Studienfach: Geographie (Dipl.)

Gliederung

1.	Einleitung ...	3
2.	Städtebaulich-historischer Kontext	3
3.	Die „Stadt des KdF-Wagens“ bis 1945	4
3.1	Das Volkswagen-Werk	4
3.2	Stadtgründung.....	4
3.3	Kollers Stadtentwurf von 1938.....	5
3.4	Siedlung Steimkerberg.....	8
3.5	Entwicklung der Stadtmitte bis 1945	9
4.	Wolfsburg nach 1945.....	11
4.1	Ausgangslage nach dem Krieg	11
4.2	Bebauungsplan von Reichow.....	12
4.3	Entwicklungen in den Fünfigern.....	13
4.4	Waldsiedlungen.....	14
4.5	Trabantenstädte	14
4.6	Stadtzentrum: Wolfsburg auf der Suche nach Urbanität	15
4.7	Weitere Entwicklung	16
5.	Zusammenfassung.....	17
	Bibliographie.....	18

I. Einleitung

Neben der „Stadt der Hermann Göring Werke“ (Watenstedt-Salzgitter) war die „Stadt des KdF-Wagens“ (Wolfsburg) die zweite bedeutende Städteneugründung im „Dritten Reich“. Die Umstände und der ideologisch geprägte Hintergrund der Gründung, die äußerst dynamische Stadtentwicklung, die mit dem Zweiten Weltkrieg gleich in einer frühen Phase eine markante Zäsur erhielt, das rasche Wachstum der Stadt insbesondere in den „Wirtschaftswunder“-Jahren, die enge Abhängigkeit von nur einem Unternehmen, dem Volkswagen-Werk, — all das macht eine nähere Betrachtung der städtebaulichen Bedingungen Gegebenheiten Wolfsburgs zu einem interessanten Unterfangen.

Der Schwerpunkt dieser Darstellung, die im Rahmen der Vorlesung „Phasen des Städtebaus im 19. und 20. Jahrhundert“ (Dr.-Ing. habil. Dietmar Reinborn) am Städtebau-Institut der Universität Stuttgart im Wintersemester 2003/04 entstand, wird auf der Entwicklung der Stadt in ihren Anfängen liegen. Jedoch sollen auch die Entwicklungen nach 1945 nicht außer Acht gelassen werden, waren doch insbesondere in den Fünfziger Jahren großflächiger Wohnungsbau und eine Vielzahl öffentlicher Bauten Meilensteine der Stadtentwicklung. Zunächst möchte ich jedoch einen Überblick über den städtebaulichen und historischen Hintergrund geben, vor dem die „Stadt des KdF-Wagens“ geplant und ihre Errichtung begonnen wurde.

2. Städtebaulich-historischer Kontext

Schon in der politisch hoch polarisierten Zeit der ausgehenden Zwanziger Jahre lehnten die Nationalsozialisten die sachlichen Formen moderner Architektur in polemischer Weise als „Ausdruck eines zersetzenden ‚Kultur bolschewismus‘“ ab (DURTH 1997). Doch nach der Ausschaltung der sich auch politisch äußernden Protagonisten der Moderne übernahmen die neuen Machthaber ab 1933 „wesentliche Grundzüge der seit der Jahrhundertwende entwickelten Konzepte des Neuen Bauens — nun freilich eng eingebunden in eine völkische und rassistische Ideologie“ (ebd.).

Grundlagen dieser Ideologie bildeten die „Volksgemeinschaft“ und der totale Herrschaftsanspruch von Partei und Staat. Der Städtebau sollte „die Voraussetzungen schaffen für die Wiedergewinnung einer auf einheitlicher Weltanschauung und politischer Zielsetzung beruhenden Lebensinheit des deutschen Menschen, die als Grundlage jeder Kultur mit allen uns gebotenen

Mitteln erreicht werden muß“ (REICHOW 1941, zit. n. DURTH 1997).

Ein entscheidendes Merkmal des Städtebaus im „Dritten Reich“ war seine ausgeprägte Großstadtfeindschaft. Als Ideal wurde die „Landstadt“ mit 20 000 Einwohnern angesehen, welche die Vorteile von Großstadt und Dorf vereinen sollte. So fanden in die nationalsozialistischen Vorstellungen des Städtebaus vor allem die Ideen der Gartenstadtbewegung Eingang. REINBORN (1996: 147) spricht von einer ideologischen „Umarbung“ der Anhänger der Gartenstadtbewegung durch nationalistisch und „völkisch“ gesinnte Architekten und Städtebauer, die damit „den Gartenstadtideen einen Makel zu[fügten], der ihnen noch heute anhaftet“ (ebd.).

Auch waren die strenge hierarchische Gliederung des Städtensystems als Ganzes (entlang der 1933 von W. Christaller entwickelten Theorie der Zentralen Orte) sowie der einzelnen Städte in ihrem Inneren Kernpunkte nationalsozialistischer Städte- und Raumplanung. Die Vorstellungen zur inneren Gliederung der Städte fasste Hans Stephan, ein Mitarbeiter Albert Speers, folgendermaßen für Berlin prägnant zusammen: „Die außerordentliche Breite der Achsenstraßen und eine große Auflockerung in der Flächennutzung, die sich freimacht von den Unterschieden der bisherigen Bauklasse, erlaubt es, an den Achsen auch einen mehrgeschossigen Wohnungsbau in Verbindung mit Läden und Bürobauten ohne Nachteil anzusetzen. Diese Bauten werden in erster Linie für Großraumwohnungen in Betracht kommen. [...] Seitwärts von den Achsenstraßen wird die Höhe der Bebauung abnehmen, bis sie sich an den Rändern der [...] Grünzüge mit ihren [...] Schulen und Krankenhäusern in offene Einzelhausbebauung und Kleinsiedlungsformen auflöst. [...] Die gesunde Mischung der Wohnungstypen und -größen und damit der Berufs- und Bevölkerungsgruppen wird ein lebensvolles Abbild der Volksgemeinschaft sein“ (STEPHAN 1939, zit. n. SCHNEIDER 1979: 52).

Gottfried Feder, einer der Protagonisten des NS-Städtebaus und „Reichskommissar für das Wohnungswesen“, forderte 1939 in seinem Werk „Die neue Stadt“ den „Umbau des Reiches (auch der Großstädte) zu organischen Zellengemeinschaften mit größtmöglicher Selbständigkeit“ (FEDER 1939, zit. n. REINBORN 1996: S. 152). Diese „Zellengemeinschaften“ sollten überschaubare, kleine Siedlungseinheiten darstellen, die ihre „Selbständigkeit“ über die Ausstattung mit allen erforderlichen Einrichtungen der Versorgung sowie mit einer soliden wirtschaftlichen Basis erreichen sollten (STRACKE/SCHUSTER 1988: 30).

Neben der Umgestaltung bestehender Städte, planten die Strategen auch, ihre städtebaulichen Ideale durch die Gründung neuer Städte zu verwirklichen und so den Ewigkeitsanspruch der Partei und des Staats in gebauten Raum zu fassen. Schon 1934 hatte Feder die Neugründung vieler Land- und Kleinstädte propagiert: „Als entscheidender Wendepunkt für das deutsche Siedlungswerk schwebt mir der Gedanke vor, neue Land- und Kleinstädte als neue soziale Lebewesen zu gründen und zu bauen und diesen neuen Städtchen auch die wirtschaftliche Existenzgrundlage zu sichern“ (FEDER in einer Rede 1934, zit. n. DURTH 1997).

Architektonisch prägend waren ab Mitte der Dreißiger Jahre die monumentalen Achsenplanungen des Hitler-Vertrauten Albert Speer für Berlin und München, wie sie oben auch schon im Zitat Hans Stephans anklingen. Speer selbst fasste nach dem Krieg seinen Einfluss wie folgt zusammen: „Zahlreiche Entwürfe in anderen Städten waren die Folgen der Berliner Planungen. [...] Fast jeder dieser Pläne wies wie mein Berliner Entwurf ein Achsenkreuz auf, sogar in den Himmelsrichtungen übereinstimmend. Das Berliner Muster war zum Schema geworden“ (zit. n. SCHNEIDER 1979: 34).

Besonderes Augenmerk wurde auf das Stadtzentrum mit einer Konzentration öffentlicher Einrichtungen gerichtet: Ein zentraler Platz mit „Volkshalle“, Schule, Heim für die Hitler-Jugend sowie Parteibauten sollte als „neue Mitte“ die so genannte „Stadtkrone“ bilden. Sie verdeutlicht den totalitären Anspruch der Partei für alle Bereiche des Alltags (REINBORN 1996: 156).

3. Die „Stadt des KdF-Wagens“ bis 1945

3.1 Das Volkswagen-Werk

Schon in „Mein Kampf“ kündigt Hitler eine „Brechung des Kraftfahrprivilegs durch einen Volkswagen“ an (SCHNEIDER 1979: 29). Hitlers Ziel der „Volksmotorisierung“ traf auf die Bemühungen Ferdinand Porsches, der seit Anfang der Dreißiger Jahre an der Entwicklung eines preisgünstigen Kleinwagens gearbeitet hatte. In Analogie zum „Volksempfänger“ sollte dieses „Volksauto“ (später „Volkswagen“) mit einem Preis von unter 1000 RM für die breite Masse erschwinglich sein, zudem sparsam, robust und ausdauernd. 1937 war der Volkswagen produktionsreif, er sollte in einem eigenen Werk unter Kontrolle des Staats gebaut werden. Hitler beauftragte mit der organisatorischen Verwirklichung dieses

Vorhabens den Chef der Deutschen Arbeitsfront (DAF) Robert Ley. In Zusammenarbeit mit Ferdinand Porsche sowie mit Bodo Lafferentz von der DAF-Organisation „Kraft durch Freude“ (KdF) gründete er am 28. Mai 1937 die „Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagens m.b.H.“ („Gezuvor“), die am 16. September 1938 in „Volkswagenwerk GmbH“ umbenannt wurde (SCHNEIDER 1979: 30).

Am 26. Mai 1938 legte Hitler am Mittellandkanal bei Fallersleben den Grundstein für das Werk. Nach Plänen von R. E. Mebes (Köln), K. Kohlbecker (Gaggenau) und F. Schupp & M. Kremmer (Essen/Berlin) wurde dort im „damals, neuzeitlichsten Verfahren des Eisenbetons“ (SCHNEIDER 1979: 34) eine Werksanlage mit vier großen Hallenbereichen, einem Verwaltungsgebäude und einem Kraftwerk errichtet. Der Rohbau war am 15. Dezember 1938 fertig gestellt (SCHNEIDER 1979: 32).

