

15. Jahrgang

2/88

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Mit Beiträgen
von

Ulfert Herlyn
Dietrich Kautt
Jürgen Friedrichs
Wulf Tessin
Karl-Dieter Keim
Ulrich Schweitzer

Eine Werksiedlung
wird Großstadt

50 Jahre
Wolfsburg



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie
und Denkmalpflege

In Verbindung mit Hans Paul Bahrdt,
Helmut Böhme, Rudolf Hillebrecht,
Eberhard Jäckel und Friedrich Mielke
herausgegeben von Otto Borst

Redaktionskollegium: Professor Dr. Otto Borst, Lehrstuhl für Landesgeschichte am Historischen Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 7000 Stuttgart 1 (Hauptschriftleiter) – Professor Dr. Burkhard Hofmeister, Direktor des Instituts für Geographie an der Technischen Universität Berlin, Budapester Straße 44/46, 1000 Berlin 30 – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbettringerstraße 200, 7070 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Fakultät für Sozialwissenschaft der Ruhr-Universität Bochum, Universitätsstraße 120, 4630 Bochum – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde, Karl-Scharnagl-Ring 60, 8000 München 22 – Schriftleitung: Johannes Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 7000 Stuttgart 1, Tel.: 0711 / 28 26 83 – Redaktionslektorat: Frauke Borst, Lipperheidestraße 27C, 8000 München 60.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 7300 Esslingen am Neckar, Marktplatz 16, Postfach 269, Tel. (0711) 35 76 70.

Die Zeitschrift erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 116,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 92,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 30,- einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung: W. Kohlhammer GmbH, 7000 Stuttgart 80, Heßbrühlstraße 69, Postfach 800430, Tel. 7 86 31. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co., Stuttgart. Printed in Germany. *Die Zeitschrift* und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Urheber- und Verlagsrechte sind vorbehalten. Der Rechtsschutz gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Jede Verwertung bedarf der Genehmigung der W. Kohlhammer GmbH. Der Verlag erlaubt allgemein die Fotokopie zu innerbetrieblichen Zwecken, wenn dafür eine Gebühr an die VG WORT, Abt. Wissenschaft, Goethestr. 49, 8000 München 2, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln Mainz

15. Jahrgang

Die alte Stadt

Heft 2/1988

INHALT

EDITORIAL	127
ABHANDLUNGEN	
ULFERT HERLYN / WULF TESSIN, Von der Werksiedlung zur Großstadt. Zur Entwicklung der städtischen Identität Wolfsburgs	129
DIETRICH KAUTT, Stadtentwicklung in der Polarität städtebaulicher Leitbilder: Das Beispiel Wolfsburg.	155
JÜRGEN FRIEDRICHS / VOLKER KIRCHBERG, Probleme der Wolfsburger Innenstadtentwicklung	172
WULF TESSIN, Stadt-Umland-Politik im Raum Wolfsburg	195
KARL-DIETER KEIM, Jugend und kommunale Politik. Eine essayistische Annäherung ...	216
ULRICH SCHWEITZER, Neuanfang in Wolfsburg. Integrationsprobleme von Neuzuzüglern	236
AUTOREN	250
BESPRECHUNGEN	
<i>Stadtentwicklung, Denkmalpflege</i>	
NORBERT HUSE, Denkmalpflege. Deutsche Texte aus drei Jahrhunderten (Otto Borst)	251
CORD MECKSEPER / HARALD SIEBENMORGEN (Hrsg.), Die alte Stadt: Denkmal oder Lebens- raum? Die Sicht der mittelalterlichen Stadtarchitektur im 19. und 20. Jahrhundert (Erika Spiegel)	252
MEINHOLD LURZ, Meisenheim. Architektur und Stadtentwicklung (Hartmut Hofrichter)	254
<i>Stadtsoziologie</i>	
HERMANN KORTE, Stadtsoziologie. Forschungsprobleme und Forschungsergebnisse der 70er Jahre (Gerhard Berger)	257
KLAUS KONRAD / REINHARD MARTIN u. a., Stadtentwicklung und Stadtpolitik. Unterrichtsein- heiten für die Sekundarstufe 1 und 2. Didaktischer Teil und Materialenteil (Rainer Jooß) ...	258

Editorial

Das biographische Datum eines 50. Geburtstages wird im allgemeinen als Anlaß zu einem Rückblick einerseits und guten Wünschen für die Zukunft andererseits genommen. Der menschliche (= männliche?) Lebenslauf wird im Volksmund häufig mit folgenden Etappen beschrieben: mit 20 fängt das Leben an; mit 30 bist Du ein junger Mann; mit 40, ja, das geht noch an; mit 50 fängt das Alter an. Es liegt auf der Hand, daß die Lebenszyklen von Städten und Stadtvierteln sich in anderen, längeren zeitlichen Intervallen vollziehen und daher normalerweise Stadtjubiläen erst nach einigen hundert Jahren von den jeweiligen Kommunen begangen werden. Uns erscheint es jedoch mehr als sinnvoll, bei der Neuen Stadt Wolfsburg schon die ersten 50 Jahre zum Anlaß einer Rückschau zu nehmen, weil die Stadt seit ihrer Gründung im Jahre 1938 eine städtebauliche und soziale Entwicklung durchlaufen hat, die – ganz wertneutral ausgedrückt – ihresgleichen sucht, die aber zugleich auch – was ihre rasante Dynamik anbetrifft – inzwischen zu einem gewissen Abschluß gekommen ist, so daß ein erstes Resümee auch von daher sinnvoll erscheint.

Das Geleitwort zur ersten soziologischen Untersuchung über die Stadt Wolfsburg vor 20 bis 30 Jahren beginnt mit dem Satz: »Stadtneugründungen auf europäischem Boden (vor allem auf bundesrepublikanischem; Verf.) sind selten und die Möglichkeit, ihr Wachstum zu beobachten, sollte der Soziologe nutzen, weil ihm nur hier der Prozeß der Urbanisierung greifbar wird.«¹ Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß eine ganze Reihe von Sozialwissenschaftlern diese Gelegenheit beim Schopf ergriffen und sich in empirischen Untersuchungen mit der Stadt, ihrer Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte, ihrer besonderen politisch-ökonomischen Situation als VW-Stadt auseinandergesetzt und spezielle Themen aufgegriffen haben wie Innenstadtentwicklung, Stadt-Umland-Politik, Gewalt in Neubauvierteln, Probleme von Neuzuzüglern usf. Es ist nun das Ziel dieses Heftes, einige dieser Untersuchungen in ihren wesentlichen Ergebnissen einer breiteren kritischen Öffentlichkeit zur Diskussion zu stellen, um zugleich auch das wissenschaftliche Interesse an diesem »Stadtexperiment« wachzuhalten. Deshalb ist es auch nicht das Ziel der hier versammelten Beiträge, in einer Art »Hofberichterstattung« die Stadt Wolfsburg zum 50. Geburtstag zu feiern, sondern ihre bisherige Entwicklung unter sozialwissenschaftlicher Perspektive durchaus kritisch zu würdigen.

¹ H. P. Bahrdt und H. Plessner, Geleitwort zu: M. Schwonke / U. Herlyn, Wolfsburg. Soziologische Analyse einer jungen Industriestadt, Stuttgart 1967, S. V.

Die hier veröffentlichten Beiträge lassen sich thematisch in drei Blöcke gliedern. Die Artikel von *U. Herlyn / W. Tessin* einerseits und *D. Kautt* andererseits versuchen die Entwicklung Wolfsburgs zusammenfassend zu interpretieren. Während Kautt dies mit Blick auf die städtebaulichen Leitbilder tut, die für die Wolfsburger Stadtentwicklung bestimmend waren, gehen Herlyn / Tessin der Frage nach, inwieweit die »Geburtsmerkmale« der Stadt (»Stadt des KdF-Wagens«, also des VW-Werks, und »Stadt aus der Retorte«) noch heute den Charakter und das Wesen der Stadt ausmachen. Sie stützen sich dabei auf die Ergebnisse einer Untersuchung aus dem Jahre 1967 und ihrer Wiederholungsstudie aus dem Jahre 1982.

In einem zweiten thematischen Block wenden sich *J. Friedrichs / V. Kirchberg* und *W. Tessin* speziellen Themen der Stadtentwicklung zu. Friedrichs / Kirchberg analysieren die Innenstadtentwicklung, also den Prozeß der City-Bildung in Wolfsburg, Tessin hingegen untersucht die Wolfsburger »Außen-«, d. h. Umland-Politik. Beide Prozesse stehen nicht nur wechselseitig in engstem Zusammenhang, sondern waren gemeinsam für die Entwicklung Wolfsburgs zur Großstadt maßgebend. Brachte die Umland-Politik der Stadt, kulminierend in der Eingemeindung von 20 Umlandortschaften im Rahmen der Gebietsreform von 1972, die Stadt quantitativ auf »Großstadtniveau« (von 95 000 auf 130 000 Einwohner), ist der Innentadtausbaue als Versuch zu interpretieren, die Stadtmitte qualitativ zum »urbanen Zentrum« der Großstadt bzw. der Stadtregion zu machen.

In einem dritten thematischen Block werden die Probleme bestimmter Bevölkerungsgruppen in und mit der Stadt Wolfsburg aufgegriffen. Während *K. D. Keim* dies mit Blick auf die Jugendlichen (und die darauf bezogene Jugendpolitik) tut vor dem Hintergrund der unterschiedlichen bundesweiten Strömungen in der »Jugendbewegung« nach dem Zweiten Weltkrieg, untersucht *U. Schweitzer* die Probleme von Neuzuzüglern in Wolfsburg, wobei es ihm freilich mehr um die generelle Problematik des ersten Einlebens geht, die gleichsam am Beispiel Wolfsburgs abgehandelt wird. Beide Gruppen (die Jugendlichen wie die Neuzuzügler) sind für Wolfsburg in den vergangenen 50 Jahren insofern von typischer Bedeutung, als die Stadt auch vom Altersaufbau ihrer Bevölkerung her »jung« war und die Bevölkerungsmehrheit nicht in Wolfsburg geboren, sondern zugezogen war. Allerdings scheinen mit der allmählichen Normalisierung des Altersaufbaus der Stadt und dem drastischen Rückgang der Zuzugsquote seit Anfang der 70er Jahre beide Gruppen etwas an Bedeutung zu verlieren, und Wolfsburg wird sich mit ihrem 50. Geburtstag allmählich auf die Gruppe der alten Menschen einstellen müssen.

U. Herlyn, W. Tessin

Mai 1988

Ulfert Herlyn / Wulf Tessin

Von der Werksiedlung zur Großstadt

Zur Entwicklung der städtischen Identität Wolfsburgs

I. Kurzer Abriß der Wolfsburger Stadtentwicklung nach 1945 – II. Wolfsburg als Stadt des Volkswagens – III. Wolfsburg als Arbeiterstadt – IV. Wolfsburg als junge Stadt – V. Wolfsburg als »Stadt aus der Retorte« – VI. Zusammenfassung und Ausblick

Die Stadt Wolfsburg, unter dem vorläufigen Namen »Stadt des KdF-Wagens« am 1. Juli 1938 gegründet, stellt in Deutschland eine der wichtigsten Stadtneugründungen des 20. Jahrhunderts dar. Sie entstand als Folge der Entscheidung der nationalsozialistischen Machthaber, namentlich Hitlers, einen preiswerten PKW-Typ, den »Volkswagen für alle Deutschen«, zu entwickeln. Nachdem es nicht gelungen war, die vorhandenen deutschen Automobilwerke für die Idee zu gewinnen, den Volkswagen neben ihrer eigenen Produktion in Bauteilen herzustellen und zu montieren, wurde der Bau eines eigenständigen, eben des Volkswagenwerks notwendig.¹ Als Standort für das VW-Werk wurde der Raum Fallersleben – Gut Wolfsburg gewählt, weil hier günstige Verkehrsverhältnisse vorlagen (Eisenbahn- und Wasserstraßenanschluß, Nähe zur Autobahn) und der Standort (für das damalige Reichsgebiet) zentral gelegen war; schließlich sollten die zukünftigen privaten Autokäufer sich selbst ihren VW direkt vom Werk abholen. Die zentrale Lage schien überdies den größtmöglichen Schutz vor etwaigen feindlichen Luftangriffen zu bieten. Das geplante Werk, vom Kölner Architekten Mewes entworfen, »in dem sich der nationalsozialistische Gedanke ›Schönheit der Arbeit‹ und die technischen Höchstwerte unseres Zeitalters harmonisch vereinigen«² sollten, bestand nicht nur aus riesigen Produktionsflächen, Fabrikhallen, Verwaltungsgebäuden und einem Kraftwerk, sondern sollte darüber hinaus auch eine Reihe von Anlagen »für die weltanschaulichen, sportlichen und sozialen Belange der riesigen Gefolgschaft, die in diesem Werk schaffen wird«,³ umfassen: einen großen Aufmarschplatz mit Festhalle, Werkssportfelder, Schwimmhallen, Sporthallen, eine große Schießsportanlage, ein werkseigenes Krankenhaus usf.; hierzu ist es allerdings dann später nicht mehr gekommen. Die Grundsteinlegung für das Werk fand am 25. Mai 1938 statt.

¹ Vgl. hierzu ausführlich: *C. Schneider*, Stadtgründung im Dritten Reich, Wolfsburg und Salzgitter, München 1979; *M. Walz*, Wohnungsbau- und Industrieansiedlungspolitik in Deutschland 1935–1939, Frankfurt 1979.

² So die Braunschweiger Neuesten Nachrichten v. 18. Februar 1938, Nr. 41, S. 13.

³ Ebda.

Die Planung der »Stadt des KdF-Wagens« wurde dem Architekten Koller übertragen. In seinem städtebaulichen Entwurf vereinigten sich Elemente der Gartenstadtbewegung, des Heimatschutzstils und des landschaftsgebundenen Bauens mit den eher strengen, klassizistischen Gebäude- und Achsenvorstellungen der Machtrepräsentationsarchitektur des damaligen Generalbauinspektors Speers.⁴ Während jedoch der Bau des VW-Werks rasch voranschritt und schon bald – allerdings nun als Rüstungsbetrieb – die Produktion aufgenommen werden konnte, kam der Aufbau der Stadt nur langsam voran. Schwierigkeiten ergaben sich vor allem in der Beschaffung von Arbeitskräften und von Baumaterial. 1943 kam die Bautätigkeit in der Stadt sogar völlig zum Erliegen. Von den 17000 Bewohnern, die Anfang 1945 in der Stadt lebten, waren fast 9000 als Zwangsarbeiter eingesetzte Kriegsgefangene. Wolfsburg glich zu dem Zeitpunkt mehr einem Barackenlager als einer Stadt; das VW-Werk war zu mehr als der Hälfte zerstört.

Bevor im folgenden untersucht werden soll, inwieweit die beiden zentralen Entstehungsbedingungen der Stadt – eine Stadtneugründung auf der grünen Wiese einerseits und ihre gleichsam definitionsgemäße Ausrichtung auf das VW-Werk andererseits – noch heute die Stadt prägen und charakterisieren und ihre Identität zu einem großen Teil bestimmen, soll ein kurzer Überblick über die Entwicklung der Stadt nach 1945 gegeben werden, die an anderer Stelle bereits ausführlicher beschrieben worden ist.⁵

I. Kurzer Abriss der Wolfsburger Stadtentwicklung nach 1945

Die Entwicklung des VW-Werks und der Stadt nach dem Zweiten Weltkrieg ist imposant. Die Beschäftigtenzahl im VW-Werk (bis Ende der 60er Jahre unter der Leitung von Generaldirektor Nordhoff) kletterte von 7000 (1945) über 30000 (1957) auf annähernd 60000 (1970/71). In den 70er Jahren stagnierte die Beschäftigtenzahl (mit z. T. gravierenden Einschnitten), um Mitte der 80er Jahre noch einmal sogar auf fast 65000 zu klettern. Parallel hierzu stieg die Einwohnerzahl der Stadt, die nach 1945 nun Wolfsburg hieß, von 20000 (1946) auf über 90000 (1971), ehe durch die Gebietsreform und die Eingemeindung von 20 Umlandortschaften⁶ 1972 die Stadt

⁴ Vgl. zum Stadtgründungskonzept: D. Kautt, Wolfsburg im Wandel städtebaulicher Leitbilder, Wolfsburg 1983; M.-L. Recker, Die Großstadt als Wohn- und Lebensbereich im Nationalsozialismus – Zur Gründung der »Stadt des KdF-Wagens«, Frankfurt 1981.

⁵ Vgl. z. B. A. Schinz, Wolfsburg – eine reine Industriestadt, in: Geographische Rundschau, H. 4 (1958), S. 63 ff.; M. Schwonke / U. Herlyn, Wolfsburg, Soziologische Analyse einer jungen Industriestadt, Stuttgart 1967; U. Herlyn / U. Schweitzer / W. Tessin / B. Lettko, Stadt im Wandel, Eine Wiederholungsuntersuchung der Stadt Wolfsburg nach 20 Jahren, Frankfurt 1982; W. Meibeyer, Monographie der Stadt Wolfsburg, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Die Mittelstadt (2. Teil), Forschungs- und Sitzungsberichte Bd. 69, Hannover 1972.

⁶ Vgl. hierzu den Beitrag von W. Tessin über die Stadt-Umland-Politik im Raum Wolfsburg in diesem Heft.

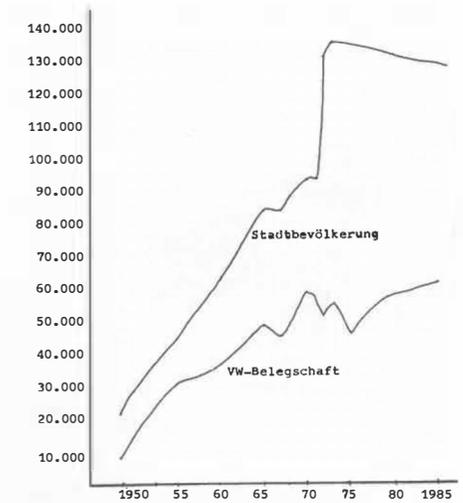


Abb. 1 Entwicklung der Bevölkerung und VW-Belegschaft in Wolfsburg.

ihre maximale Größe von ungefähr 130000 EW erreichte; im letzten Jahrzehnt ist die Bevölkerungsentwicklung leicht rückläufig gewesen (vgl. Abb. 1). Das Statistische Jahrbuch 1987 der Bundesrepublik Deutschland weist gar als heutige Größe Wolfsburgs nur noch 122000 EW aus.

Der Wohnungsbau und der Ausbau der Infrastruktur in der Stadt konnten dieser rasanten Entwicklung verständlicherweise nur schwer folgen. In den 50er und 60er Jahren wurden jährlich rund 1500 Wohnungen fertiggestellt; innerhalb von nur 25 Jahren verzehnfachte sich der Wohnungsbestand in Wolfsburg. Der Massenmietwohnungsbau hatte absolute Priorität; dem damaligen städtebaulichen Leitbild der »gegliederten und aufgelockerten Stadt« entsprechend erfolgte er in größeren Siedlungskomplexen, die durch Grün- und Waldflächen voneinander getrennt wurden: es entstand eine Industriestadt im Grünen,⁷ mit dem VW-Werk nördlich des Mittellandkanals und dem Hauptsiedlungsgebiet der Stadt südlich des Kanals (vgl. Abb. 2).

Bis 1972, kulminierend in der Eingemeindung von 35000 EW aus dem Umland, standen Werks- und Stadtentwicklung unter dem Motto des quantitativen Wachstums. Es wurden in den verschiedensten Bereichen Produktionsleistungen, Rekordmarken und Wachstumsraten erreicht, wie sie damals in keiner anderen Stadt der BRD zu verzeichnen waren. Mitte der 70er Jahre aber setzt dann für Stadt und Werk eine Phase der Konsolidierung ein. Man scheint an den »Grenzen des Wachstums« angelangt und konzentriert sich nun – im Werk wie in der Stadt – auf die Sicherung und den qualitativen Ausbau der vorhandenen Strukturen. Im Werk findet eine

⁷ Vgl. zum Wandel bzw. zur Kontinuität der die Stadtentwicklung Wolfsburgs bestimmenden städtebaulichen Leitbilder den Beitrag von D. Kautt in diesem Heft.

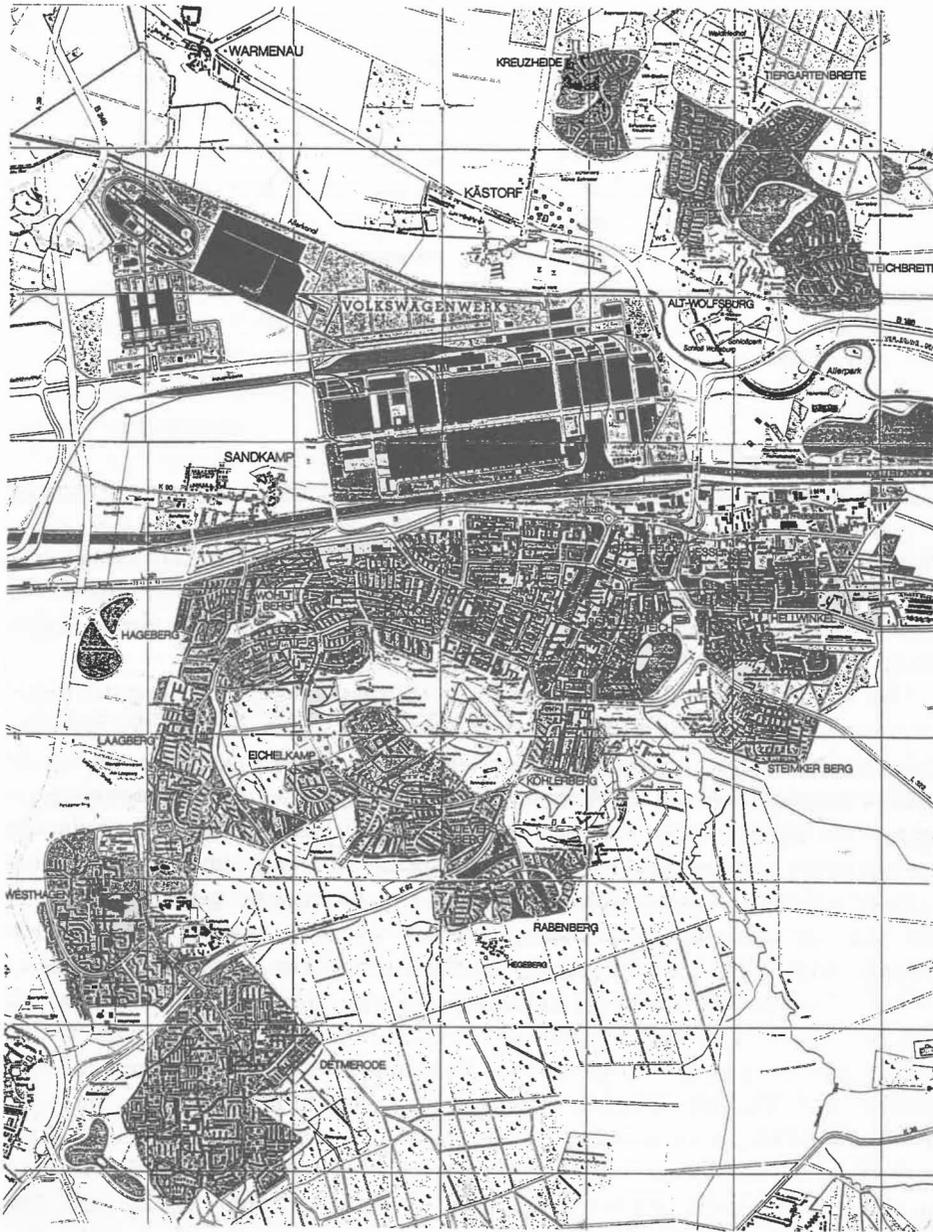


Abb. 2 Siedlungsstruktur der (Kern-)Stadt Wolfsburg um 1980.

umfängliche Rationalisierung und Automatisierung der Produktion statt, in der Stadt eine qualitative Aufwertung. Bis dahin hatte sich die Stadtentwicklungspolitik weitgehend im Wohnungs- und Siedlungsbau mit den dazugehörigen Wohnfolgeeinrichtungen erschöpft, nun wird alles daran gesetzt, die Stadt zu einer attraktiven, lebendigen Stadt mit zentralörtlichem Charakter auszubauen: Man entwickelt den privatwirtschaftlichen Handels- und Dienstleistungsbereich im Rahmen der sog. Innenstadtplanung⁸ und baut eine Reihe von Freizeit- und Kultureinrichtungen mit überlokaler Bedeutung wie das Theater (1973), das Freizeitbad Badeland (1977), das Planetarium (1983) und die Eissporthalle (1983) und versucht schließlich, auch über eine Denkmalpflege- und Stadtgestaltungspolitik (sowohl in der Kernstadt als auch im eingemeindeten Umland) die städtebauliche Attraktivität der Stadt zu steigern und das Milieu und Image der Stadt »aufzumöbeln«. Unsere Frage ist nun jedoch, inwieweit der Charakter und das Wesen der Stadt Wolfsburg nicht doch noch immer von den Besonderheiten der Stadt bestimmt werden und zwar von der Tatsache, daß es sich einerseits um eine Stadtneugründung, eine »Stadt aus der Retorte«, in jedem Fall um eine »junge« Stadt handelt, andererseits um die Stadt des Volkswagens und damit auch um eine (Industrie-)Arbeiterstadt. In den 50er Jahren sprach man von Wolfsburg z. T. noch von einer »Werkssiedlung«, einer »Goldgräberstadt« oder in bezug auf die Bevölkerung, damals hauptsächlich Flüchtlinge und Vertriebene, von einem »zusammengewürfelten Volk«. Diese Charakterisierungen⁹ treffen heute nicht mehr zu: Wolfsburg ist keine Werkssiedlung mehr, sondern – so unsere These – eine »richtige« Stadt geworden (vgl. Abb. 3 u. 4), zugleich aber, so möchten wir im folgenden deutlich machen, noch immer eine »besondere« Stadt geblieben, als Stadt des Volkswagens (Kap. II), als Arbeiterstadt (Kap. III), als (auch demographisch) »junge« Stadt (Kap. IV) und schließlich als »Stadt aus der Retorte« (Kap. V).