3.2 Stadtgründung

Es bestand in jener Zeit Vollbeschäftigung, jedoch seit den Dreißiger Jahren auch ein eklatantes Wohnraumdefizit. Das Versprechen neuer Wohnungen schien also ein probates Mittel, um gute Facharbeiter für das neugegründete Werk anzuwerben (SCHNEIDER 1979: 30). So war neben der verkehrsgünstigen, zentralen Lage der Standort für das Werk auch nach dem Gesichtspunkt der Attraktivität für eine Wohnsiedlung bestimmt worden. Bei Erkundungsflügen hatte Lafferentz das Gebiet bei Fallersleben im Aller-Urstromtal ausfindig gemacht, das mit einem markanten Hügel, dem Klieversberg, und ausgedehnten Waldflächen die ideale Grundlage für die Errichtung einer Stadt im Grünen bot (SCHNEIDER 1979: 31).

In seiner Rede bei der Grundsteinlegung für das Werk hatte Hitler den Anspruch an diese zu errichtende Stadt formuliert: „Wenn wir nun dieses gewaltigste deutsche Automobilwerk errichten, dann soll zugleich auch entstehen: eine vorbildliche deutsche Arbeiterstadt. Sie soll eine Lehrstätte sowohl der Stadtbaukunst wie der sozialen Siedlung werden“ (zit. n. RECKER 1981: 7).

Auf Empfehlung Albert Speers beauftragte die „Gezuvor“ den Architekten Peter Koller (1907–1996), einen Entwurf für die neue Stadt zu entwickeln. Koller begann im November 1937 mit den Vorarbeiten. Unterstützt von seinen Freunden Herbert Neumeister und Norbert Schlesinger entwickelte er einen ersten Entwurf, den er im Briefwechsel wegen der Form der Straßenführung um den zentralen Klieversberg das „springende Pferd“ nannte (vgl. Abb. 1). Auf dem Klieversberg selbst

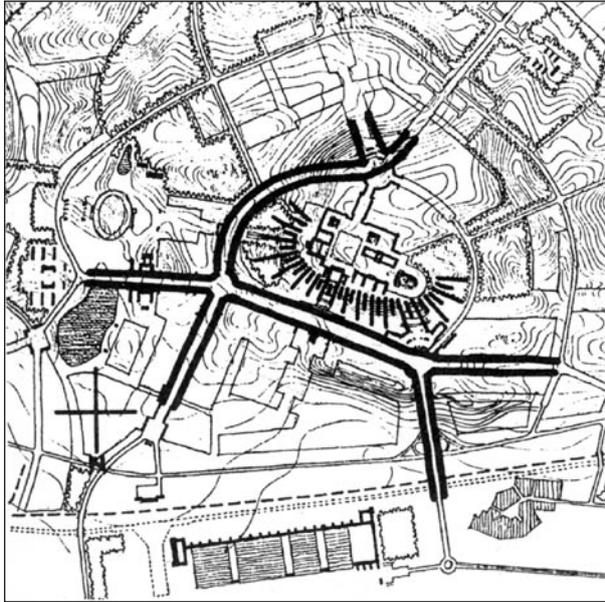


Abb. 1: Der erste Entwurf Peter Kollers für die „Stadt des KdF-Wagens“. Er selbst spricht aufgrund der Straßenführung um den zentralen Klieversberg vom „Springenden Pferd“. Der Plan ist nicht genordet und zeigt so das Volkswagen-Werk unten.

Quelle: Schneider 1979: 35

sah Koller eine „Stadtkrone“ gemäß dem nationalsozialistischen Ideal vor (SCHNEIDER 1979: 31ff.).

Vor dem Hintergrund der Auseinandersetzung mit Speers Achsenplänen für Berlin entwickelten Koller, Neumeister und Schlesinger zudem zwei Planvarianten, die jeweils zentrale Achsen ohne Berücksichtigung der Topographie sowie stark geometrisierte Formen aufwiesen (vgl. Abb. 5 u. 6). Diese Varianten in ihrer übertriebenen Symmetrie dienten nach einer späteren Aussage Kollers aber vor allem dazu, dem Hauptentwurf zu besseren Chancen zu verhelfen (SCHNEIDER 1979: 35f.).

Parallel zu Peter Koller erhielten auch drei an der Technischen Hochschule Braunschweig tätige Professoren (E. Herzig, L.-H. Fiesche und F. Gerstenberg) den Auftrag, einen Vorentwurf für die neue Stadt zu entwickeln. Das Ergebnis ihrer Arbeiten war ein Entwurf mit einer zentralen Achse, die in gerader Linie über den Klieversberg auf das VW-Werk ausgerichtet war und so — ähnlich wie bei Kollers Planvarianten — die Topographie völlig außer Acht ließ (vgl. Abb. 2). Der Klieversberg selbst sollte abgetragen werden. Die zentrale Achse gliederten die Planer durch drei große Plätze, deren südlichster von einer großen Versammlungshalle dominiert wurde. In den östlich und westlich dieser Achse gelegenen sechs Wohngebieten waren jeweils Nahversorgungszentren im Sinne selbstständiger „Siedlungszellen“ vorgesehen (STRACKE/SCHUSTER 1988: 39).

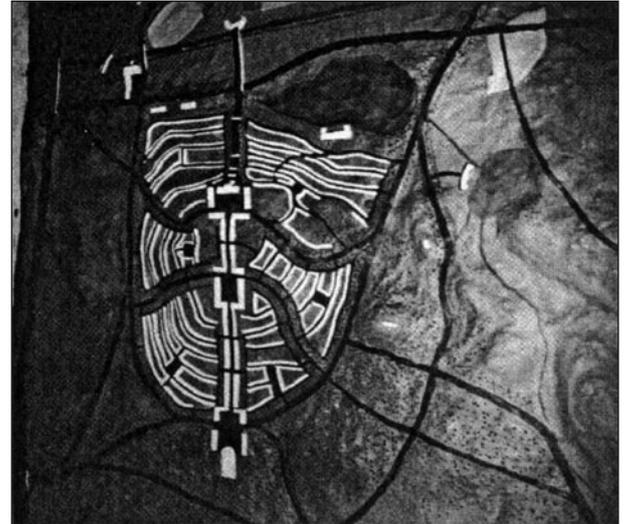


Abb. 2: Der parallel zu Kollers Arbeiten entstandene Entwurf von E. Herzig, L.-H. Fiesche und F. Gerstenberg, der so genannte „Professorenplan“. Er sah eine zentrale auf das Werk ausgerichtete Stadtachse vor, die durch drei monumentale Plätze gegliedert wurde. Östlich und westlich dieser Achse waren sechs selbstständige Wohnviertel in unterschiedlicher Größe vorgesehen. Leider ist von dem Entwurf nur dieses Foto eines Modells erhalten.

Quelle: Stracke/Schuster 1988: 39

Am 2. März 1938 entschied Hitler nach Vorlage der Entwürfe durch Kollers „Paten“ Speer, dass die Planungen auf Basis des Hauptentwurfs von Koller fortgeführt werden sollten. Vorgesehen waren mehrere Ausbaustufen von 30 000, 60 000 und 90 000 Einwohnern, Speer ließ aber auch prüfen, ob ein Ausbau auf 400 000 Einwohner möglich sei (STRACKE/SCHUSTER 1988: 34)

Am 1. Juni 1938 ließ die „Gezuvor“ ein Stadtbüro in Holzbaracken auf dem Gelände der zukünftigen Stadt einrichten, das sie mit der weiteren Ausführung der Planung betraute. Koller war als Leiter verantwortlich. Die politische Gemeinde „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ wurde offiziell am 1. Juli 1938 auf dem Grund des alten Dorfes Heßlingen und des Gutsbezirks Wolfsburg gegründet. (Anm.: Den Namen „Wolfsburg“ erhielt die Stadt erst nach dem Krieg 1945.)

3.3 Kollers Stadtentwurf von 1938

Ausgehend von dem Entwurf für die Werksgelände am Nordufer des Mittellandkanals orientiert sich Kollers Stadtentwurf von 1938 (vgl. Abb. 3) an der nach Süden weisenden „Schaufront“ des VW-Werks und an dessen Haupteingängen im Osten und Westen. Die Topographie mit dem Klieversberg und ausgedehnten Waldflächen bilden als „Primat der Landschaft“ (DURTH 1997) die Grundlage für die Anlage der Siedlungs- und Verkehrsstruktur. Koller versuchte, die einzelnen Bauges-



Abb. 3: Peter Kollers Stadtentwurf für die „Stadt des KdF-Wagens“ von 1938. Gut zu erkennen ist die „Stadtkrone“ auf dem Klieversberg im Zentrum mit den Parteibauten (1) und die nördlich davon gelegene „Hauptstraße“, an der das Rathaus vorgesehen war (2). Die Hauptstraße mündet im Osten wie im Westen in großen Kreisplätzen (3), von denen ausgehend Verkehrsachsen die Anbindung zu den Haupteingängen des VW-Werks bilden (7 und 8). Die Östliche dieser Straßen ist zudem in gerader Linie auf das historische Schloss Wolfen-
burg ausgerichtet (6). Sie bildet heute als Hauptgeschäftsstraße (Porschestraße) den Stadtkern. Quelle: Schneider 1979: 41

biete „unter möglicher Schonung der schönen Waldgebiete so [auszuweisen], daß gut besonnte und windgeschützte Wohnanlagen“ entstehen (KOLLER 1939, zit n. DURTH 1997).

Die Hauptzufahrt zur Stadt von Südwesten her führt als weitgehend geradlinige Achse durch die „Oberstadt“ auf den Klieversberg zu, der die Stadtkrone als Mittelpunkt der Stadt trägt. Nördlich unterhalb der Stadtkrone verläuft in Ost-West-Richtung eine 1,5 Kilometer lange Hauptstraße, die das Geschäfts- und Verkehrszentrum bildet. Sie spiegelt die Vorliebe des nationalsozialistischen Städtebaus für breit angelegte Achsen u.a. für Aufmärsche und Paraden wider.