II. Wolfsburg als Stadt des Volkswagens

Es gibt keinen Topos, der die Stadt besser charakterisieren würde als dieser. Wolfsburg wurde als »Stadt des KdF-Wagens« gegründet und ist die Stadt des Volkswagens geblieben. Das VW-Werk bildet die ausschließliche wirtschaftliche Grundlage der Stadt; mehr als zwei Drittel aller Arbeitsplätze in Wolfsburg sind VW-Arbeitsplätze. Trotz der schon Mitte der 50er Jahre einsetzenden Dezentralisierung und Internationalisierung und der spätestens seit den 70er Jahren forciert betriebenen Rationalisierung und Automatisierung der VW-Produktion ist die Beschäftigtenzahl beim Werk in Wolfsburg zwischenzeitlich auf über 60 000 gestiegen. Man muß nicht erst das Basic-Nonbasic-Konzept¹⁰ bemühen, um sich klar zu machen, daß auch die Arbeits-

⁸ Vgl. hierzu den Beitrag von J. Friedrichs / V. Kirchberg in diesem Heft.

⁹ Vgl. hierzu ausführlich M. Schwonke / U. Herlyn (s. A 5), S. 56ff.

¹⁰ Vgl. hierzu H. Kistenmacher, Basic-Nonbasic-Konzept, in: Hdw. d. Raumforschung und Raumordnung, Bd. 1, Hannover 1970, S. 149ff.



Abb. 3 Stadtmitte Wolfsburgs um 1950.



Abb. 4 Stadtmitte Wolfsburgs um 1980. Quelle: Fotoarchiv der Stadt Wolfsburg.

plätze außerhalb des VW-Werks weitgehend von dem Leben, was im Werk verdient wird. So ist denn dieser Wirtschaftskoloß in Wolfsburg rahmensetzend sowohl für die gesamte Stadtentwicklung und Stadtentwicklungspolitik als auch für das alltägliche Leben in dieser Stadt; rahmensetzend nicht im Sinne eines verzierenden Bilderrahmens, sondern durchaus im Sinne eines (wenn auch bisweilen komfortablen) Prokusubettes.

Das VW-Werk setzt den finanziellen Rahmen für die Wolfsburger kommunale Haushaltspolitik; es macht Wolfsburg zu einer finanzstarken Stadt. Noch immer ist Wolfsburg eine der Großstädte mit der höchsten Realsteuerkraft und der niedrigsten Pro-Kopf-Verschuldung.¹¹ Zugleich aber ist die Stadt auch damit extrem abhängig von der Gewinn- und Beschäftigungslage beim Werk, so daß Rezessionen wie die von 1966/67, 1971/72 und 1974/75¹² und abgeschwächt 1983 sofort auf die Haushaltslage der Stadt durchschlagen; die Gemeindefinanzreform von 1969 und die Abschaffung der Lohnsummensteuer in den frühen 80er Jahren haben daran nur wenig ändern können, noch immer werden knapp 25% aller gemeindlichen Einnahmen durch das Gewerbesteueraufkommen beim Werk gedeckt.¹³ Es bestimmt auch über seine Beschäftigungslage die Bevölkerungsentwicklung und ist damit rahmensetzend für die Wohnungsmarktentwicklung in der Stadt. Werden beim Werk in größerem Umfang Entlassungen oder keine Neueinstellungen vorgenommen, dann verändert sich noch im selben Jahr der Wanderungssaldo der Stadt (vgl. Abb. 5); und seit das VW-Werk seine Beschäftigtenzahl bei ungefähr 60 000 stabilisiert hat, ist – verstärkt durch den Geburtenrückgang, der 1984 in Wolfsburg erstmals auf ein Geburtendefizit hinauslief¹⁴ – auch das rasante Bevölkerungswachstum der Stadt zum Erliegen gekommen. Die Wohnungsbaupolitik und der Wohnungsbau reagieren direkt, wenn auch mit einem gewissen »time lag«, auf diese Wachstumsperspektiven und Konjunkturzyklen beim Werk.

Das VW-Werk bestimmt als Industriebetrieb die Sozialstruktur der Stadt (Arbeiterstadt, vgl. hierzu Abschnitt III) und ist damit u. a. rahmensetzend für den gesamten Bereich der kommunalen Infrastruktur, an deren Ausbau sich das Werk überdies massiv finanziell beteiligt hat. Dabei ist das VW-Werk als großzügiger, perfekt organisierter Betrieb auch prägend für eine relativ hohe Anspruchshaltung der Wolfsburger Bevölkerung gegenüber allen kommunalen (materiellen wie personellen) Infrastrukturleistungen. Orientierungspunkt der Wolfsburger Infrastrukturpolitik war, so ein ehemaliger Oberstadtdirektor,¹⁵ der Wolfsburger Normalbürger, »d. h. der VW-Arbeiter«.

¹¹ Stat. Jhrb. dtsh. Gemeinden 1986, 73. Jg., S. 27.

¹² Vgl. hierzu ausführlich U. Herlyn u. a. (s. A 5), S. 76 ff.

¹³ Vgl. hierzu die Statistischen Jahrbücher der Stadt Wolfsburg aus den 80er Jahren.

¹⁴ Statistisches Jahrbuch der Stadt Wolfsburg 1984, S. 35.

¹⁵ W. Hesse, Stationen – Steiniger Weg zum Bonner Sommer, Bonn 1987, S. 62.

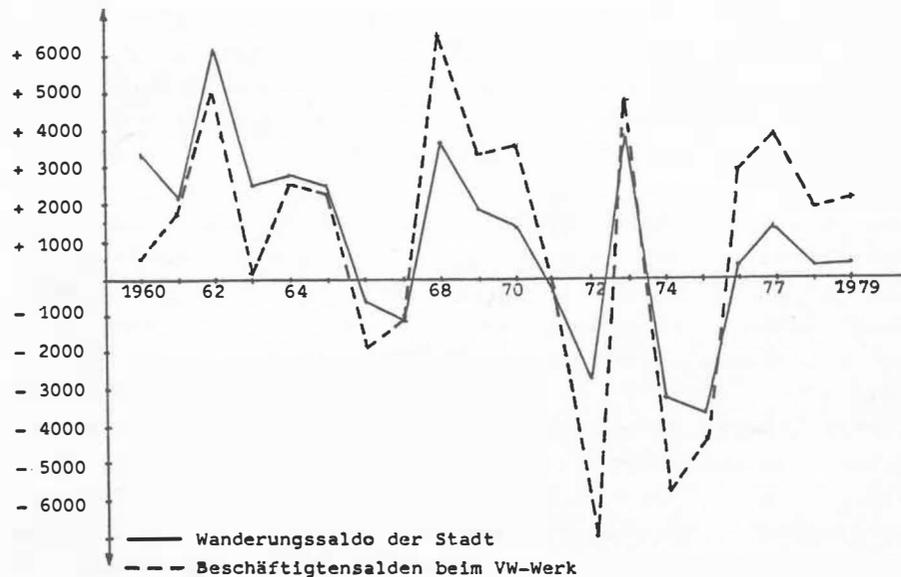


Abb. 5 Belegschaftsentwicklung beim VW-Werk und Wanderungssalden der Stadt.

Das VW-Werk mit seinen zur Zeit über 64000 Arbeitsplätzen als alles andere überragender Industriebetrieb bestimmt die Bedingungen auf dem Wolfsburger Arbeitsmarkt und ist damit rahmensetzend für die kommunale Wirtschaftsförderungspolitik, deren Ziel es bald wurde, die VW-bestimmte Monostruktur der Stadt zu überwinden und deren Problem es zugleich war, daß im Schatten von VW (z. B. wegen des dortigen Lohn- und Sozialleistungsniveaus) kein anderer Industriebetrieb gedeihen konnte. Die Stadt hat sich daher ganz auf den tertiären Bereich konzentriert (insbesondere im Rahmen der Innenstadtentwicklung), aber dabei auch nur einen begrenzten Erfolg erzielen können: Nur ein Viertel aller Arbeitsplätze liegen in Wolfsburg im tertiären Sektor.¹⁶

Das Werk ist mit seinen regionalen und überregionalen Verflechtungen, also mit seinen Pendlerströmen und Gütertransporten, rahmensetzend für die gesamte Verkehrsinfrastruktur. Der Anschluß der Stadt bzw. besser des VW-Werks an das nationale Eisenbahn- und Autobahnnetz sowie der Ausbau des Straßennetzes im Raum Wolfsburg ist nur mit Blick auf das Werk erforderlich wie politisch durchsetzbar gewesen. Wolfsburg ist noch immer die Großstadt mit dem höchsten PKW-

¹⁶ In anderen niedersächsischen Städten wie Wilhelmshaven, Oldenburg, Osnabrück, Hannover, Braunschweig oder Göttingen liegt diese Quote bei 50–70%. Selbst die Industriestadt Salzgitter hat mit ca. 35% Tertiärbeschäftigten noch eine höhere Quote als Wolfsburg. Vgl. hierzu: Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, Regionalbericht 1984, Hannover 1984, S. 75.

Besatz;¹⁷ »Autogerechtigkeit« war daher immer oberstes Ziel städtischer Verkehrspolitik.¹⁸

Wenn man ferner berücksichtigt, daß das VW-Werk auch der wichtigste Energielieferant im Bereich Strom und Fernwärme ist, so wird klar, daß alle kommunalpolitisch relevanten Strukturen und Prozesse in Wolfsburg von vornherein mit dem VW-Werk direkt oder indirekt verknüpft sind. Sowohl in den sich entwickelnden sozio-ökonomischen Strukturen wie im »kollektiven Bewußtsein« der Stadt ist das Werksinteresse als Allgemeinwohl immer schon enthalten und aufgehoben. Das VW-Werk produziert die zentralen Problemstellungen der Stadt, die kommunalpolitisch zu bearbeiten sind, es eröffnet oder schafft aber zugleich auch einen Teil der Problemlösungskapazitäten, deren sich die Kommunalpolitik bedienen kann: Mit dem Gewerbesteueraufkommen des VW-Werks, dem zusätzlichen finanziellen Engagement des Werks im Wohnungsbau und im Bereich der Freizeitinfrastruktur und mit dem ökonomischen Gewicht und politischen Einfluß des Werks auf Landes- und Bundesebene konnte man den Stadtaufbau zügig vorantreiben.

Demgegenüber scheint die persönliche, direkte Einflußnahme des VW-Werks auf die Stadtentwicklung und Kommunalpolitik eher nachrangig und im wesentlichen beschränkt auf jene Aspekte zu sein, bei denen Werksinteressen unmittelbar berührt sind: Baugesuche des Werks, Entsorgungsprobleme, Festsetzung der Hebesätze etc. Nur selten kommt es bei diesen Dingen zu ernststen Auseinandersetzungen, nur dann nämlich, wenn das VW-Werk etwas verlangt, was die Stadt nicht schnell und reibungslos genug erfüllen kann (z. B. weil die rechtlichen Verfahren zu lange dauern), wenn das Werk unklare, widersprüchliche oder sich kurzfristig ändernde Forderungen stellt, oder aber diese Forderungen mit dem Allgemeinwohl-Anspruch der Stadtverwaltung nicht kompatibel gemacht werden können. Aber all das kommt selten genug vor.

Zur Zeit Nordhoffs in den 50er und 60er Jahren war der direkte Einfluß des VW-Werks auf die Wolfsburger Kommunalpolitik größer. Nordhoff war noch die alles beherrschende Figur in Wolfsburg und mischte sich auch in Dinge, die für das Werk nicht unmittelbar relevant waren.¹⁹ Dem entsprach damals auch ein relativ hoher Anteil von Werksangehörigen im Stadtrat, so daß ein Extra-Erlaß für Wolfsburg sicherstellen mußte, daß bei der Anwendung des § 26 NGO der Rat beschlußfähig blieb, wenn die VW-Ratsmitglieder den Saal wegen Befangenheit verlassen mußten.

¹⁷ Stat. Jhrb. dtsh. Gemeinden 1986, 73. Jg., S. 365.

¹⁸ Reichow, der 1959 das Buch »Die autogerechte Stadt« veröffentlichte, war zwischen 1947 und 1952 städtebaulicher Berater in Wolfsburg.

¹⁹ Vgl. hierzu H. Hilterscheid, Industrie und Gemeinde, Berlin ²1977. Aufschlußreich sind die Bezeichnungen für den damaligen Generaldirektor des VW-Werks gewesen, der seinerzeit in der Bevölkerung als »General«, »Ehrenbürger«, »der große Meister«, »der Papst von Wolfsburg«, »der liebe Gott«, »der Kaiser bzw. der König von Wolfsburg« titulierte wurde. Vgl. hierzu M. Schwonke / U. Herlyn (s. A 5), S. 45.

Das Nachlassen werksseitiger kommunalpolitischer Interventionen in Bereichen, die nicht unmittelbar für das Werk von Bedeutung sind, ist wohl darauf zurückzuführen, daß das VW-Werk inzwischen weit über die Stadt hinausgewachsen und zu einem weltweiten Konzern aufgestiegen ist, die Stadt Wolfsburg inzwischen einerseits weitgehend »fertig« geworden, andererseits nur noch ein Standort unter vielen VW-Standorten ist und die heutigen Führungsleute im Werk weder Zeit noch Lust haben (zumal als Ortsfremde), sich auf die Wolfsburger Kommunalpolitik herab- und einzulassen.

Beim VW-Werk hat sich also in bezug auf die Stadt inzwischen ein Verhältnis herausgebildet, wie es für nationale oder gar internationale Konzerne üblich zu sein scheint.²⁰ Auch Castells und Godard²¹ kamen in ihrer Studie über Monopolville, den Raum Dünkirchen, ja zu dem Schluß, daß die großen Konzerne dort nicht die kommunale Entwicklung direkt bestimmen, vielmehr das lokale politisch-administrative System über eine relative Autonomie verfüge. Und dennoch blieben die Interessen der großen Konzerne letzten Endes immer beherrschend, weil die Unternehmen und der Staatsapparat auf seinen verschiedenen Ebenen – quasi arbeitsteilig – dasselbe Ziel der Organisation eines funktionierenden Produktions-, Zirkulations- und Konsumtionszusammenhangs verfolgten, oder, wie ein Wolfsburger Arbeiter es – schlichter – ausdrückte: »Das Werk und die Stadt, das ist doch eine Einheit. Die ziehen doch am selben Strang.«²²

Doch der Topos von Wolfsburg als der Stadt des Volkswagens bezieht sich nicht nur auf die Beziehungen zwischen dem Werk und der Stadtentwicklung bzw. Kommunalpolitik, sondern das Werk drückt – noch immer – dem alltäglichen Leben der Stadt und ihren Bewohnern in vielen Bereichen seinen Stempel auf. Es bestimmt z. B. weitgehend die Berufswahl und Berufschancen der Heranwachsenden: Ein Arbeitsplatz bei VW gilt noch immer als finanziell lukrativ und relativ sicher, die Lehrlingsausbildung als gut. Selbst viele, die eine Ausbildung außerhalb des VW-Werks erhalten haben, drängen, wenn sie keine Anstellung im erlernten Beruf finden, ins Werk. Wahrscheinlich arbeiten in Wolfsburg bei VW mehr Bäcker oder Friseurinnen als außerhalb des Werkes. Bei VW zu arbeiten, ist nicht peinlich, sondern eher das Gegenteil: Man ist stolz darauf, VW-ler zu sein. Für Frauen bedeuten die durch das VW-Werk bestimmten Arbeitsmarktverhältnisse allerdings besondere Probleme: den Zwang (aus Mangel an Alternativen im Tertiärbereich) in der PKW-Produktion (am Band) arbeiten zu müssen, die geringe Chance, eine Teilzeitbeschäftigung zu finden, und zusätzliche Belastungen der Haushaltsführung bei einem auf Wechselschicht eingestellten Betrieb.

²⁰ Vgl. hierzu z. B. die Arbeit von W. L. Warren / J. O. Low, *The Social System of the Modern Factory*, New Haven 1947.

²¹ M. Castells / F. Godard, *Monopolville – L'entreprise, l'Etat, l'urban, Paris – la Haye* 1974.

²² Zit. in: U. Herlyn u. a. (s. A 5), S. 108.

Gerade dieser Aspekt der Wechselschichtarbeit bei VW wirkt sich auch sonst im Tagesablauf der Stadt aus, vor allem zu den jeweiligen Stoßzeiten und im Freizeitverhalten der Betroffenen.²³ Regelmäßige Freizeit- und Feierabendtermine können von Wechselschichtarbeitern nur unter erschwerten Bedingungen wahrgenommen werden. Andererseits sichern die Löhne bei VW und die Jahreswagen-Regelung den Beschäftigten wiederum Vorteile: In den 70er Jahren lag der Jahresbruttodurchschnittslohn je Lohnsteuerpflichtigem in Wolfsburg um 20% über dem vergleichbarer niedersächsischer Städte wie Hannover, Braunschweig oder Osnabrück.²⁴ Die spezifischen Arbeitsbelastungen, die gesamte technisch-ökonomische Ausrichtung des VW-Werks dürfte bewußtseinsprägend sein und bestimmte Freizeitverhaltensweisen nahelegen (Konsum und passive/aktive körperliche Regeneration dürften im Vordergrund stehen). Erwähnt wurde schon, daß das VW-Werk als leistungsfähiger Betrieb mit hohem Sozialleistungsniveau auf Seiten der Belegschaft ein hohes Anspruchsniveau auch gegenüber der Stadt produziert: Geld ist doch da! Naheliegenderweise läuft ein Großteil der Identifikation der Wolfsburger Bürger mit ihrer Stadt über das VW-Werk mit seiner Weltgeltung; über das VW-Werk vermitteln sich Bekanntschaften. Das Auf und Ab bei VW, z. B. der 1987 aufgeflogene Devisenskandal bei VW oder die aktuelle VW-Privatisierungsaktion der Bundesregierung, sind Gesprächsstoff in Wolfsburg, und die Lokalpresse berichtet ausführlich über Entwicklungen im Werk. Und selbstverständlich prägt das VW-Werk über seine Beschäftigungsstruktur das Milieu der Stadt: Wolfsburg ist Arbeiterstadt!

III. Wolfsburg als Arbeiterstadt

In keiner anderen Großstadt der Bundesrepublik war zum Zeitpunkt der (vor-)letzten Volks- und Berufszählung, nämlich 1970, der Arbeiteranteil so groß wie in Wolfsburg. Fast 62% der Erwerbstätigen waren als Arbeiter beschäftigt. In keiner Stadt, selbst in den Ruhrgebietsstädten nicht, überstieg damals der Arbeiteranteil die 60%-Grenze. Auch heute noch liegt der Anteil der Arbeiter an den in Wolfsburg Beschäftigten (also inkl. der Einpendler) um die 60%. Dennoch erinnert die Stadt nur sehr entfernt an das, was man sich unter einer »klassischen« Arbeiterstadt, z. B. einer Ruhrgebietsstadt, vorstellt. Schon 1956 schrieb Erich Kuby: »Das heutige Wolfsburg macht einen durchaus bürgerlichen Eindruck. (...) Die Menschen auf der Straße, von denen doch die Mehrheit, wie die Statistik beweist, während der Schicht im blauen Overall an Pressen, Drehbänken und Fließbändern stehen, unterscheiden sich in Auftreten und Erscheinung nicht von Lehrern, Bankbeamten und Regierungsräten.«²⁵

²³ Ebda., S. 188 ff.

²⁴ Quelle: Stadt Wolfsburg, Informationspaket, 1979, S. 0001.

²⁵ E. Kuby, *Das ist des Deutschen Vaterland*, Stuttgart 1957, S. 409.

S. Mallet²⁶ einerseits und J. H. Goldthorpe und D. Lockwood²⁷ andererseits hätten ihre Studien über die »Neue Arbeiterklasse« bzw. den »affluent worker« sicherlich auch in Wolfsburg und im VW-Werk machen können. Kennzeichnend für diese »moderne« Arbeiterschaft ist, daß sie in zukunftsträchtigen Branchen und dort wiederum in großen kapital- und technikintensiven Betrieben arbeitet, relativ gut verdient, ein instrumentelles Verhältnis zur Arbeit, zum Betrieb und auch zu den Gewerkschaften entwickelt und ein relativ ausgeprägtes Selbstbewußtsein über ihre betrieblichen Funktionen und Rechte hat. Außerhalb der Arbeitszeit äußert sich der Typus des »neuen Arbeiters« in steigenden Konsumbedürfnissen, einer wachsenden Freizeitorientierung, in der Herauslösung aus den traditionell engen Großfamilien- und Nachbarschaftsbeziehungen, in einer zunehmenden Konzentration auf die eigene Kleinfamilie. Dennoch, so die erwähnten Autoren, die sich mit der »neuen« Arbeiterschaft befaßt haben, unterscheidet sie doch noch einiges vom (Klein-)Bürgertum. Noch immer sind ihre sozialen Kontakte außerhalb von Familie, Verwandtschaft und Nachbarschaft begrenzt, noch immer ist ihre Freizeit durch spezifische Arbeitsbelastungen, Überstunden, Schichtarbeit und Mitarbeit der Frau restringiert, noch immer gehen Arbeiterkinder seltener auf weiterführende Schulen als Kinder des (Klein-)Bürgertums, noch immer wird das Leben, insbesondere aber die Verwendung des Einkommens, weniger und kurzfristiger verplant, noch immer ist die Partizipation des Arbeiters am kulturellen und politischen Leben einer Stadt relativ gering.

Diese Umschreibung der »neuen«, gut verdienenden Arbeiterklasse entspricht ziemlich genau dem, was man in Wolfsburg sieht. Auch der gut verdienende VW-Arbeiter geht seltener ins Theater, ist seltener im Verein organisiert, interessiert sich weniger für die Lokalpolitik, lebt stadtteilbezogener, ist hinsichtlich der Ausbildung seiner Kinder weniger aufstiegs- und bildungsorientiert als der Angestellte oder Beamte.²⁸ Obwohl diese Unterschiede also auch in Wolfsburg fortbestehen, so hat sich in der Stadt aber eben auch nicht die »traditionelle Arbeiterkultur«²⁹ entwickelt; nur einmal (1946) erreichte die SPD mehr als 50% der Stimmen in Wolfsburg. Seit Mitte der 70er Jahre »regiert« ununterbrochen die CDU! Diese mangelnde Verwurzelung des Wolfsburger (VW-)Arbeiters in der traditionellen Arbeiterkultur und politischen Arbeiterbewegung hängt nicht nur mit den spezifischen, »modernen« Arbeitsbedingungen im VW-Werk zusammen (hohes Lohn- und Sozialleistungsniveau, Mit-

²⁶ S. Mallet, *Die neue Arbeiterklasse*, Neuwied 1972.

²⁷ J. H. Goldthorpe / D. Lockwood u. a., *The affluent worker in the class structure*, Cambridge 1969.

²⁸ Dies sind Ergebnisse unserer 2. Wolfsburg-Studie (s. A 5).

²⁹ Unter diesen Begriff würden z. B. Verhaltensweisen fallen wie geringe Teilnahme am öffentlichen (kulturellen wie politischen) Leben, Konzentration der sozialen Beziehungen auf die Familie bzw. Verwandtschaft, z. T. das Stadtviertel, nachbarschaftliche Solidarität, Wertschätzung körperlicher Arbeit (auch in der Freizeit, z. B. im Garten), dichotomisches Weltbild, Interesse für Mannschafts- und/oder Kraftsportarten (Fußball, Boxen), Trennung der weiblichen und männlichen Lebenswelten.

bestimmung, zukunftssträchtige Branche, Sozialpartnerschaftsideologie etc.), sondern auch damit, daß es in Wolfsburg als neuer Stadt keine Traditionsbestände einer alten Arbeiterkultur gab und gibt.

Der größte Teil der nach dem Krieg beim VW-Werk eingestellten Arbeiter bestand aus Flüchtlingen, Vertriebenen und ehemaligen Soldaten, die zum überwiegenden Teil aus anderen Berufen kamen. Dann wurden Arbeitskräfte aus dem Umland rekrutiert, die aus der Landwirtschaft freigesetzt wurden; und noch immer werden Leute eingestellt, die in anderen Berufen ausgebildet worden sind. Das ist keine Belegschaftszusammensetzung, aus der sich eine traditionelle Arbeiterkultur hätte entwickeln können. Auch die Stadt als Ganze und der Wohnungsbau in ihr boten kaum Anknüpfungspunkte für das Entstehen von Arbeitermilieus. Die Prototypen des traditionellen Arbeiterwohnbaus, die Mietskaserne bzw. die Arbeitersiedlung, kamen in Wolfsburg bereits nicht mehr zur Anwendung. Die VW-Arbeiter leben überwiegend in modernen, gut ausgestatteten Wohnungen, in durchgrünten, infrastrukturell ausreichend erschlossenen Siedlungen. Nichts erinnert an das Wohnungs-elend der »alten« Arbeiterklasse.

Wolfsburg ist dennoch – nicht nur statistisch – Arbeiterstadt, wenn auch moderner Prägung. Sie bleibt jedoch um so mehr Arbeiterstadt, als die andere Hälfte der Bevölkerung, die Gruppe der Angestellten, Beamten und Selbständigen, nicht in der Lage ist, der Stadt ein bürgerliches Gepräge zu geben. Das ist wesentlich auch eine Frage der Quantität. In keiner Großstadt der BRD war und ist der Anteil der Selbständigen an der Erwerbsbevölkerung so gering wie in Wolfsburg: statt über 6% lag er 1972 bei 3%!³⁰ Hieran hat sich – eigenen Berechnungen zufolge – nichts geändert. Auch der bildungsbürgerliche Anteil an der Wolfsburger Bevölkerung ist unterdurchschnittlich. In den 70er Jahren entsprach der Anteil der Wolfsburger mit Hochschulabschluß in etwa dem der Revierstädte, während er um mehr als die Hälfte kleiner war als in Universitätsstädten wie Saarbrücken, Darmstadt oder Erlangen, ganz zu schweigen von Städten wie Heidelberg oder Göttingen.³¹ Es fehlen also in Wolfsburg schon rein quantitativ die besitz- und bildungsbürgerlichen Kristallisationspunkte einer »bürgerlichen Kultur«. Dies äußert sich im Defizit an gehobenen Restaurants, an Feinschmeckerlokalen, Antiquitätengeschäften, Kunstgalerien, ambitionierteren Programmkinos, exklusiven Boutiquen usf.; auch das 1973 fertiggestellte Theater scheint – trotz guten Besuchs und individueller Zufriedenheit der Besucher – keinen allzu großen Einfluß auf das kulturelle Leben der Stadt gehabt zu haben.³² Das liegt wesentlich daran, daß es sich um ein reines Gastspieltheater handelt, also kein eigenes Ensemble hat: Und genauso schnell wie die Theatergruppe Wolfsburg wieder

³⁰ Stat. Jhrb. dtsh. Gem. 1972, 59. Jg., S. 411.