Im Süden, Osten und Westen umfassen zwei halbkreisförmige Straßen den Berg und bilden so eine Figur, die SCHNEIDER (1979: 43) als „Vierarmigen Leuchter“ beschreibt. Dieses Schema wird am deutlichsten in einer Skizze, die Koller 1949 anfertigte (vgl. Abb. 4). Die innere Arme des „Leuchters“ führen über zwei Kreisplätze, welche auch die Endpunkte der Hauptstraße bilden, zu den Haupteingängen des Werks über den Kanal hinweg. Der östliche Arm orientiert sich dabei an einer historischen Landstraße und ist auf das Schloss Wolfsburg ausgerichtet. Die äußeren Arme münden in einer parallel zum Kanal verlaufenden Straße, welche die Unterstadt nördlich des Berges abgrenzt. Ein dritter Kreisplatz ist im Süden des Berges vorgesehen, als Kreuzungspunkt der Hauptzufahrtsstraße von Südwesten mit den inneren Umfahrungen des Berges.

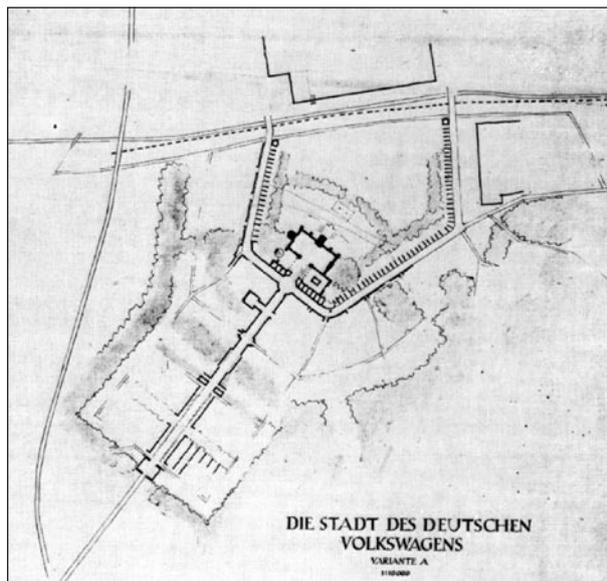


Abb. 5 u. 6: Die Planvarianten A und B von Peter Koller zu seinem Stadtentwurf von 1938. Beide zeichnen sich durch zentrale, auf die Stadtkrone gerichtete Achsen aus. Die Varianten waren bewusst in ihrer straffen Symmetrie übertrieben, um dem Hauptentwurf bessere Chancen zur Verwirklichung einzuräumen.

Quelle: Schneider 1979: 36f.

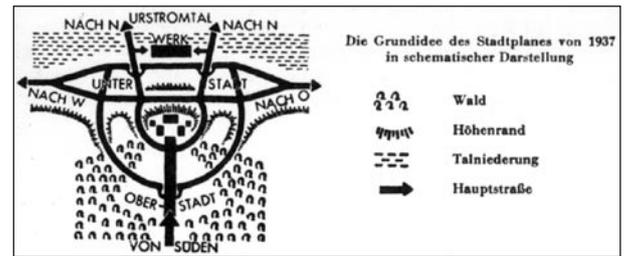
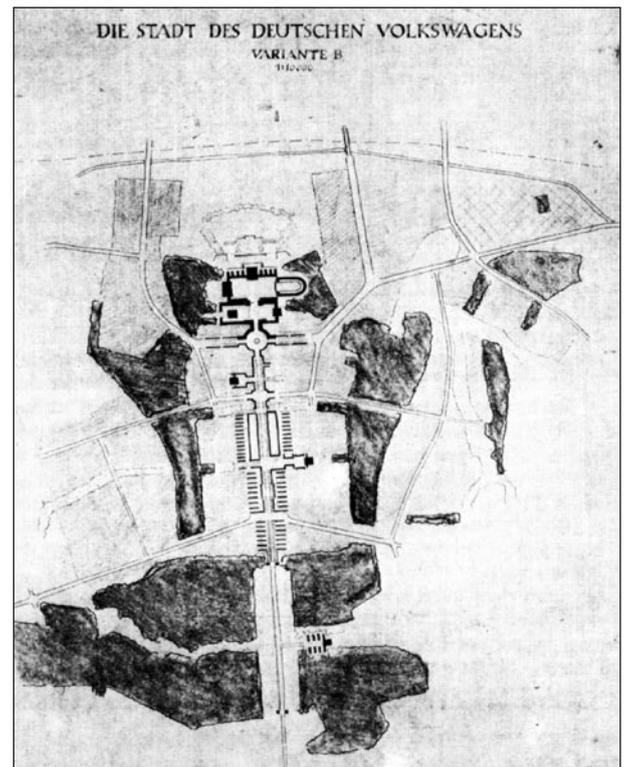


Abb. 4: Schematische Skizze des Konzeptes von 1937/38, die Koller 1949 anfertigte. Deutlich lässt sich erkennen, dass Koller hier auch auf die Symmetrie der Planungsvariante B zurückgriff.

Quelle: Schneider 1979: 37.

Die geradlinige Hauptstraße am Fuß des Klieversberges und die Kreisplätze als Verkehrsknotenpunkte sind als Konzession Kollers an die Vorstellungen Speers an den Städtebau zu sehen. 1976 schrieb er selbst dazu: „Am sauersten fielen mir die Kreisplätze, sie sind wirklich ein Kompromiß, ein Zugeständnis an Hitler und Speer“ (zit. n. SCHNEIDER 1979: 35).

Kollers Entwurf betont den in der Mitte der künftigen Stadt gelegenen Klieversberg, der eine Stadtkrone mit Parteibauten und Volkshaus „als Manifest von politischer Macht und der Ideologie einer neuen Gesellschaftsform“ (STRACKE/SCHUSTER 1988: 12) bilden sollte. Diese „Akropolis“ stellt ein bauliches Gegengewicht zum VW-Werk im Norden dar: „Das Werk war die Sphäre der Arbeit; die Stadtkrone sollte die Sphäre der Freizeit bilden“ (REINBORN 1996: 165).



Auf einen weiteren städtebaulich-ideologischen Aspekt des Gegenübers Werk–Stadtkrone weißt KAUTT 1983 hin: Die „Ortsburg‘ aus Granit zur Repräsentation der NSDAP hätte als Pendant zur 1500 m langen Schaufront des VW-Werkes über der Stadt herrschen sollen. Die Stadt [und insbesondere das Rathaus an der Hauptstraße, d. Verf.] wäre zwischen Werk und Stadtkrone gleichsam in die Zange genommen worden. Ein wahrhaft erdrückendes Symbol der Parteiherrschaft“ (zit. n. REINBORN 1996: 165).

In den innerstädtischen Bereichen sah der Kollerplan dichte Bebauung in dreigeschossiger Blockbauweise vor, nach außen hin eine zweigeschossige, zunächst ebenfalls geschlossene, später offene Bauweise als Übergang zur Landschaft. So zeigte sich die Stadt gut in die Landschaft eingebunden.

Besondere Beachtung wurde auch der Integration von Grünzügen geschenkt. Kollers Planungen bildeten diese weitgehend aus dem vorhandenen Wald, den Niederungen und Bachläufen. Der Wald reicht von Südwesten und Südosten bis an den Bereich der „Stadtkrone“ heran; von diesen grünen Keilen ausgehend entwarf Koller ein System von Grün- und Fußwegen, das weitgehend unabhängig vom Straßennetz alle Baugebiete vernetzen sollte (SCHNEIDER 1979: 43). Diese Prinzip der Trennung von Fuß- und Fahrverkehr findet sich insbesondere in den Wohnsiedlungen der Fünfziger Jahre wieder.

3.4 Siedlung Steimkerberg

Oberste Priorität beim Aufbau der Stadt hatte zunächst die Bereitstellung von Wohnraum: „Die Stadt mußte sich — der Wohnungsnot gehorchend — zunächst den Wohngebieten widmen, erst später kam das Zentrum dazu. Die Stadt wuchs — entgegen bisher Bekanntem — vom Rand zur Mitte zu“ schreiben dazu STRACKE/SCHUSTER (1988: 10). So wurde als erster Stadtteil von Mitte 1938 bis Mitte 1939 eine Wohnsiedlung errichtet, die Siedlung Steimkerberg östlich des Klieversberges mit rund 450 Wohnungen (vgl. Abb. 7).

Die Wohnbebauung erfolgte entsprechend der Lage der Siedlung am Rande der künftigen Stadt mit zweigeschossigen Reihenhäusern und eingeschossigen Doppelhäusern (vgl. Abb. 8). Im Zentrum befindet sich eine Grünzone als „grünes Rückgrat der Siedlung“ für Fußgängerverkehr und als Verknüpfung zur umgebenden Landschaft. Zur Nahversorgung waren hier Läden, Gaststätten und andere Versorgungseinrichtungen vorgesehen (REINBORN 1996: 166). Mit dieser grünen Mitte wollte Koller „einen Bezirk der inneren Ruhe erhalten“ (KOLLER, zit. n. SCHNEIDER 1979: 47). Der Verkehr

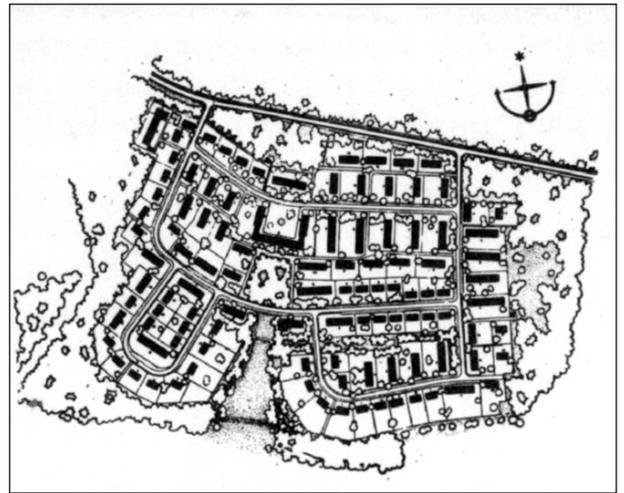


Abb. 7: Planskizze der Siedlung Steimkerberg. Der Entwurf zeichnet sich durch eine großzügige Durchgrünung aus. Das Zentrum der Siedlung bildet eine Grünzone, die dem Fußgängerverkehr vorbehalten ist. Hier sind auch die Einrichtungen zur Nahversorgung vorgesehen. Quelle: Schneider 1979: 47