³¹ Ebda.

³² In den 50er Jahren bezeichnete man die vom VW-Werk finanzierten Auftritte H. v. Karajans mit den Berliner Philharmonikern als »Karajans Wüstenritte«.

verläßt, so schnell fahren die Theaterbesucher zu sich nach Haus. Wo sollte man auch hin?

Die Stadt hat auf diese Sozialstruktur und dieses Milieu zunächst einmal mit einer Infrastrukturpolitik reagiert, die sich, so ein ehemaliger Oberstadtdirektor,³³ am Wolfsburger Normalbürger, d. h. am VW-Arbeiter orientierte. Ein Schwerpunkt der Wolfsburger Infrastrukturpolitik lag also bei jenen Einrichtungen, an deren Benutzung keinerlei bildungsbürgerliche Voraussetzungen geknüpft sind: Sportanlagen, Hallen-, Frei- und Freizeitbäder, Grünanlagen, Stadtbücherei, Volkshochschule, eine Stadthalle mit einem populären Veranstaltungsprogramm.

Die Stadt hat sich dennoch nie ganz mit der VW-geprägten Sozialstruktur abfinden können. Schon in den 50er Jahren galt es, durch Schaffung und Ansiedlung von Arbeitsplätzen im tertiären Bereich, die Sozialstruktur der Stadt abzurunden und zu »veredeln«. Den Ausbau der zentralörtlichen Infrastruktur (Schulwesen, Krankenhaus, Behörden) bzw. des privaten Handels- und Dienstleistungsbereichs verfolgte man also nicht nur aus ökonomischen Gründen, sondern ganz bewußt auch mit Blick auf die Sozialstruktur: »Und seien es nur ein paar hundert Beschäftigte im Tertiärbereich. Wir wollten das Milieu der Stadt aufwerten. Sind da aber von allen Seiten ziemlich im Stich gelassen worden. Selbst als die VW-Stiftung gegründet wurde, entschied man sich gegen die Stadt: die Stiftung kam nach Hannover. Das war eine große Enttäuschung.«³⁴

Zur Zeit des Aufbaus des Universitätswesens in den 60er und 70er Jahren hoffte man in Wolfsburg auf die Gründung einer Universität, zumindestens einer Fachhochschule in der Stadt. Aber auch diese Hoffnung zerschlug sich. Immerhin wird 1988/89 ein Institut für Fahrzeugbau des FH Braunschweig/Wolfenbüttel in Wolfsburg seinen Lehrbetrieb für zunächst 60 Studenten aufnehmen. Dies dürfte wahrscheinlich nur deshalb möglich geworden sein, weil sich das VW-Werk und die Stadt Wolfsburg an der Finanzierung des Institutes (inkl. der Personalkosten) beteiligen werden.

Darüber hinaus hat sich die Hoffnung der Stadt hinsichtlich einer Abrundung der Sozialstruktur teilweise auf das VW-Werk selbst gerichtet und auf dessen interne Tertiärisierung: Vor allem durch den Ausbau der Konzernverwaltung und der Forschungs- und Entwicklungsabteilung hat sich der Anteil der Angestellten bei VW stark vergrößert, heute sind fast ein Viertel aller VW-Beschäftigten Angestellte! Dieser Angestelltenboom ist aber offensichtlich nicht so stark gewesen, daß Wolfsburg seinen Charakter als Arbeiterstadt verloren hätte. Insbesondere ist keine entscheidende Veränderung im soziokulturellen Milieu der Stadt erkennbar. Die Gruppe der mittleren, höheren und leitenden Ingenieure und Kaufleute bei VW tritt im gemeindli-

³³ W. Hesse (s. A 16), S. 62.

³⁴ Der ehemalige Oberstadtdirektor Hesse in einem Gespräch mit einem der Verfasser am 24. 11. 84.

chen Leben kaum in Erscheinung.³⁵ »Sie gehen zwar als private Konsumenten in die Sportvereine, in die Stadtbücherei, ins Theater usf., übernehmen aber sehr selten Funktionen in Vereinen, Verbänden und den Parteien, engagieren sich kaum im kulturellen Leben. Viele von ihnen wohnen noch nicht allzu lange in Wolfsburg und haben noch Kontakte woandershin, sind z. T. noch mobilitätsorientiert und wollen deshalb nicht in Wolfsburg Wurzeln schlagen, sind beruflich stark eingespannt und sind ausschließlich wegen der Verdienstmöglichkeiten und/oder beruflichen Karriere nach Wolfsburg gekommen und nicht etwa, weil die Stadt sie angelockt hätte. So bleiben sie (noch) auf Distanz zur Stadt und pendeln zwischen der Arbeit bei VW und der privat verbrachten Freizeit im Eigenheim mit Garten.«³⁶

Mallet³⁷ hat ja bekanntlich zur »neuen Arbeiterklasse« die Wissenschaftler, die Ingenieure und Techniker, die in den Konstruktions- und Forschungsabteilungen der modernen Industrie arbeiten, aber auch die leitenden Angestellten und die qualifizierten Arbeiter zusammengefaßt. Bei aller Fragwürdigkeit dieses Konzeptes und der Differenzierungen innerhalb dieser neuen Klasse hinsichtlich betrieblicher Stellung, Funktion, Ausbildung und Bezahlung so scheint sie doch zumindestens dahingehend »homogen«, daß sie die bürgerliche Kultur nicht lebt und trägt, sondern sie allenfalls partiell konsumiert. Insofern ist Wolfsburg Arbeiterstadt in diesem erweiterten Sinne geblieben; das Milieu der Stadt ist Ausdruck der Hegemonie dieser »neuen Arbeiterklasse«. Aber nicht darin unterscheidet sich Wolfsburg von Städten wie Hannover, Braunschweig oder Osnabrück (auch dort stellt die neue Arbeiterklasse die Bevölkerungsmehrheit), sondern durch das nur in Ansätzen Vorhandensein subkultureller Milieus: Keine sichtbaren Studenten- oder Geschäftsleutemilieus, keine sich öffentlich in Szene setzende Honoratiorenclique oder Bildungsschickeria, keine Yuppies, keine Arme-Leute-Ghettos, kaum Drop-outs, keine traditionelle Arbeiterkultur, sieht man einmal von einer recht lebendigen »Kleingärtnerszene« ab. Auch die Ausländer, in Wolfsburg vor allem Italiener, fallen weniger auf als anderswo. Wolfsburgs Sozialstruktur und kulturelles Milieu ist seltsam konturlos geblieben. Großstädtische Heterogenität hat die Stadt in den ersten 50 Jahren ihrer Existenz erst in Ansätzen hervorgebracht: Zu erwähnen wären hier die dörflichen bzw. kleinstädtischen Milieus in den eingemeindeten Ortschaften, die sich herausbildenden Status- und Prestigeunterschiede der einzelnen Stadtteile in der Kernstadt oder die sich immer deutlicher abzeichnenden Stadtteilmilieus aufgrund unterschiedlicher Altersstrukturen in den einzelnen Stadtvierteln.

³⁵ »Die Wolfsburger gingen auch wenig aus. Die VW-Führungsschicht schon gar nicht.« W. Hesse (s. A 16), S. 75.

³⁶ U. Herlyn u. a. (s. A 5), S. 91.

³⁷ S. Mallet (s. A 25).

IV. Wolfsburg als junge Stadt

»Im Jahre 2000 ist jeder vierte Bürger über 60 Jahre alt.« Mit dieser Überschrift wurde in den Wolfsburger Nachrichten vom 20. 1. 1988 ein Artikel über den natürlichen Alterungsprozeß der Wolfsburger Bevölkerung veröffentlicht, der zeigen soll, daß die für die Bundesrepublik erwartete Zunahme älterer Bewohner für die »junge Stadt« Wolfsburg eine besondere Planung erfordert. Die für verschiedene Politikbereiche folgenreiche Zunahme bedeutet nämlich in Wolfsburg in absoluten Zahlen eine Steigerung um 10 000 Personen über 60 Jahre (etwa die Hälfte der jetzigen Zahl alter Menschen über 60 Jahre) bis zur Jahrtausendwende. Das bedeutet, daß im Jahre 2000 in der »jungen Stadt« Wolfsburg prozentual in etwa so viele alte Menschen wohnen wie in der Bundesrepublik³⁸ und sich damit der Altersaufbau »normalisiert« hat.³⁹ Allerdings – und das sind die sehr langfristigen Wellen von atypischen Altersstrukturen – wird die Normalisierung nur eine kurze Zeit andauern, weil sich später die Überalterung in Wolfsburg dramatisch zuspitzen wird, wenn nicht nur die Kinder der im und nach dem Zweiten Weltkrieg zugezogenen jungen und mobilen Bevölkerungsgruppen alle alt geworden sind, sondern auch deren Enkel, die sich heute am Ende des zweiten Lebensjahrzehnts, überwiegend jedoch im dritten Lebensjahrzehnt befinden. Wenn man davon ausgeht, daß erst nach »Durchwachsen« dieser starken Zuzugs- und Geburtskohorten der Altersaufbau insgesamt sich beruhigt und normalisiert, dann ist man gar nicht mehr so weit entfernt von den theoretischen Annahmen von H. G. Peisert, der von etwa 100 Jahren ausgeht, in denen sich erst die Besonderheiten des Altersaufbaus neuer Städte verlieren.⁴⁰

Die Anomalien der Altersstruktur der Wolfsburger Bevölkerung früher und heute werden am deutlichsten, wenn sie mit dem jeweiligen Altersaufbau der Bundesrepublik verglichen werden (vgl. Abb. 6 und 7). Vor 30 Jahren zeigten sich noch mit aller Schärfe die für Neubausiedlungen klassischen Über- und Unterbesetzungen: Die jungen und mobilen Altersgruppen sind deutlich überrepräsentiert mit entsprechend vielen Kindern und einem deutlichen Defizit an älteren Menschen über 50 Jahren (über 65 Jahre waren nur 5% gegenüber 10,5% im Bundesdurchschnitt). Heute erkennen wir bei erheblich veränderter bundesrepublikanischer Altersgliederung eine weitgehende Angleichung des Wolfsburger Altersaufbaus, der immer noch einen Überhang bei den Kindern der ersten starken Zuzugskohorten, also den heute 40–50jährigen und deren überwiegend in den 60er Jahren geborenen Kindern, aufweist. Diese Angleichung der Altersstrukturen ist einmal auf die sich zwar in den

³⁸ So wird prognostiziert, daß im Jahr 2000 in Wolfsburg 17% der Einwohner über 65 Jahre alt sein werden, in Braunschweig sind es 2% mehr, in Niedersachsen 1% weniger und in der Bundesrepublik 1% mehr (vgl. Wolfsburger Nachrichten vom 6. 11. 1987).

³⁹ Vgl. M. Schwonke und U. Herlyn (s. A 5), S. 70.

⁴⁰ H. G. Peisert, Bevölkerungsentwicklung in Neuen Städten, Hannover 1959.

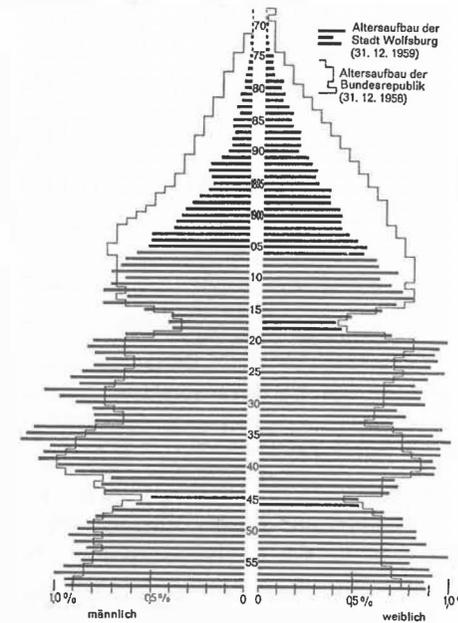


Abb. 6 Lebensbaum der Bundesrepublik und der Stadt Wolfsburg 1958/59.

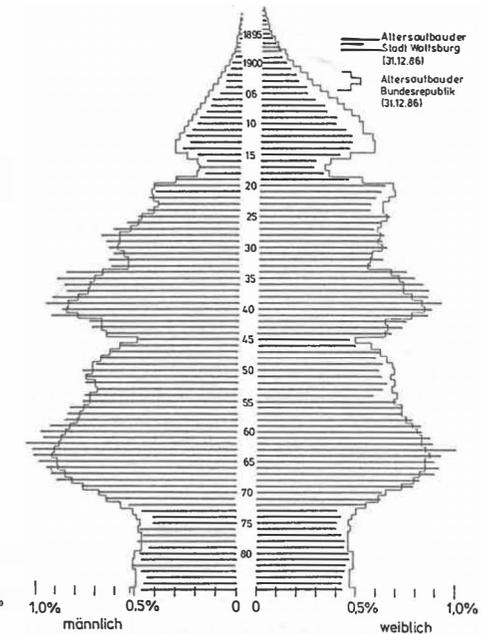


Abb. 7 Lebensbaum der Bundesrepublik und der Stadt Wolfsburg 1986.

60er und besonders 70er Jahren durchschnittlich abschwächende, aber immer noch über dem Durchschnitt vergleichbarer niedersächsischer Städte liegende Zuwanderung von jüngeren Personen zwischen 20 und 40 Jahren zurückzuführen; zum anderen hängt sie mit einer umfänglichen Eingemeindung im Jahre 1972 zusammen: »Rund 35 000 EW sind »Eingemeindungsgewinne«, ergeben sich also nicht aufgrund von Wanderungs- und/oder Geburtenüberschüssen, sondern aus dem Verwaltungsakt der Erweiterung des Gemeindegebietes«⁴¹ und diese eingemeindete Bevölkerung hatte einen »normaleren« Altersaufbau.

Der – wie gesehen – ursprünglich atypische Altersaufbau der ganzen Stadt wiederholte sich im Laufe der Geschichte der Stadt in jedem gerade fertig gewordenen neuen Stadtviertel, die erheblich von dem jeweiligen Durchschnitt der gesamtstädtischen Altersstruktur abweichen (vgl. Abb. 2). Es gibt somit in der noch an Bewohnern jungen Stadt einige extrem überalterte Stadtteile (vgl. Tab. 1). Diese auch aus anderen Städten bekannten demographischen Wellen erreichen in Wolfsburg eine besondere Höhe, weil in verschiedenen Zeitabschnitten fast alle Zuwanderer in ein- und dasselbe Stadtviertel kamen.

⁴¹ U. Herlyn u. a. (s. A 5), S. 65; vgl. zu Problemen der Gebietsreform in Wolfsburg insb. W. Tessin, Stadtwachstum und Stadt-Umland-Politik, München 1986 und seinen Beitrag in diesem Heft.

Stadtteile (vgl. Abb. 2)		Anteil über 60 Jahre
Steimker Berg	überaltert	44,3%
Hohenstein		38,5%
Köhlerberg		37,1%
Hageberg		35,8%
Wohltberg		35,1%
Kreuzheide	überdurchschnittlich	10,8%
Teichbreite	jung	10,3%
Detmerode		9,0%
Westhagen		6,5%
Stadt insgesamt		18,3%

Quelle: Stadtentwicklungsamt Wolfsburg, Seniorenbefragung 1986, S. 5 (gekürzte Wiedergabe)

Tabelle 1: Anteile der über 60jährigen Bewohner in ausgewählten Stadtteilen am 1. 1. 1987

Dementsprechend schwankt der Bedarf an auf Kinder und Jugendliche bezogenen Einrichtungsplätzen, vor allem Schulen, stark, was die lokale Planungspolitik vor nicht geringe Aufgaben stellt. Reagierte man früher darauf mit beweglichen Klassen und der Veränderung der Schulbezirke, so konnten wir in der zweiten Untersuchung nach einer kleinen Fallstudie der Stadtviertel Teichbreite und Rabenberg feststellen, »daß die »Kinder- und Schülerberge« durch elastische Einzugsbereiche aufgefangen und reguliert werden«,⁴² Aber nicht nur die Auslastung kinderbezogener Einrichtungen – teilweise wurden bereits Grundschulen geschlossen – schwankt, sondern auch z. B. der Bedarf an Bestattungsplätzen. Kamen im Durchschnitt der Jahre 1948–1957 auf 1000 Einwohner 5,2 Gestorbene, so waren es im Durchschnitt der Jahre 1975–1984 schon 8,7 Gestorbene.⁴³

Schließlich wird man auch Umnutzungen vornehmen, wenn Infrastruktureinrichtungen für bestimmte Zwecke nicht ausgelastet werden. Dies mag im Einzelfall für die Betroffenen ärgerlich und für die Planungsverantwortlichen schwierig sein, aber soziologisch interessanter sind die über die Verteilung und Nutzung einzelner Einrichtungen hinausgehenden Konsequenzen von besonderen Altersstrukturen. Die Tatsache, ob jüngere oder ältere Menschen in einer Stadt überwiegen, teilt sich dem gesamten Leben der Stadt mit, bestimmt gewissermaßen ihren Rhythmus, denn alte Menschen spielen nicht nur in ökonomischer bzw. steuerlicher Hinsicht eine besondere Rolle.

»Man muß sie auch als Faktoren der Integration ernstnehmen. Sie tradieren ein Stück Stadtgeschichte, sie halten an Verhaltensnormen fest und geben sie weiter, sie sind die länger Ansässigen, die ihr Interesse und ihre Energie nicht mehr primär dem

Beruf und dem Aufstieg zuwenden. Sie haben sich in der Regel am Wohnort auf Dauer eingerichtet und repräsentieren das Dauernde. Ihre »Beschaulichkeit«, ihre durch lange Erinnerungen bestimmte Einstellung zu ihrem Wohnort, die sich in den immer wiederkehrenden Gesprächen über das, was früher war, ausdrückt, wirken mit an dem, was einer Stadt Atmosphäre gibt. Hierfür ist nicht nur das Alter der Gebäude, sondern auch das Alter der Bewohner wichtig. Die ältere Generation verharrt in der Regel räumlich, sozial und im Verhalten auf der Position, die sie erreicht hat. Sie wird damit zum stabilisierenden Faktor, auf den gerade eine lebendige und dynamische Stadt nicht verzichten kann.«⁴⁴

Das langjährige weitgehende Fehlen dieser Bevölkerungsgruppe verlieh dem alltäglichen Leben im positiven Sinne eine oft hervorgehobene Dynamik, eine fortschrittsorientierte Geschäftigkeit. Ins Negative gewendet erscheint diese Qualifizierung in der häufig von den Bewohnern genannten Metapher »hektische Stadt«, in der die Menschen keine Zeit füreinander zu haben scheinen. Arbeit und Konsum sind die beiden Pole, zwischen denen das eigentliche Leben in Wolfsburg – in den 50er Jahren auch »Goldgräberstadt« genannt – zu kurz zu kommen scheint. Das Fehlen von Muße und Beschaulichkeit im Alltag (man hat keine Zeit und muß weiter: »Wenn ich heute jemand treffe, immer den Blick auf die Uhr; als wenn sie wegläuft« (Facharbeiter, 42 Jahre alt) hängt sicherlich auch mit der Unterrepräsentation alter Leute zusammen wie eben auch mit den vergleichsweise vielen Kindern, die dem Wolfsburger Erscheinungsbild auf den Straßen und Plätzen lange Zeit den Stempel aufdrückten. Der weitgehende Ausgleich von Jung und Alt in den letzten Jahren hat zunehmend zu einer Normalisierung und Beruhigung geführt. Hinzukommen die in Wolfsburg schon seit längerer Zeit üblichen Vorruhestandsregelungen (besonders die 58er Regelung), die mit dazu beitragen, daß die nicht direkt vom Arbeitsrhythmus geprägte Schicht von Einwohnern in Wolfsburg zunimmt.

Die Rede von der »jungen Stadt« war aber nicht nur auf das Lebensalter der Bevölkerung bezogen, sondern meinte von Anfang an auch die neuen Bauten, die alle aus der Lebenszeit der Bewohner stammten. Es gab bis auf Ausnahmen (z. B. St.-Annen-Kirche, Schloß Wolfsburg) keine baulichen Überlieferungen aus früherer Zeit. Die Bewohner vermissen die Gegenwart der Geschichte, vor allem alte Häuser, die aus anderen historischen Epochen stammen. Die aus dem Kriege stammenden Wohngebiete in der Stadtmitte sind zwar inzwischen weitgehend unter Denkmalschutz gestellt, aber das ändert nichts daran, daß man überwiegend in neuerer Architektur leben muß. Die alten Gebäude repräsentieren andere historische Zeiten und vermitteln immer auch damit zunächst die Vorstellung eines anderen Lebens und bieten sich für mannigfache Projektionen an. So kommt es nicht von ungefähr, daß häufig auf das alte Braunschweig verwiesen wird und man voller Stolz auf den nahe gelegenen,

⁴² U. Herlyn u. a. (s. A 5), S. 164.

⁴³ Statistisches Jahrbuch der Stadt Wolfsburg 1984, S. 35.

⁴⁴ M. Schwonke und U. Herlyn (s. A 5), S. 71.

inzwischen eingemeindeten Ort Fallersleben verweist. In der Tat hat man mit der Eingemeindung von 1972 über 1000 Jahre alter Ortschaften (wie Vorsfelde und Fallersleben) die Gelegenheit benutzt, Wolfsburg an geschichtlicher Tradition teilnehmen zu lassen. Schon bei der Gründung der Stadt hieß Wolfsburg: »Stadt des KdF-Wagens« bei Fallersleben. Es ist der Geburtsort von Heinrich Hoffmann von Fallersleben, dessen Geburtshaus heute neben dem Schloß im Fachwerkstil aus dem 16. Jahrhundert und dem alten Brauhaus die attraktivsten Häuser in diesem traditionsreichen Ort darstellen. In einem kürzlich über Wolfsburg erschienenen Journal heißt es: »Ganze Straßenzüge wie z. B. die Westerstraße in Fallersleben mit ihren zum Teil noch aus dem 17. Jahrhundert stammenden Bürgerhäusern oder die Amtsstraße in Vorsfelde stehen als Ensemble unter Denkmalschutz und werden von den Bürgern mit viel Liebe und finanziellem Aufwand erhalten.«⁴⁵ Die Pflege des historischen Erbes im Raum Wolfsburg läßt sich die Stadt durch umfängliche Bauerhaltungsmaßnahmen sehr viel Geld kosten. Wenn auch bis auf Ausnahmen die Zeugen vergangener Zeiten weitgehend fehlen, so ist doch der lebenszeitgeschichtliche Wandel der Baukultur an fast keinem Ort besser ablesbar als in Wolfsburg, denn alle städtebaulichen Leitbilder schlagen sich lupenrein in der Stadt nieder (vgl. den Beitrag von D. Kautt).

V. Wolfsburg als »Stadt aus der Retorte«

Wenn A. Mitscherlich vor gut 20 Jahren polemisch sagte: »Städte werden produziert wie Automobile«,⁴⁶ so trifft dieser Satz in seiner entwaffnenden, die ganze Unbekümmertheit technizistischer Planungsorientierung offenlegenden Brutalität auf keine andere Stadt besser zu als auf die Volkswagenstadt Wolfsburg. Mit diesem häufig gebrauchten Begriff wird darauf abgehoben, daß die Stadt nicht organisch gewachsen ist, sondern in einem einzigen Entwurf als künstliches Gebilde am Reißbrett von Architekten entstanden ist. Gerade die Bezeichnung »Retortenstadt« zeigt an, daß die Mixtur zwar eine gebrauchsfähige, funktionierende Umwelt hervorgebracht hat, aber auch, daß die geschichtslose räumliche Umgebung dem geschichtlich lebenden und denkenden Menschen letztlich fremd bleiben muß und sie sich deshalb einer emotional gefärbten Aneignung sperrt. Die moderne Umgebung wurde durchweg als kalt, nüchtern, abweisend, ungemütlich bezeichnet, mit der man »nicht warm« werden kann. Es war ja in Wolfsburg nicht so wie in vielen Städten, die neben anderen ein oder zwei moderne Viertel haben, sondern bis auf wenige Ausnahmen bestand alles

⁴⁵ J. Maaß, Denkmalpflege in einer jungen Stadt, in: Architektur und Wirtschaft Journal Wolfsburg, Wiesbaden 1987.

⁴⁶ A. Mitscherlich, Die Unwirtlichkeit unserer Städte – Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt 1965, S. 33.

aus Modernität, für die es kaum Anknüpfungspunkte für die größtenteils aus gewachsenen Orten anderer Regionen Zuwandernden gab.

Wenn die Vorgeschichte des Individuums keine Entsprechung in einer geschichtsarmen städtischen Umwelt findet, wie z. B. in der modernen Umgebung der Neuen Stadt Wolfsburg, dann kann es zu einer »Beschränkung der psychischen Bewegungsfreiheit« kommen: In einem solchen Fall sind – wie H. P. Bahrtdt ausgeführt hat – die Betroffenen in der »eigenen Epoche eingesperrt«.⁴⁷

Bezeichnend für die Schwierigkeiten, sich die Stadt als »ihre« Umwelt zu erschließen, ist z. B., daß man wegen des Einkaufs langlebiger Konsumgüter häufig genug in das ca. 30 km weit entfernte Braunschweig fährt, was nicht allein mit dem breiter gefächerten und qualitätsvolleren Angebot allein erklärt werden kann. In der Altstadt von Braunschweig – einer Stadt mit »Patina« – wird ein »gewisses Flair« wahrgenommen, d. h., man ist mit der Kulisse dieser alten, traditionsreichen Stadt vertraut, man hält sich gerne dort auf und fühlt sich in der Atmosphäre eher geborgen als in Wolfsburg, wo »überall der Wind bläst«, daß »man regelrecht friert« und die Straßen und Häuser »nichts ausstrahlen«. Was viele bewegt, drückt einer der sog. »Pioniere« plastisch aus: »In Braunschweig – nur 25 km weg – ist es doch ganz anders in der Innenstadt. Wenn Sie z. B. da rumgehen, spazieren gehen, merken Sie, daß dort ein gewisses Flair vorhanden ist. Das haben Sie hier nicht. In Wolfsburg hasten alle nur und haben als Ziel nur das Einkaufen. Aber wenn Sie durch Braunschweig gehen, da sitzen die Leute, trinken Kaffee – es sind auch viele Studenten da. Es gibt ein städtisches Treiben, das es in Wolfsburg, der Arbeiterstadt, nicht gibt« (Bauführer, 51 Jahre alt, seit 1942 in Wolfsburg).