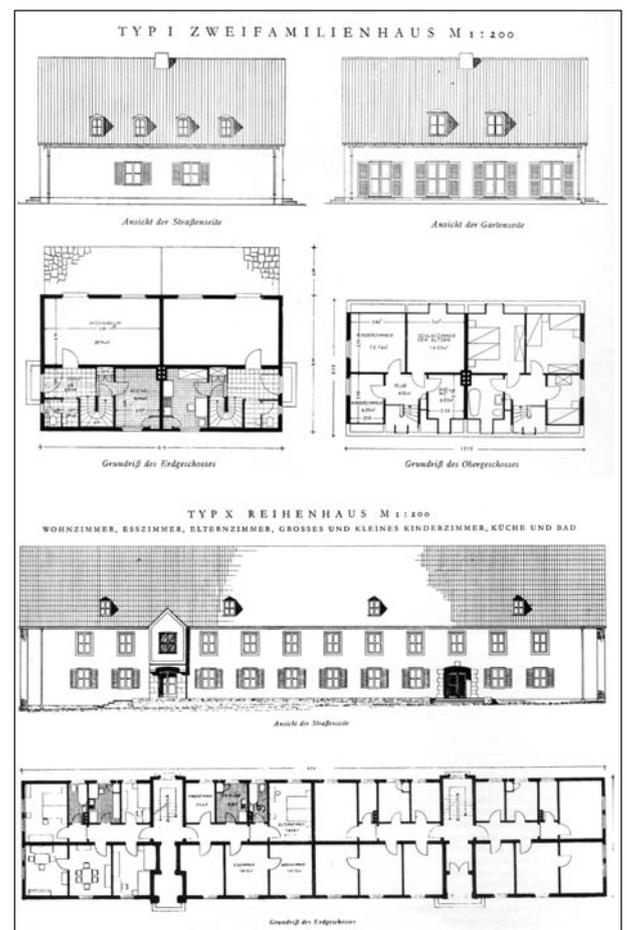


Abb. 8: Planzeichnungen zweier Wohnungstypen der Siedlung Steimkerberg. Mit der für damalige Verhältnisse großzügigen Ausstattung und dem angenehmen, grünen Wohnumfeld in einem waldreichen Gelände sollten qualifizierte Fachkräfte für das Volkswagenwerk angeworben werden.

Quelle: Schneider 1979: 48f.



Abb. 9: Straßenansichten von 1940 aus der Siedlung Steimkerberg.

Quelle: Schneider 1979: 48f.

sollte nach außen auf „glatte Führungen“ (ebd.) abgeleitet werden.

Errichtet wurden verschiedene Wohnungstypen mit 56 bis 115 qm Wohnfläche für durchschnittlich 4,3 Personen pro Haushalt (SCHNEIDER 1979: 50). Die Häuser weisen einen klaren, rechteckigen Grundriss ohne Vor- oder Rücksprünge auf und sind mit einem 50 Grad steilen Satteldach gedeckt. Die Ausstattung der Wohnungen war für damalige Verhältnisse überdurch-

schnittlich: Fernheizung aus dem VW-Kraftwerk, Bad mit eingebauter Wanne und Elektroboiler, Zentralwäscherei — Einzelwaschküchen waren nicht geplant —, und für jede Wohnung war ein kleiner Garten vorgesehen. Damit sollte dem oben erwähnten Ziel der „Gezuvor“ Rechnung getragen werden, durch qualitativ hochwertigen Wohnraum qualifizierte Arbeitskräfte anzuwerben. So bezogen vor allem Führungskräfte des Volkswagenwerks und der Stadtverwaltung die Siedlung. „Bis heute“, so SCHNEIDER im Jahre 1979 (S. 47), habe sich die Siedlung Steimkerberg „ihr höheres Sozialprestige bewahrt“ (vgl. auch Abb. 9).

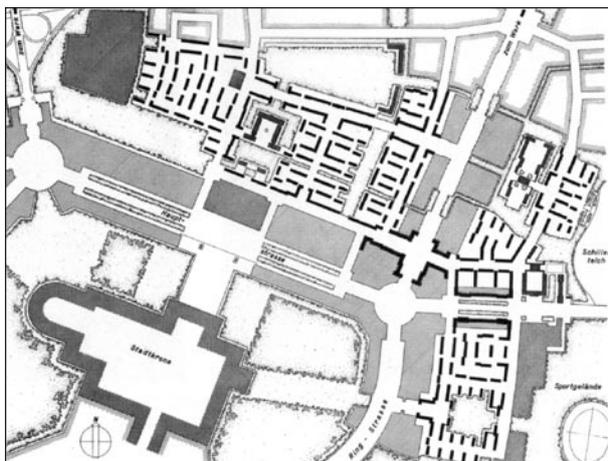


Abb. 10: „Bebauungsplan des nördlichen Baugebietes“, also der Stadtmitte. Es fehlt noch weitgehend die Planung für die Randbebauung der Hauptstraße. Quelle: Schneider 1979: 52

3.5 Entwicklung der Stadtmitte bis 1945

Die weitere bauliche Entwicklung bis 1945 konzentrierte sich auf die „Unterstadt“ nördlich des Klieversbergs, wo mit der „Hauptstraße“ auch das Geschäftszentrum der Stadt vorgesehen war. Hier plante Koller eine dichtere, geschlossenzeilige Randbebauung. Die Pläne zeigen bepflanzte Wohnhöfe mit Grünflächen, Spielplätzen und Raum zum Wäschetrocknen und Teppichklopfen. Innerhalb der Wohnquartiere stehen weitere Gebäude frei oder als gekoppelte Zeile (vgl. Abb. 10). „Diese Anordnung führt zu baulich streng gefassten

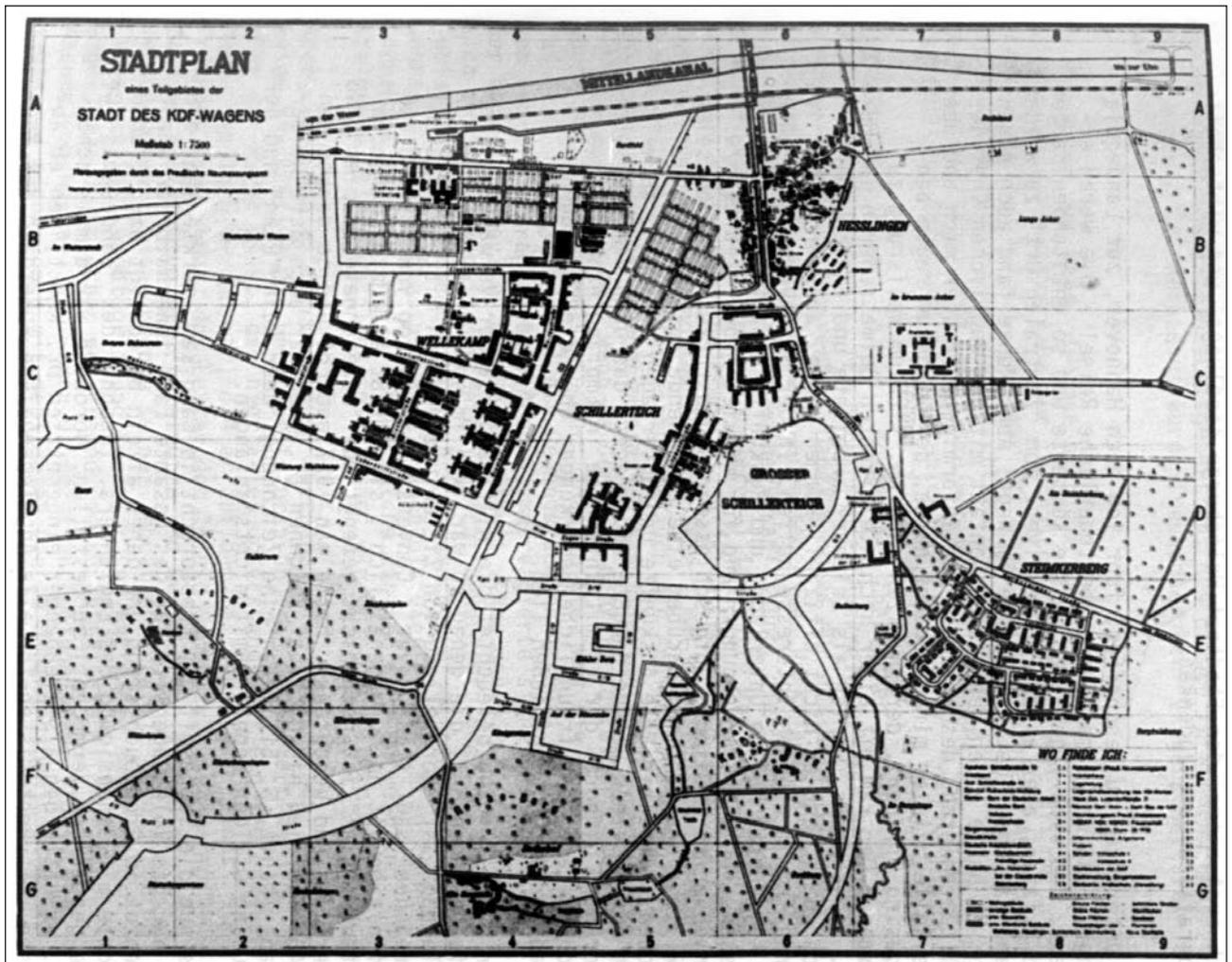


Abb. 11: Der Stadtplan von 1941 zeigt die gebaute Wirklichkeit mit den innerstädtischen Wohnbereichen Schillerteich und Wellekamp sowie der Siedlung Steimkerberg im Südosten. Angedeutet sind die Planungen für die Hauptstraße und die Kreisplätze am Klieversberg.

Quelle: Stracke 1988: 19

Räumen, die sehr kompakt wirken, weil auch auf Balkon oder Loggia bis auf geringe Ausnahmen verzichtet wurde“ (STRACKE/SCHUSTER 1988: 47). Die Gebäude sind meist dreigeschossig und mit einem abgewalmtm Steildach versehen. Die Wohnhöfe, die Wohngebäude selbst und die als Stichstraßen angelegten Erschließungsstraßen sind durch ein dichtes Fußwegenetz miteinander verbunden (SCHNEIDER 1979: 52-54).

Das erste Jahresprogramm sah für die gesamte Stadt 2500 Wohneinheiten vor, 2000 davon im Stadtkern. Im zweiten Jahr sollten weitere 5500 Wohnungen errichtet werden, dazu Hotels, ein Großkino und Geschäftshäuser. Im Stadtkern waren in größeren Wohnblöcken möglichst unterschiedliche Wohnungstypen vorgesehen, um die unterschiedlichen Bedürfnisse zu befriedigen. Weil in der Aufbauphase des Werks aber vor allem höher qualifizierte Arbeitskräfte gebraucht wurden, überwogen im ersten Abschnitt die höherwertigen Wohnungen.