Es scheint ein Beleg für die nicht ohne weiteres in die eigene Lebenswelt integrierbare moderne bauliche Umwelt in der Massierung wie in Wolfsburg zu sein, daß die Klage über eine fehlende Atmosphäre sich so hartnäckig hält. In einer Untersuchung zur Ortsbezogenheit in Wien konnte festgestellt werden: »Die spezifische Ausstrahlung einer Gegend (Image, Prestige, Atmosphäre) wird im Lauf der Zeit vergessen und irrelevant. Atmosphäre weicht sozialen Motiven der Verbundenheit mit einem Ort.«⁴⁸ Es wird in Wolfsburg eine längere Zeit dauern, bis die überwiegend moderne bauliche Umwelt, der es anscheinend an Ausstrahlungsmacht mangelt, in den Lebenszusammenhang der Bewohner als positiver Faktor integriert werden kann. Die Akzeptanz dieser Umwelt ändert sich nun grundlegend mit dem Faktum der Vertrautheit in den »formativen Jahren«⁴⁹ und damit der Dauer des Wohnens in diesem Ort.

⁴⁷ H. P. Bahrtdt, Geschichtliche Bedingtheiten der Wahrnehmung – Wahrnehmung von Geschichtlichem, unveröff. Ms., 1975, S. 9f.

⁴⁸ E. Bodzenta / J. Speiser und K. Thum, Wo sind die Großstädter daheim?, Wien 1981, S. 106.

⁴⁹ Mit diesem Ausdruck meint Inglehart die ersten 20 Jahre, die den Menschen besonders nachhaltig prägen; vgl. R. Inglehart, Wertwandel in den westlichen Gesellschaften, in: H. Klages und P. Kmiecik (Hrsg.), Wertwandel und gesellschaftlicher Wandel, Frankfurt 1979.

Gerade bei den in Wolfsburg Aufgewachsenen – so konnten wir feststellen – wurde die Modernität der Stadt nicht so negativ empfunden als von jenen, die in ihren jungen Jahren eine andere Umwelt erlebt hatten. In diesem Zusammenhang dürfen auch nicht die positiv empfundenen Momente wie Sauberkeit, Ordentlichkeit und insbesondere die großzügig gestalteten und walddreichen Frei- und Grünflächen vergessen werden.

Die Metapher von Wolfsburg als Stadt aus der Retorte bezieht sich nun nicht nur auf das äußere Bild der Stadt, sondern auch auf die Bevölkerungszusammensetzung. Vor allem die nicht in Wolfsburg geborenen Einwohner haben nicht nur Distanz zu dem äußeren Erscheinungsbild der Stadt, sondern auch ein distanziertes Verhältnis zur Einwohnerschaft, die einem lange Zeit verbreiteten Topos zur Folge als »zusammengewürfeltes Volk« bezeichnet wurde, weil sie aus ganz verschiedenen Gegenden Deutschlands, zu großen Teilen aus Gebieten östlich der Oder-Neiße, stammten.⁵⁰ In dieser Verschiedenartigkeit der geographischen wie – damit zusammenhängend – der kulturellen Herkunft sahen viele die wesentlichen Schranken zur sozialen Integration im Nahbereich des Wohnens wie in der ganzen Stadt. Wenn Gleichartigkeit eine der Voraussetzungen für integrative Prozesse darstellt, dann waren mit der Schichtzugehörigkeit, der Beschäftigung bei einem Arbeitgeber, dem VW-Werk, dem Lebensalter bzw. der Stellung im Lebenszyklus charakteristische Indikatoren von großer Ähnlichkeit vorhanden, die auf einen zügigen gemeindlichen Integrationsprozeß schließen ließen. Die Fremdheit, mit der sich die früheren Bewohner so sehr beschäftigten und die sich in einem über lange Zeit sehr distanzierten Verhältnis zur Stadt und zu den Menschen festsetzte, verwandelte sich einmal dadurch, daß die in den 60er und 70er Jahren Zuziehenden sich kulturell nicht so total fremd waren, zum anderen jedoch vor allem dadurch, daß die erste Wolfsburger Generation der hier Geborenen in den 70er Jahren zunehmend auch im öffentlichen Leben dieser Stadt in Erscheinung trat. Der Topos »zusammengewürfeltes Volk« verschwand im Laufe der Jahre zusehends und wurde in unserer zweiten Untersuchung im Jahr 1980 kaum noch erwähnt. Nicht das bewußte und nachträgliche Sich-Gewöhnen und Einfügen in die soziale Realität der Stadt, sondern gerade das selbstverständliche Hineinwachsen in das soziale Handlungsfeld am Heimatort vermittelt ein Zusammengehörigkeitsgefühl, das in der Regel die Grundlage sozialer, politischer und kultureller Initiativen darstellt. Viele sind zwar noch nicht mit letzter Selbstverständlichkeit Wolfsburger, aber die Kommunikationsstrukturen zwischen den Bewohnern haben sich doch stark in den 70er und 80er Jahren verdichtet, so daß der Grad an Identifizierung heute sich ganz wesentlich zur früheren Zeit verändert hat.

⁵⁰ In der ersten Wolfsburg-Studie wurde der Bevölkerungsanteil der Flüchtlinge und Heimatvertriebenen für das Ende der 50er Jahre mit über der Hälfte der Bevölkerung Wolfsburgs angegeben; vgl. M. Schwonke und U. Herlyn (s. A 5), S. 64.

Den Grad an Identifizierung haben wir versucht zu messen mit dem Begriff Heimat, der zwar in der Geschichte stark ideologiebefrachtet ist,⁵¹ dem aber sowohl zur Zeit der ersten Untersuchung in den 50er und frühen 60er Jahren ein hoher Aufforderungscharakter zukam als auch 20 Jahre später, als es nach einer Zeit der konsequenten gesellschaftlichen Modernisierung in den 60er und frühen 70er Jahren zu einer Renaissance des Heimatgefühls kam. Der Anteil der von uns befragten über 40jährigen und mindestens 20 Jahre in Wolfsburg Wohnenden, die sich in der Volkswagenstadt heimisch fühlen, ist in den letzten Jahrzehnten stark angestiegen und das, obwohl es sich in großer Zahl um Flüchtlinge und Vertriebene handelte, die ihre angestammten Heimatorte wider Willen verlassen hatten. Die Tatsache, daß selbst den gebürtigen Wolfsburgern zwischen 20 und 40 Jahren die Stadt nicht mehr am Herzen liegt als den älteren zugezogenen Einwohnern, mag als Indiz für die immer mehr an Boden gewinnende Theorie sein, daß Heimat eben nicht ohne weiteres mit dem Ort der Geburt bzw. frühen Kindheit gleichgesetzt werden kann, wie es in dem geflügelten Wort anklingt: »Vergiß nie die Heimat, wo Deine Wiege stand, Du findest in der Fremde kein zweites Heimatland«; sondern, daß Heimat die aktiv angeeignete Umwelt eines Ortes ist, an dem wesentliche Erfahrungen zur Gewinnung von Identität erlebt wurden und werden im Sinne des Philosophen Waldenfels: »Heimat ist etwas, was erworben und gestaltet und nicht bloß vorgefunden wird ... Es gibt keine natürliche Heimat ... Wir haben immer noch Heimat vor uns.«⁵²

Das Ergebnis unserer Untersuchung muß aber auch als Kohortenschicksal interpretiert werden insofern, als viele der von uns Befragten gezwungen worden waren, Haus und Hof in Dorf und Stadt aufzugeben und zu verlassen. Nach einer teils wechselvollen Lebensgeschichte war die Stadt Wolfsburg mit ihren herausragenden Arbeitsplatzmöglichkeiten die letzte Chance, um wieder festen Boden unter die Beine zu bekommen, und diese Chance ließen sie sich nicht entgehen, sondern griffen nach dem Strohalm und zwangen sich gewissermaßen – übertrieben formuliert –, in Wolfsburg ihre zweite Heimat zu finden. Für die Zunahme der Heimatbezogenheit als eine »Form der Zugehörigkeit«⁵³ sind eine Reihe von Faktoren zu benennen:

– eine im Vergleich zu anderen Städten höhere Seßhaftigkeit und Wohnungsimmobilität. Die Wolfsburger sind ausgesprochen seßhaft, denn mehr als die Hälfte der

⁵¹ W. Jens, Nachdenken über Heimat, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 9. 6. 1984, Nr. 134; I. M. Greverus, Auf der Suche nach Heimat, München 1979; F. Lenz-Romeiß, Die Stadt – Heimat oder Durchgangsstation, München 1970; W. v. Bredow und H. F. Foltin, Zwiespältige Zufluchten. Zur Renaissance des Heimatgefühls, Berlin – Bonn 1981; M. Schwonke und U. Herlyn (s. A 5).

⁵² B. Waldenfels, Heimat in der Fremde, in: ders., In den Netzen der Lebenswelt, Frankfurt 1985, S. 36; vgl. auch E. Führ: »Heimat ist eine Qualität von Aneignung der Welt, sie ist ein Aspekt von Arbeit, also Aufnahme und Veränderung von Wirklichkeit«, in: Wieviel Engel passen auf die Spitze einer Nadel, in: ders. (Hrsg.), Worin noch niemand war: Heimat. Eine Auseinandersetzung mit einem strapazierten Begriff, Wiesbaden und Berlin 1985.

⁵³ W. v. Bredow / H. F. Foltin (s. A 11).

1960 Befragten lebte 20 Jahre danach im Jahr 1980 noch in ihren alten Wohnungen. Es muß hier jetzt offen bleiben, inwieweit es sich um eine gewollte oder erzwungene Sesshaftigkeit handelt.

- städtebauliche Faktoren wie Umgestaltung des Zentrums zu einem unverwechselbaren Mittelpunkt (Beurteilung überwiegend positiv) und Einbeziehung von Tradition und Heimatverbundenheit durch Eingemeindung historischer Orte wie z. B. Fallersleben.
- die Beziehungen zu Nachbarn haben – obgleich in der Regel ähnlich distanziert wie anderswo – sich bei den Altwolfsburgern erheblich intensiviert und werden positiv beurteilt. Die jungen, in der Stadt geborenen und aufgewachsenen Wolfsburger sind ohnehin in weit stärkerem Umfang in ein Netz nachbarschaftlicher Beziehungen integriert. Unter den Verhältnissen standardisierter Neubauwohnungen des sozialen Wohnungsbaus hat sich in Wolfsburg jedoch keine arbeiterspezifische Nachbarschaftskultur entwickelt, wie in älteren Wohngebieten mit über Generationen gewachsenen sozialen Quartierzusammenhängen.
- der soziale Verkehrskreis mit Bekannten und Verwandten hat sich erheblich ausgedehnt. Die Zahl der Bewohner ohne Verwandte hat sich über die Dauer von 20 Jahren halbiert und nur noch ungefähr jeder 10. von uns befragte Alteinwohner hat keine Kontakte zu Bekannten. Mit dem Ausbau der Stadt hat die Erweiterung der sozialen Netzwerke in Bekanntschaft und Verwandtschaft Schritt gehalten, von denen im wesentlichen die soziale Unterstützung in alltäglichen Problemsituationen geleistet wird.⁵⁴ Die Wechselschicht-Arbeit beschränkt weniger die Zahl der Kontaktpartner, aber beeinflusst stärker das soziale Klima der »hektischen«, »rastlosen« Stadt Wolfsburg. Anders als vor 20 Jahren sind heute auch die Neuzuzügler sozial eingebunden, wenn sie verständlicherweise auch noch nicht über die Kontaktdichte der Alteinwohner verfügen.
- die Mitgliedschaft in Vereinen hat in Wolfsburg stärker zugenommen als in der gesamten Bundesrepublik in dem untersuchten Zeitraum von 20 Jahren. Gerade ihnen kommt – wie von den befragten Experten immer wieder betont wird – die Funktion zu, Bewohner (auch gerade Neubürger) sozial zu verankern.

Es gab eine gewisse Parallelität zwischen Stadtwachstum und individuellen Lebensgeschichten insofern, als beiden in der Regel die Expansion gemeinsam war, was mehrmals in den Interviews hervorgehoben wurde.⁵⁵ Diese Aufbruchstimmung wird sich mit der Stagnation der baulichen Entwicklung und altersmäßigen Konsolidierung verflüchtigen, bleiben wird aber – so ist zu hoffen – ein sozialer Zusammenhang, der das Heimisch-Sein an diesem Ort ganz wesentlich begründet.

⁵⁴ Vgl. M. Diwald, Sozialkontakte und Hilfeleistungen in informellen Netzwerken, in: W. Glatzer und R. Berger-Schmitt (Hrsg.), Haushaltsproduktion und Netzwerkhilfe, Frankfurt 1986; vgl. außerdem H. Keupp und B. Röhrle (Hrsg.), Soziale Netzwerke, Frankfurt 1987.

⁵⁵ Vgl. U. Herlyn u. a. (s. A 5), S. 251 ff.