So wurden gemäß Bebauungsplan in zwei Wohngebieten westlich und östlich der auf das Schloss Wolfsburg ausgerichteten Rothehofer Straße (heute: Porschestraße) vornehmlich Drei- und Vierraumwohnungen mit 50 bis 60 qm gebaut, sowie für „besonders kinderreichen Arbeiterfamilien eine Anzahl Fünfraumwohnungen mit 68 bis 72 qm Gesamtwohnfläche“ (STAAB 1940, zit. n. SCHNEIDER 1979: 50).

Bis September 1940 waren 700 Wohnungen bezogen. Durch Sparmaßnahmen und ein Bauverbot für nichtkriegswichtige Projekte kamen im Dezember 1941 die Bauarbeiten jedoch so abrupt zum Erliegen, dass „einige Wohnblöcke im Rohbau stehen blieben und erst 1949 fertiggestellt wurden“ (SCHNEIDER 1979: 51). Insgesamt wurden bis 1945 ca. 3300 Wohnungen errichtet (ebd.). Die für die Stadtmitte vorgesehenen öffentlichen Gebäude wurden vor Kriegsende nicht mehr gebaut (STRACKE/SCHUSTER 1988: 47)



Abb. 12: Barackensiedlung „Reislinger Lager“ in einer Aufnahme von 1957. Hier waren deutsche und italienische Bauarbeiter untergebracht. Nach Kriegsende dienten die Baracken als erste Unterkunft für Vertriebene, Flüchtlinge und Kriegsheimkehrer.

Quelle: Kautt 1997

In diesen Anfangsjahren darf man sich die „Stadt des KdF-Wagens“ in weiten Teilen wohl als Barackenstadt vorstellen. In den Barackensiedlungen wohnten neben den Werkmitarbeitern die Bauarbeiter, von denen die meisten Italiener waren, da schon im August 1938 die heimischen Bauarbeiter zum Bau des „Westwalls“ abgezogen wurden. Ab 1940 kamen Zwangsarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge dazu, die vor allem in der Rüstungsproduktion des Werks Dienst tun mussten (STRACKE/SCHUSTER 1988: 42). Die Barackensiedlungen hatten noch einige Zeit über das Kriegsende hinaus Bestand, ab 1945 wurden sie von Vertriebenen, Flüchtlingen und Kriegsheimkehrern bewohnt (KAUTT 1997; vgl. auch Abb. 12).

Eines der markantesten Gebäude während des Kriegs war die im Oktober 1938 eingeweihte „Cianettihalle“, ein provisorischer Veranstaltungsbau, der 5000 Menschen Platz bot. In der nach dem italienischen Industriearbeiterverbandspräsidenten Tullio Cianetti benannten Halle veranstaltete die NSDAP Propagandaveranstaltungen und die KdF-Organisation Konzerte, Theater-, Kabarettaufführungen, Filmvorführungen sowie Sportveranstaltungen (KRÄMER et. al. 2001: 3)



Abb. 13: Dieses Foto aus dem Jahre 1951 vermittelt einen Eindruck vom Zustand der Innenstadt nach dem Krieg (Goethestraße, Schwarzer Weg, im Hintergrund die Rothehofer Straße, heute Porschestraße).

Quelle: Stracke 1988: 29

4. Wolfsburg nach 1945

4.1 Ausgangslage nach dem Krieg

Als dieses „Fragment einer Stadt“ (STRACKE/SCHUSTER 1988: 64) am 13. April 1945 von den Amerikanern eingenommen wurde, hatte es 25 000 Einwohner, von denen 11 000 „dienstverpflichtete“ Deutsche und ausländische Zwangsarbeiter waren (SCHNEIDER 1979: 54). Wolfsburg bestand wie erwähnt aus einer Vielzahl von Barackenkomplexen sowie zwei Wohngebietsteilen, der Siedlung Steimkerberg und den zentral gelegenen Wohngebieten Wellekamp und Schillerteich. Die wichtigsten Verwaltungsinstanzen waren in Provisorien am Fuße des Steimker Bergs untergebracht.

STRACKE/SCHUSTER (1988: 57) zeichnen folgendes Bild vom Zustand der „Volkswagenstadt“: „Von einer ‚Stadt‘ konnte man nicht sprechen. Die Straßen waren z. T. noch unfertig, die Leitungen halb verlegt, die Baustellen, 1942 verlassen, bildeten unkrautüberzogene Flächen und Hügel, die Fernheizung war außer Betrieb. [...] Doch es wurde begonnen!“ (vgl. auch Abb. 13).

Die Aussichten waren nicht schlecht: 95% der Maschinen des VW-Werks waren unbeschädigt geblieben, nur 20% des Werks „total zerstört“ (STRACKE/SCHUSTER 1988: 58). So konnte schon im Zeitraum Mai/Juni 1945 die Arbeit im Werk, das von der britischen Besatzung zunächst „Wolfsburger Motorenwerk“ genannt wurde, wieder aufgenommen werden. Ein Meilenstein war im September 1945 der Auftrag für 20 000 Volkswagen durch die Briten.

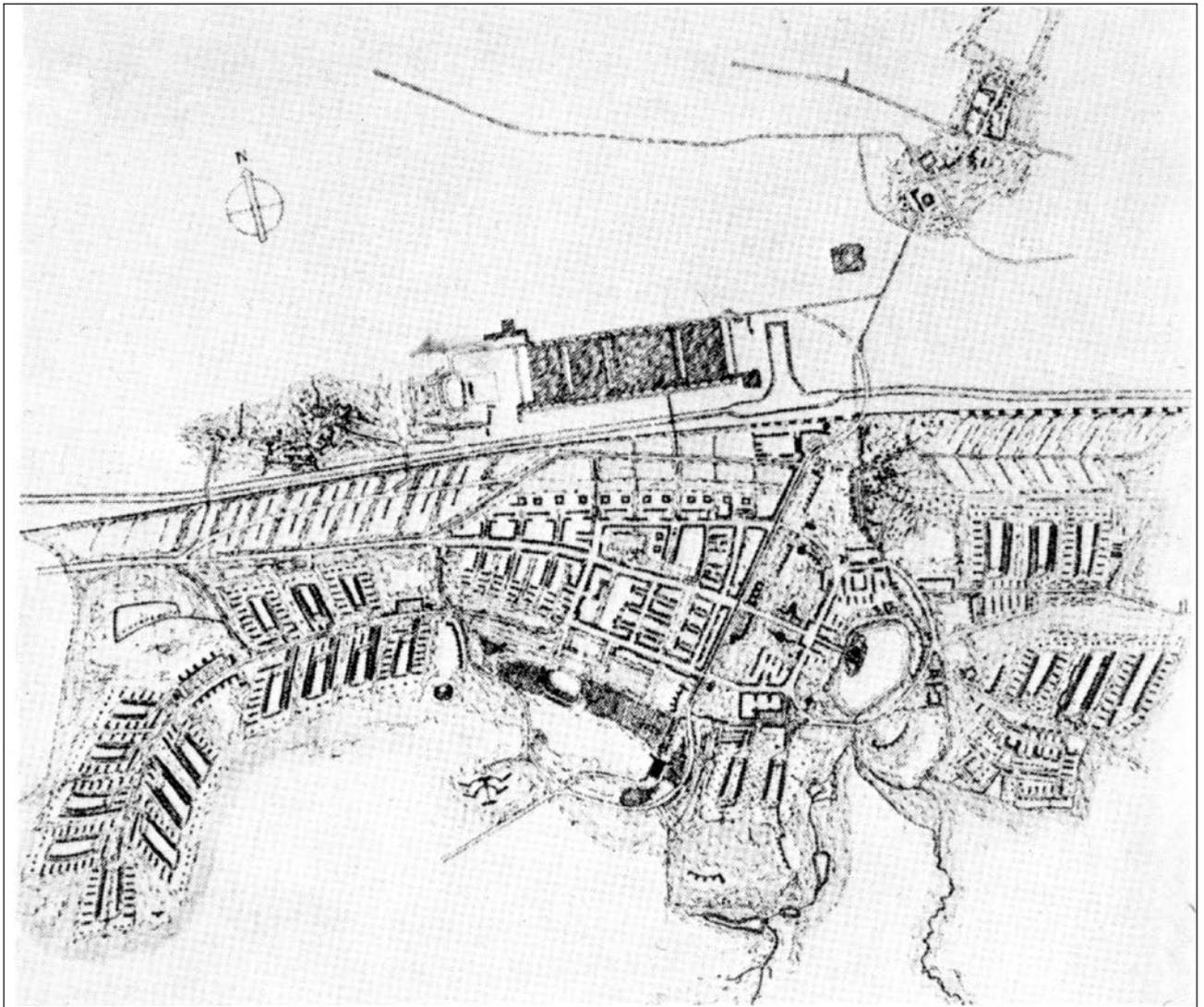


Abb. 14: Der Stadtentwurf von H.B. Reichow aus dem Jahre 1948 dreht die Hauptrichtung der Stadtanlage um 90 Grad und sieht entlang der neuen Achse eine bandartige Stadterweiterung vor. Als Baugebiete sind nur noch die nördlich des Klieversberges gelegenen Bereiche vorgesehen. *Quelle: Schneider 1979: 54*

Das Werk bot also genügend Arbeit. Um die schnell wachsende Zahl der Arbeiter unterzubringen, hatte weiterhin der Wohnungsbau oberste Priorität, bevor man an die Errichtung eines Stadtzentrums denken konnte.

4.2 Bebauungsplan von Reichow

Hans Bernhard Reichow erhielt 1947 den Auftrag, ein neues Siedlungskonzept zu entwerfen. Der im Vergleich zu Koller „ideologisch ungleich radikalere“ (DURTH 1997) Reichow war in der NS-Zeit einer der wichtigen Verfechter eines weltanschaulich geprägten Städtebaus. Seine schematischen Pläne zur Errichtung neuer Städte im Zuge der Kolonisierung der eroberten „Ostgebiete“ hatten eine an der NSDAP-Struktur orientierte „Ortsgruppe als Siedlungszelle“ zur Grundlage,

die eine „durchgreifende politische Kontrolle“ (ebd.) ermöglichen sollte. Seine Geisteshaltung macht auch das bereits in Kapitel 2 wiedergegebene Zitat deutlich. Mit seinen städteplanerischen Ideen einer „Organischen Stadtbaukunst“ oder der „Autogerechten Stadt“ hatte Reichow auch lange nach 1945 noch großen Einfluss auf den deutschen Städtebau.

Reichows 1948 vorgestelltes Entwicklungskonzept wendet sich weitgehend von den Plänen Kollers ab. Im Gegensatz zur südwest-nordöstlichen Orientierung des Kollerplans drehte Reichow die Hauptrichtung um 90 Grad (vgl. Abb. 14). Die neue westöstlich orientierte Hauptachse mündet im Osten auf einer Insel im Schillersee. Hier sah er eine neue „Stadtkrone“ mit einer Stadthalle vor. Auf dem Klieversberg sollte — ganz unpolitisch — ein großes Sportstadion errichtet werden.

Reichows Plan ist nach KAUTT „unschwer als Idealstadtentwurf im Sinne ‚Organischer Stadtbaukunst‘ erkennbar“ (zit. n. STRACKE/SCHUSTER 1988: 68). In seinem Vorschlag zur bandartigen Stadterweiterung sah Reichow als Siedlungsfläche nur noch die nördlich des Klieversbergs gelegene „Unterstadt“ vor, als Hauptgeschäftsstraße und Zentrum sollte die Rothehofer Straße (die heutige Porschestraße) fungieren.

Dieser Versuch eines Neubeginns blieb jedoch kaum mehr als eine Episode: Die Planungen Reichows wurden in dieser Form nicht verwirklicht, vor allem begründet in der „Unfähigkeit Reichows, auf die topographischen und verkehrstechnischen Bedingungen eingehen zu können“ (STRACKE/SCHUSTER 1988: 68). Auch wurde sein vorsichtig kalkuliertes Ziel von 35 000 Einwohnern schon bald von der tatsächlichen Entwicklung überholt, da das VW-Werk vor allem ab der Währungsreform einen ungewöhnlichen Aufschwung und damit eine starke Zunahme der Belegschaft erfuhr. Schon 1955 hatte die Stadt die Marke von 35 000 Einwohnern überschritten (KRÄMER et. al. 2001: 3).

4.3 Entwicklungen in den Fünfzigern

Um die drängende Wohnungsnot zu lindern, war der Wohnungsbau vordringliches Ziel der Stadtplaner. Allein in den Jahren 1950–55 entstanden fünf neue Siedlungen. Zu nennen wäre etwa die von Koller

entworfene Ostsiedlung, eine typische, aus der Not der Nachkriegszeit entstandene Kleinsiedlung für Flüchtlinge mit minimal bemessenen, spartanisch erschlossenen Grundstücken, keinen Garagen und nur wenigen öffentlichen Grünflächen (vgl. Abb. 15). Die Reihen- und Doppelhäuser zeigen sich „von harmonischer Einfachheit“ (STRACKE/SCHUSTER 1988: 70) mit Steildächern und schlichten Putzfassaden. Weitere städtebauliche Einzelplanungen Kollers in der ersten Hälfte der Fünfziger Jahre waren die Siedlungen Wohlthberg und Hageberg. Ferner entstanden die Siedlungen Köhlerberg und Hohenstein, die beide als „organische Siedlungszellen“ gemäß dem Reichow-Plan interpretiert werden können (KAUTT 1997).

Die zweite Hälfte der Fünfziger Jahre bedeutete für Wolfsburg eine Zeit des rasanten Wachstums und zunehmenden Wohlstands, begründet in einer äußerst dynamischen Entwicklung des Volkswagenwerks. Die Planer legten ein geradezu „stürmisches Tempo“ (STRACKE/SCHUSTER 1988: 81) vor, vor allem bei der baulichen Erschließung neuer Wohngebiete. Aber auch öffentliche Gebäude wurden errichtet: Zahlreiche Schulen, Sportstätten und Schwimmbäder sowie 26 Kirchenneubauten (KRÄMER et. al. 2001: 7) sind Zeugen der dynamischen Entwicklung.

Ab 1955 bestimmte wieder Peter Koller wesentlich die Konzeption der Stadt auch in ihrer Gesamtheit. Als Stadtbaurat und Kommissarischer Leiter des

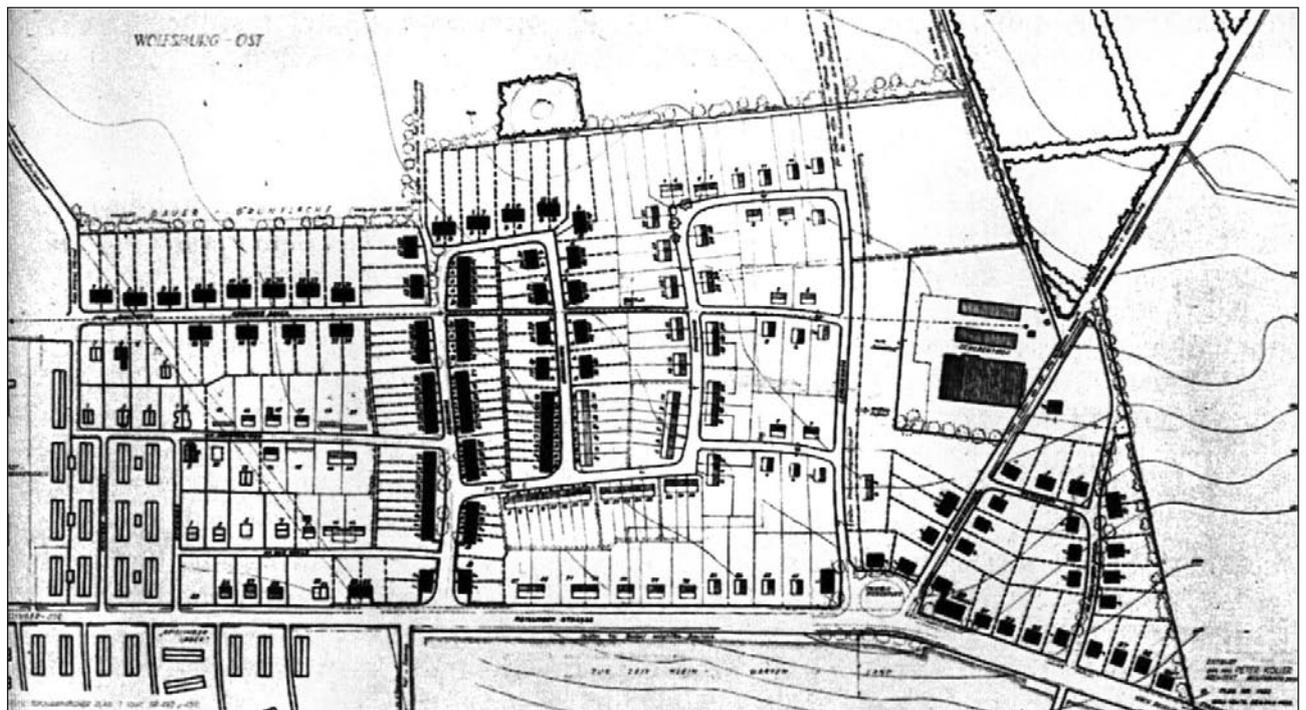


Abb. 15: Plan der von Koller entworfenen Ostsiedlung. Diese erste nach dem Krieg errichtete Wohnsiedlung repräsentiert die Mangelwirtschaft der Nachkriegsjahre mit spartanisch erschlossenen Grundstücken, kleinen Siedlungshäusschen und nahezu keinem öffentlichen Grün.
Quelle: Stracke 1988: 25

Stadtplanungsamtes entwickelte er auf Basis einer methodischen Analyse des Vorhandenen, der Ressourcen und Möglichkeiten einen völlig neuen Generalplan in der Größenordnung von 90 000 Einwohnern. In der Tradition der Gartenstadtbewegung und dem „Neuen Bauen“ der Zwanziger Jahre folgte Koller dabei einmal mehr dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt mit selbstständigen in die Landschaft eingebundenen „Nachbarschaften“ (das neue Label nach dem Krieg für die „Siedlungszellen“). Dieser Plan von 1955 war für viele Jahre die Grundlage der städtebaulichen Entwicklung (http://www.wolfsburg.de/stadtportrait/chronik/peter_koller/ [21.3.2004]).

1955 war auch in anderer Hinsicht ein entscheidender Wendepunkt in der Entwicklung der Stadt: Mit dem so genannten „Erstausstattungsvertrag“ wurde die Stadt Eigentümerin von 1500 ha Baugrund im Stadtgebiet. Damit war Wolfsburg „Herr im Hause. Der Großangriff auf die Wohnungsnot konnte jetzt auf rechtlich gesicherter Grundlage beginnen“ (STRACKE/SCHUSTER 1955: 85). Durch das Wirtschaftswunder war auch die finanzielle Grundlage für die Entwicklung da.

4.4 Waldsiedlungen

Kollers Generalplan von 1955 definierte Lage und Dimension von fünf Waldsiedlungen (Eichelkamp, Laagberg-Süd, Klierversberg-Süd, Rabenberg und Hellwinkel) und erstmals auch zwei Wohngebieten nördlich des Kanals. Der dort realisierte Wohnungsbau war wegweisend und „Vorbild für die Erfüllung westdeutschen Städtebaus“ (STRACKE/SCHUSTER 1988: 91).

Als Beispiel sei hier die Siedlung Hellwinkel skizziert: In höchstens viergeschossiger Zeilenbauweise waren 840 Wohneinheiten vorgesehen. Die Planungen orientierten sich an den Anforderungen zur nun technisch möglichen Rationalisierung auf den Baustellen. Die Gebäude zeigen durchlaufende Fensterbänder und Balkone und sind mit Flachdächern gedeckt. Charakteristisch ist die großzügig Durchgrünung mit öffentlichem Grün, Privatgärten sind keine vorgesehen. Die Gebäude sind dabei zwischen den alten Baumbestand so eingepasst, dass sie den Eindruck von sichelförmigen Wohnhöfen formen, obwohl sich die Zeilen an den Enden zur Landschaft hin öffnen (STRACKE/SCHUSTER 1988: 89).

In anderen Waldsiedlungen wurden auch Eigenheime auf großzügig bemessenen Grundstücken sowie erste Punkthochhäuser errichtet. Bis Mitte 1959 war die Bevölkerungszahl der Gesamtstadt auf 56 000 angewachsen (STRACKE/SCHUSTER 1988: 82). Wolfsburg war auf dem Weg zur Großstadt.

4.5 Trabantenstädte

Die Sechziger Jahre brachten weiterhin eine dynamische Entwicklung vor allem von Wohnsiedlungen, die, zusammen mit dem wachsenden Wunsch der Bevölkerung nach einem Eigenheim, bald zu einem Mangel an Bauland führte. Großzügige Erweiterungen des Stadtgebietes in die Nachbargemeinden waren die Folge. Die neuen Flächen waren auch Grundlage für die Errichtung von Großwohnsiedlungen am Stadtrand, wie ab den Sechzigern in der ganzen Republik. In Wolfsburg waren das Siedlungen wie Detmerode (vgl. Abb. 16–18) oder Westhagen in einer Größenordnung von jeweils 14 000 bis 15 000 Einwohnern. Hier zeigt sich eine städtebauliche Konzeption in neuer Dimension, die eine „gesunde soziale Mischung mit Niedrig-, Mittel und Hochhausbebauung“ (STRACKE/SCHUSTER 1988: 110) verfolgte.

Den Siedlungen lag das Leitbild der „Urbanität durch Dichte“ zugrunde. Die Wohnbebauung ist charakteristischerweise für die Zeit reduziert auf einige wenige Bauformen wie Punkt-, Scheiben-, Reihen- und Teppichhäuser. Sie sind ein Abbild des rationalisierten Bauens mit industriefertigen Bauteilen in Reinform. Städtebauliche Räume sollten durch „plastisch durchge-

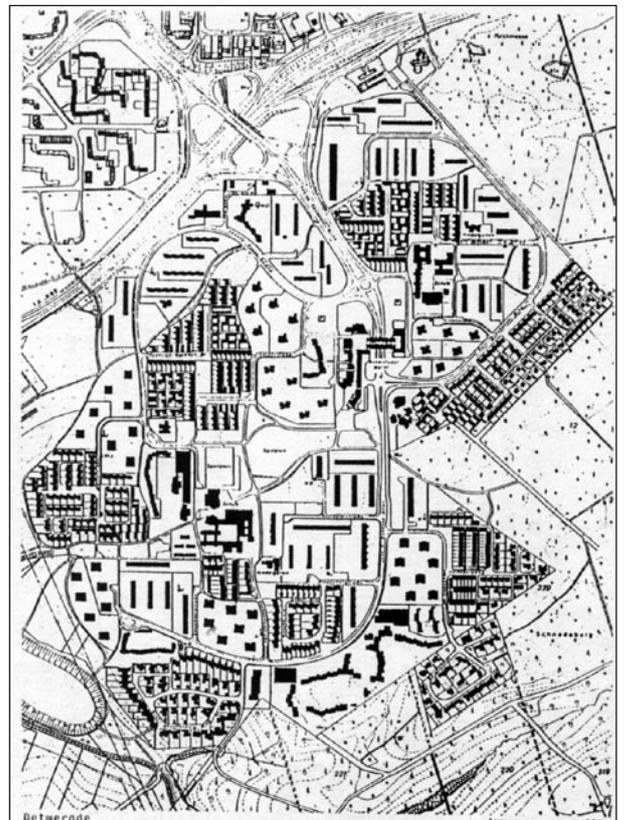


Abb. 16: Plan der Großwohnsiedlung Detmerode am südwestlichen Stadtrand. Das Zentrum des Stadtteils bildet eine verkehrsfreie Einkaufszone. *Quelle: Stracke 1988: 89*

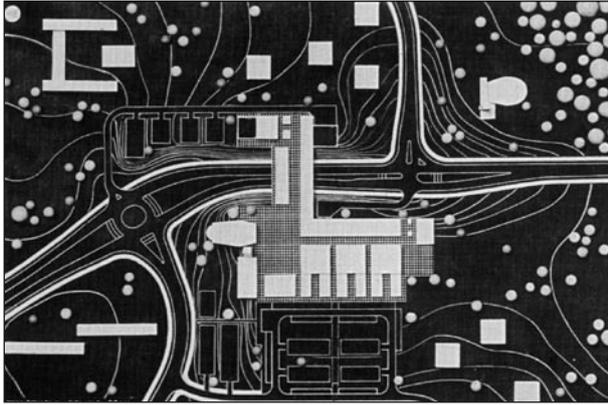


Abb. 17: Modellfoto des verkehrsfreien Einkaufszentrums der Großwohnsiedlung Detmerode. *Quelle: Stracke 1988: 63*

formte Wohngebirge“ (STRACKE/SCHUSTER 1988: 114) entstehen. Die Siedlungen verfügen jeweils über eigene Versorgungszentren. Im Fall Detmerode etwa wurde 1967 eine verkehrsfreie Einkaufszone als Mittelpunkt eingeweiht, noch bevor die Gesamtstadt über eine solche verfügte (vgl. Abb. 17). Entsprechend ging von diesem Stadtteilzentrum „eine gewisse Sogwirkung [auch] auf das Umland aus“ (STRACKE/SCHUSTER 1988: 112).

Eine weitere Entwicklung der Sechziger Jahre war die rasante Motorisierung der Bevölkerung, die in Wolfsburg zu einem weit überdurchschnittlichen PKW-Besitz führte. Statt dem Kollerschen System der innerstädtischen Ringstraßen wurde die Entflechtung der Verkehrsströme nach dem Leitbild der „autogerechten Stadt“ mit vierspurigen Umfahrungen der Wohngebiete angestrebt (vgl. Abb. 18). Innerhalb der Großwohnsiedlungen war eine vollständige Trennung von Fuß- und Fahrverkehr vorgesehen.

4.6 Stadtzentrum: Wolfsburg auf der Suche nach Urbanität

Zu Beginn der Fünfziger Jahre verfügte die Stadt noch immer nicht über eine funktionierende Stadtmitte. Das Thema „Stadtkrone“ auf dem Klieversberg wurde nach dem Krieg nicht weiter verfolgt. Im Dezember 1954 beauftragte der Stadtrat ein städtebauliches Gutachten über den Stadtkern mit Empfehlungen und Vorschlägen zur Gestaltung eines Stadtzentrums. Das Gutachten diskutierte 54 verschiedene Gebäude, Anlagen und Straßen im Stadtkern und zeichnete sich durch einen „interessanten Wechsel unterschiedlicher Folgen von städtebaulichen Räumen und von Gebäudekomplexen“ (STRACKE/SCHUSTER 1988: 86) aus.



Abb. 18: Luftaufnahme von 1968 der Großwohnsiedlung Detmerode. Deutlich ist das zugrunde liegende Leitbild der autogerechten Stadt zu erkennen. *Quelle: Stracke 1988: 93*

Dieses Gutachten diente lange Jahre als Grundlage der Detailplanungen. So auch für den neuen Marktplatz als Mittelpunkt der Stadt, der an der Porschestraße als Hauptverkehrs- und Geschäftsstraße mit zentralen Versorgungseinrichtungen entwickelt wurde. Der Marktplatz selbst wird vom Rathaus dominiert, das nach Plänen T. Taeschners errichtet und 1958 eingeweiht wurde. Taeschners Entwurf zeigt einen dreigeschossigen Flachbau mit dem Ratssaal und den publikumsintensiven Bereichen. Dieser wird überragt von einem Bürohochhaus. Mit der symbolträchtigen Einweihung des Rathauses war für Wolfsburg ein wichtiges Kapitel der Stadtwerdung und des Selbstverständnisses vollendet.

Als eines der wichtigsten Bauwerke im Wolfsburg der Sechziger Jahre wurde das Kulturzentrum als südlicher Abschluss des Marktplatzes nach Plänen des finnischen Architekten A. Aalto errichten. Hier fanden Volkshochschule und Stadtbibliothek angemessene Räumlichkeiten (STRACKE/SCHUSTER 1988: 107). Eine Aufwertung der Porschestraße und die Bereicherung des kulturellen Lebens war auch die Eröffnung des städtischen Theaters von H. Scharoun im Jahre 1973.

Die Siebziger Jahre mit der Ölkrise markieren eine deutliche Zäsur in der bislang nahezu ungebrochen wachstumsorientierten Entwicklung der Stadt. Die Krise des VW-Werks schlug sich in der Stadt mit wachsender Arbeitslosigkeit, sinkenden Steuereinnahmen und einem Bevölkerungsrückgang nieder. Diese Entwicklung führte zu einem Stopp im öffentlichen Wohnungsbau (KRÄMER et. al. 2001: 11).

Dennoch wurde ab 1976 der planmäßige Ausbau eines attraktiven Stadtzentrums in Angriff genommen. Dabei wurde die Porschestraße zur verkehrsfreien „Verkaufslandschaft“ umgebaut, sie erhielt durch Brunnen, Wasserlandschaften, Spielzonen und kleine Plätze eine kleinräumige Gliederung (KRÄMER et. al. 2001: 11;

vgl. Abb. 19). Im Vordergrund dieser Planungen stand das Ziel, durch ein eigenes attraktives Geschäftszentrum und einem dadurch erreichten Mehr an Urbanität den Kaufkraftabfluss in die benachbarten Zentren (vor allem Braunschweig) zu mindern. 1981 fand die feierliche Einweihung dieses neuen Stadtkerns statt. Damit war ein „weiterer Schritt zur Normalität“ (STRACKE/SCHUSTER 1988: 145) vollzogen. Mit dem Südkopfcenter (1990), dem Kunstmuseum (1994) sowie einem zweiten Stadtverwaltungsbau (Rathaus B) fand die Porschestraße als Stadtzentrum in den 1990ern einen vorläufigen städtebaulichen Abschluss.

4.7 Weitere Entwicklung

Durch die Gebietsreform 1972 wurden 20 Nachbargemeinden in die Stadt eingegliedert. Die Einwohnerzahl vergrößert sich damit schlagartig um ein Drittel auf 131 000, das Stadtgebiet um mehr als das Sechsfache auf 203 qkm (STRACKE/SCHUSTER 1988: 123). Damit war Wolfsburg endgültig zur Großstadt geworden und hatte eine Dimension erreicht, die die ursprünglich angestrebte bei Weitem übertraf.

Mehr Eigentum und kleinere Wohneinheiten markierten in den Achziger und Neunziger Jahren eine beginnende Differenzierung des bislang vor allem vom öffentlichen Wohnungsbau dominierten Wohnungsmarktes. Die innerstädtischen Bereiche verloren zugunsten der umliegenden Wohngebiete zunehmend an Bevölkerung, ein Zeichen, dass die Entwicklung der Suburbanisierung auch Wolfsburg erreichte. Dennoch wurde versucht, dem „Bauen im Bestand“, also der Nachverdichtung, Priorität vor der Ausweisung neuer Wohngebiete zu geben. Zudem wurden zunehmend ökologische Belange bei den Planungen berücksichtigt (STRACKE/SCHUSTER 1988: 145).

Neue Herausforderungen stellen sich der Stadt in den Zeiten der Globalisierung, hängt sie doch bis heute in ihrer einseitigen Abhängigkeit am Tropf des VW-Werks. Deutlich wurde dies Anfang der Neunziger Jahre, als VW eine schwere Krise durchlief. Als Folge dieser Entwicklung wurde 1998 die Wolfsburg AG als Public-Private-Partnership-Unternehmen von VW und der Stadt gegründet. Aufgabe ist es, neue Strategien zur Ansiedlung vor allem von neuen Dienstleistungsunternehmen zu entwickeln, um Impulse zur Arbeitsplatzsicherung zu geben. Eines der Ergebnisse ist der VW-Themenpark „Autostadt“ in der Verlängerung der Stadtachse am nördlichen Ufer des Mittellandkanals (Eröffnung war 2000 als dezentrales Projekt der EXPO; vgl. Abb. 20). Mit diesem Erlebnispark — wie auch mit dem neuen



Abb. 19: Foto aus den Achziger Jahren der Fußgängerzone Porschestraße.
Quelle: Stracke 1988: 121

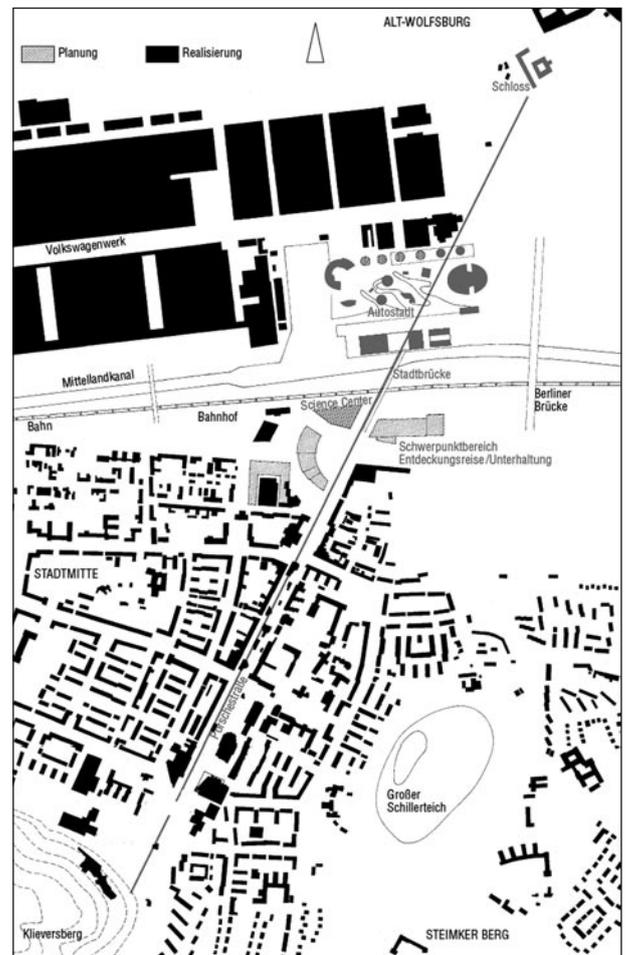


Abb. 20: Skizze der innerstädtischen Bereiche Wolfsburgs im Jahr 2000. Die Skizze gibt einen Eindruck der städtebaulichen Wirkung der Porschestraße als Hauptachse, in deren Verlängerung die „Autostadt“ errichtet wurde. Die Verbindung dieses Projektes zur Innenstadt stellt eine neue Brücke über den Mittellandkanal her.
Quelle: Krämer et. al. 2001: 17

„PHAENO Science Center“ (geplante Eröffnung 2005) — soll vor allem der Unterhaltungs- und Freizeitsektor ausgebaut und damit auch das touristische Potenzial der Stadt aufgebessert werden (KRÄMER et. al. 2001: 15).

5. Zusammenfassung

Auf den vorangegangenen Seiten wurde mit Wolfsburg, oder der „Stadt des KdF-Wagens“, wie sie anfangs hieß, eine nationalsozialistische Stadtgründung vorgestellt. Zunächst wurden die städtebaulichen und historischen Hintergründe erläutert. Als zentraler Punkt wurde dabei herausgearbeitet, dass der Städtebau im „Dritten Reich“ eng mit der nationalsozialistischen Ideologie verknüpft war, in seinem Kern aber die Ideen der Gartenstadtbewegung aufgriff und sie mit der architektonischen Symbolik einer totalitären Diktatur vermischte (monumentale Achsen, „Stadtkrone“).

Die Gründung der „Stadt des KdF-Wagens“ erfolgte in erster Linie, um den Arbeitern und Angestellten des auf Befehl Hitlers gegründeten Volkswagenwerks Wohnraum zu geben. Als Planer der neuen Stadt wurde der Architekt Peter Koller verpflichtet, der die Entwicklung der Stadt bis in die Sechziger Jahre hinein entscheidend prägte. Er stellte 1938 einen Flächenplan auf, auf dessen Grundlage bis 1942 der Aufbau der Stadt vorangetrieben wurde.

Der Kollerplan zeichnet sich durch einen sorgsamsten Umgang mit der Topographie aus und sieht eine gegliederte Stadt mit durchgrünten Wohngebieten und im Stadtzentrum den typischen Symbolen der NS-Zeit (wie „Stadtkrone“ und Hauptstraße als breite Achse) vor. Markant ist das Gegenüber von Stadtkrone und der Schaufassade des VW-Werks. 1942, als kriegsbedingt die Bauarbeiten eingestellt wurden, waren zwei Wohngebiete (Siedlung Steimkerberg und innerstädtische Wohnbereiche) fertig gestellt. Das Stadtzentrum selbst (Hauptstraße und Stadtkrone) wurde vor dem Krieg nicht errichtet.

Nach Kriegsende versuchte die Stadt einen Neubeginn mit einem gänzlich neuen Plan von H.B. Reichow, der auf den aus dem „Dritten Reich“ übernommenen Ideen einer „organischen Stadtgestalt“ mit „Siedlungszellen“ aufbaute. Bis auf Ansätze wurden die Planungen Reichows jedoch nicht weiter verfolgt. Als 1955 wieder Peter Koller als Stadtbaurat das Ruder in die Hand nahm, entwickelte er einen neuen Generalplan, der für die Fünfziger und Sechziger Jahre von entscheidender Bedeutung war.

Der rasante Aufstieg des VW-Werks zum Weltkonzern in den Fünfzigern und Sechzigern bedeutete für die Stadt einen schnellen Bevölkerungszuwachs. Um der Bevölkerung genügend Wohnraum anbieten zu können, entstanden in rascher Abfolge Wohngebiete, jeweils im Stil der Zeit. Waren es in den Anfangsjahren nach dem Krieg noch spartanische Kleinsiedlungen wie die von Koller entworfene Ostsiedlung, kommen ab Mitte der Fünfziger Jahre großzügigere Wohnanlagen im Grünen dazu, „Waldsiedlungen“ wie etwa Hellwinkel. In den Sechziger Jahren wurden am Rande der Stadt für die Zeit typische Trabantenstädte auf Basis einer rationalisierten Bauweise mit industriell gefertigten Bauteilen (Detmerode, Westhagen) errichtet.

Die Stadtmitte spielte im Bewusstsein der Stadtplaner zunächst eine untergeordnete Rolle, hatte doch zu Beginn der Wohnungsbau oberste Priorität. Mit dem Rathaus und dem Marktplatz bekam Wolfsburg ab Mitte der Fünfziger Jahre aber ein Zentrum, das sich in der Folge um die Porschestraße entwickelte. Diese wurde Ende der Siebziger und zu Beginn der Achziger Jahre zur Fußgängerzone ausgebaut und erfuhr in den Neunzigern eine weitere positive Entwicklung. Damit gewann die Stadt deutlich an urbanen Qualitäten.

Ein Problem der Stadt war stets die einseitige Abhängigkeit von nur einem Unternehmen, der Volkswagen AG. Diese Abhängigkeit zeigt bei Konjunkturschwächen ihre negative Seite, wenn etwa Steuereinnahmen ausbleiben und — durch Entlassungen — ein Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen ist. Insbesondere in jüngerer Zeit versucht die Stadt daher, sich um neue Gewerbeansiedlungen (v.a. aus dem Dienstleistungsbereich) zu bemühen. Eine der Strategien ist Verbesserung des Freizeitwertes und damit auch die Ausschöpfung des touristischen Potenzials, wie sie etwa mit dem Erlebnispark „Autostadt“ oder dem „PHAENO Science Center“ verfolgt wird.

Bibliographie

DURTH, W. (1997): Städtebau und Weltanschauung. In: Deutsches Historisches Museum Berlin (Hrsg.): Aufbau West Aufbau Ost. Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit. Ostfildern-Rult. Online im Internet: http://www.dhm.de/ausstellungen/aufbau_west_ost/katlginh.htm [30.3.2004]

KRÄMER, W., W. GUTHARDT & K.-J. SIEGFRIED (Hrsg., 2001): Wolfsburg — Eine Stadt verändert ihr Gesicht. Von der industriellen Wohnstadt zum Dienstleistungs- und Freizeitzentrum. Wolfsburg.

KAUTT, D. (1997): Wolfsburg im Wandel städtebaulicher Leitbilder. Die Stadt des KdF-Wagens: Entwurf und Aufbau. In: Deutsches Historisches Museum Berlin (Hrsg.): Aufbau West Aufbau Ost. Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit. Ostfildern-Rult. Online im Internet: http://www.dhm.de/ausstellungen/aufbau_west_ost/katlginh.htm [30.3.2004]

RECKER, M.-L. (1981): Die Großstadt als Wohn- und Lebensbereich im Nationalsozialismus. Zur Gründung der „Stadt des KdF-Wagens“. Frankfurt/Main, New York. (=Campus Forschung Bd. 242 / Wolfsburger Beiträge zur Stadtgeschichte und Stadtentwicklung)

REINBORN, D. (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart.

SCHNEIDER, C. (1979): Stadtgründungen im Dritten Reich: Wolfsburg und Salzgitter. Ideologie, Ressortpolitik, Repräsentation. München.

STRACKE, F. & G. SCHUSTER (1988): Wolfsburg 1938–1988. Ausstellungskatalog, Wolfsburg.

STRACKE, F. (Hrsg., 1988): Wolfsburg. Fünfzig Jahre Stadtentwicklung. Gespräche mit Stadtbauräten. Braunschweig. (=Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, Bericht der Landesgruppe Niedersachsen-Bremen 10)

Weitere Online-Ressourcen:

Stadtchronik Wolfsburg
<http://www.wolfsburg.de/stadtportrait/chronik/>
[23.3.2004]

Wolfsburg — Eine Stadt verändert ihr Gesicht
<http://www.wolfsburg-staedtebau.de/>
[23.3.2004]