VI. Zusammenfassung und Ausblick

In retrospektiver Betrachtung der Stadtentwicklung sehen wir ganz deutlich, daß neben Wandlungen auch viele Kontinuitäten vorhanden sind. Allen voran die Tatsache, daß die Volkswagenstadt die Stadt des Volkswagens geblieben ist mit allen Vorteilen, aber auch mit Nachteilen, die sich am deutlichsten in den bisherigen drei Krisen von 1966/67, 1971/72 und der größten im Jahre 1974/75 manifestierten. In und mit diesen Krisen wurde auch der Bevölkerung deutlich, daß mit dem Abklingen des Wirtschaftswunders im Nachkriegsdeutschland auch Wolfsburg an die »Grenzen des Wachstums« kam. Um im Bild des Lebenslaufs zu bleiben, die Stadt war ausgewachsen, die Zeit des schnellen jugendlichen Wachstums war abgeschlossen. Schon heute können wir sagen, daß der Stadt, die wie kaum eine andere sich in kurzer Zeit einiger Jahrzehnte von einer überwiegend aus Baracken bestehenden Werksiedlung (vgl. Abb. 3) zu einer Großstadt (vgl. Abb. 4) entwickelt hatte, eine gewisse Beruhigung des phasenweise hektischen Stadtausbaus gut getan hat. Für viele Wolfsburger war die Geschwindigkeit des Wachstums – verkörpert in immer wieder neuen, imposanten Stadtteilen – fast nicht mehr verkraftbar, obwohl gerade der Bau neuer Stadtteile mit ihrem Signal- und Symbolcharakter für viele Bewohner am deutlichsten Abschnitte der Stadtentwicklung anzeigen. Wenn E. Kuby noch 1957, also fast 20 Jahre nach der Gründung, sagt: »Wolfsburg sei immer noch nichts anderes als eine komfortable Werksiedlung«,⁵⁶ so stimmt das heute schon lange nicht mehr: Wolfsburg wird zwar als eine Stadt erlebt, in der nun »alles da« sei, die »fertig« und »komplett« sei, aber es fehlt noch an den spezifischen städtischen Lebensformen, die zusammen Urbanität ausmachen.⁵⁷ Mit jedem Jahresring wird Wolfsburg einen Schritt auf jene Normalität hin machen, die nun einmal ältere Städte auszeichnet.

Wenn es im letzten Abschnitt hieß, daß das Heimatgefühl sich in Wolfsburg stark ausgebreitet hat, so hat daran sicherlich die Stadtplanung im weitesten Sinne einen nicht unerheblichen Anteil, denn wir möchten A. Mitscherlich zustimmen, der vor 20 Jahren sagte: »Die gestaltete Stadt kann »Heimat« werden, die bloß agglomerierte nicht, denn Heimat verlangt Markierungen der Identität eines Ortes.«⁵⁸ Gerade die Umgestaltung des Stadtzentrums (vgl. den Beitrag von J. Friedrichs und V. Kirchberg), in dem sich die Stadt selbst darstellt, bietet als ein Identifikationsraum ein treffliches Beispiel (Ganz schlicht, aber eindringlich drückte es ein Kraftfahrer aus: »Seitdem ist es in Wolfsburg wärmer geworden«). Doch bei aller Anerkennung der räumlichen Arrangements wissen wir, daß die Stadtgestalt zwar am sozialen Charakter der Bewohner mitwirkt; entscheidend sind jedoch für eine wachsende Integration die Bewohner selbst, die sich zunehmend weniger fremd sind in Wolfsburg. Die

⁵⁶ E. Kuby (s. A 24), S. 408.

⁵⁷ Vgl. H. P. Bahrdt, Städtische Lebensformen in Zukunft, in: Die alte Stadt 15 (1988), S. 68 ff.

⁵⁸ A. Mitscherlich (s. A 9), S. 128.

entscheidende Etappe ist die Tatsache, daß zunehmend hier auch in Wolfsburg Geborene und Aufgewachsene die Geschicke der Stadt in die Hand nehmen und eben nicht ein »zusammengewürfeltes Volk« von Zugewanderten, sondern Einheimische. Unter dem Gesichtspunkt der »gemeinsamen Erlebnisschichtung« (K. Mannheim) wird man in den 90er Jahren dieses Jahrhunderts eine weitere Etappe städtischer Integration erwarten können, wenn nämlich die zweite Generation von Wolfsburgern in dieser Stadt geboren und aufgewachsen ist. Mit dem Generationenwechsel werden auch jene Gebrauchsspuren im räumlichen Bereich, jene »anheimelnden Spuren generationslanger Benutzung«, jenes »bißchen Dreck«, nach denen sich die Menschen sehnen und jene Traditionen im sozialen Bereich zunehmen, die das schaffen, was immer noch oben auf der Vermisstenliste steht: Atmosphäre.

Städte können eben nicht – wie A. Mitscherlich kritisch gegen eine modernistische Stadtplanung einwendete – wie »Automobile produziert werden«, sondern benötigen eine lange Zeit, um Voraussetzung für lebenswerte Lebenszusammenhänge ihrer Bürger aus sich selbst heraus zu entwickeln. Immerhin rangierte vor einigen Jahren die Stadt Wolfsburg schon auf dem 10. Platz in der Zufriedenheitsskala bundesrepublikanischer Städte.⁵⁹ Ein bemerkenswertes Ergebnis für eine junge Stadt.

⁵⁹ J. Friedrichs, Städte. Eine Dokumentation, Offenburg 1980.

Die Lebenden verbindet das Nacheinander der gewesenen und der werdenden Generationen, Vergangenheit und Zukunft. Dort ist die physische wirkliche Erde, der bleibende Ort, das sichtbare Land, wodurch die stärksten Beziehungen und Verhältnisse notwendig werden. Während des gemeinschaftlichen Zeitalters bleibt aber dieses räumliche, jüngere Prinzip gebunden durch das zeitliche, ältere. Im gesellschaftlichen Zeitalter reißt es sich los, und dies ist das Dasein der Großstadt.

Ferdinand Tönnies, Gemeinschaft und Gesellschaft. Grundbegriffe der reinen Soziologie. Neudruck 1970, S. 253.

Dietrich Kautt

Stadtentwicklung in der Polarität städtebaulicher Leitbilder: Das Beispiel Wolfsburg

Zur Polarisierung der Reformansätze nach 1918 – Zur Selektion städtebaulicher Leitbilder im Dritten Reich – Neue Schlagwörter und alte Leitbilder – Die Wiederkehr des Funktionalismus – Die Wirtschaftswunderstadt – Von der Dichte zur Urbanität – Die Inszenierung der Stadtmittelpunkte – Und die Bodenfrage?

Zur Polarisierung der Reformansätze nach 1918

Eine historische Würdigung der 50jährigen Stadtbaugeschichte Wolfsburgs kann nicht unvermittelt im Gründungsjahr 1938 beginnen, weil der Frage nachzugehen ist, wie sich Fachwissen der Städtebauer und gesellschaftspolitische Auffassungen gegenseitig beeinflusst haben. Am gebauten Endergebnis der »fertigen« Stadt – und deren baulichen Veränderungen im Laufe der Zeit – sind seit jeher die tatsächlichen Herrschaftsverhältnisse durch die Baumeister sichtbar gemacht worden.

Die »Möglichkeit als Potenz« des Städtebauers, als dessen gestalterisches Vermögen findet Antrieb und Grenzen in der »Möglichkeit als Potentialität einer, leider unendlichen, Annäherung«¹ an die gesellschaftspolitischen Ideale in der Geschichte. Städtebauliche Leitbilder beschreiben diese Potentialität fachspezifisch. Der handelnde Städtebauer hängt von Leitbildern ebenso ab, wie er durch gedankliches oder gebautes (was ihm nur ausnahmsweise erlaubt wird) Experimentieren Anstoß zu Leitbildern und deren Veränderung gibt.

Städtebauliche Leitbilder sind überlokal und gruppenspezifisch an weltanschauliche »Lager« einer Gesellschaft gebunden. Bei örtlichen Entscheidungen stehen städtebauliche Leitbilder in Konkurrenz mit den Interessen natürlicher oder juristischer Personen, welche auf eine, subjektiv als bestmöglich erachtete, Grundstücksnutzung im weitesten Sinne gerichtet sind. Leitbilder sind in der politischen Diskussion gleichzeitig beliebte Argumentationshilfen zur Durchsetzung von Interessen, weil insoweit die Absicht, einen Vorteil zu erlangen, nicht offengelegt werden muß.

Weil in der Volkswagenstadt – anders als sonst beim Städtebau in Deutschland – so gut wie keine Rücksichten auf privates Grundeigentum oder vorhandene Bebauung zu nehmen waren, haben sich die allgemein anerkannten städtebaulichen Leitbilder dort jeweils rascher und mit weniger lokalen Abwandlungen in Gebautes umsetzen lassen als anderswo. Um so deutlicher heben sich in Wolfsburg die zeitlich aufeinanderfolgenden Leitbilder voneinander ab, meist im Unterschied nebeneinander erstell-

¹ Vgl. E. Bloch, Das Prinzip Hoffnung, Bd. 5, Frankfurt 1959, S. 282.

ter, in sich aber einheitlich gestalteter Wohnsiedlungen. Dies macht die Volkswagenstadt über die Lokalgeschichte hinaus wichtig als Zeugnis für die wechselhafte Entwicklung der Leitbilder in der jüngeren Städtebaugeschichte. Gegründet als »Stadt des KdF-Wagens« symbolisiert Wolfsburg zudem bis über die Wirtschaftswunderjahre hinaus in mehrfacher Weise die städtebauliche Diskussion über die »autogerechte Stadt«, was im Rückblick als Teil einer umfassenden Auseinandersetzung mit den Folgen der Industrialisierung gesehen werden muß.

Schon im 19. Jahrhundert waren angesichts der völlig unzutraglichen Wohn- und Arbeitsverhältnisse, welche die frühe Industrialisierung mit sich gebracht hatte, von einzelnen Reformern viele Ideen zur Erhaltung der »Volksgesundheit« und zur Lösung der »Sozialen Frage« entwickelt worden. Die Bandbreite der Reformvorschläge war sehr groß, entsprechend weit gestreut agierten unterschiedlich strukturierte Gruppierungen mehr oder weniger publikumswirksam für die Durchsetzung meist eng begrenzter Reformvorschläge. Wie viele Reformansätze um die Jahrhundertwende um allgemeine Anerkennung wetteiferten, kann hier nicht dargestellt werden. Die Breite des Spektrums kann ohne Anspruch auf Vollständigkeit aus folgender Aufzählung abgelesen werden: Turnerbewegung, Sozialdarwinismus und Volksbiologie, Erb- und Rassehygiene, reformerischer Wohnungsbau, Bodenreform, Städtebaukunst, Heimatschutzbewegung, Wandervogel, Gartenstadtbewegung u. a. Die Reformer zielten auf Verbesserungen der damaligen gesellschaftspolitischen Verhältnisse. Gemeinsam war ihnen eine mehr oder weniger ausgeprägte vaterländische Gesinnung. Dazu kam meist die Sehnsucht nach vorindustriellen Verhältnissen, bis auf jene Reformer, welche, ausgehend von den Ingenieurwissenschaften, die notwendige Verbesserung von Erschließung und Entsorgung (vom Abwasserkanal bis zur U-Bahn) zum Ausgangspunkt der Entwicklung neuer technischer Systeme machen wollten. Im Gegensatz zu diesen innerhalb der bürgerlichen Gesellschaft entwickelten Reformvorschlägen befanden sich die Vorschläge der Sozialisten, welche auf eine Änderung der gesellschaftlichen Verhältnisse und auf einen internationalen Zusammenschluß der Massen hinarbeiteten.

Ein revolutionärer Bruch der europäischen Geschichte hatte 1918 nur in Rußland stattgefunden. Dennoch kann das Ende des Ersten Weltkriegs als Stunde Null für die nunmehr verstärkt einsetzende städtebauliche Diskussion dieses Jahrhunderts in Europa bezeichnet werden. Angesichts des enormen technologischen Fortschritts und der nachfolgenden Kapitalkonzentration (Vertrustung) bei den Großfirmen, welche der Erste Weltkrieg ausgelöst hatte, und in affektbesetzter Einschätzung der innen- und außenpolitischen Zukunft angesichts des Verschwindens der drei Kaiser-Monarchien, sonderten sich die am fin de siècle so zahlreich entstandenen Zirkel und Gruppierungen immer rascher in zwei unterschiedliche, sich bald feindlich bekämpfende Lager.

Bezeichnenderweise war auch der »Deutsche Werkbund« diesem Polarisierungs-

prozeß unterworfen gewesen. Hatten sich bei dem 1907 von Großindustriellen und Künstlern gegründeten Verein noch die unterschiedlichsten Architektenpersönlichkeiten unter dem gemeinsamen Ziel zusammengefunden, mehr Lebensqualität durch bessere Gestaltung (auch industriell gefertigter Produkte) schaffen zu wollen, brachte der Krieg kaum mehr überbrückbare Gegensätze unter den Werkbund-Mitgliedern.

Rückwärtsgewandt sammelten sich etwa im »Heimatschutzbund« oder in der sog. Stuttgarter Schule, wo Schmitthenner und Wenzel in der Nachfolge von Fischer lehrten, all jene, die sehnsuchtsvoll die Segnungen von »Handwerk und Kleinstadt« (H. Tessenow) beschworen, die großstädtische Lebensform attackierten oder gar zusätzliches Heil bei »Kunst und Rasse« (Paul Schulze-Naumburg) suchten. Verallgemeinernd könnte man all diese weltanschaulichen Gruppierungen aufgrund ihrer grundsätzlichen Opposition gegen die Industriegesellschaft als traditionalistisches Lager bezeichnen. Seine exponierten Vertreter dachten national, völkisch und befürworteten eine ständisch-hierarchische Staatsordnung unter Führung der alten Eliten.

Ganz dem Maschinenzeitalter zugetan war dagegen das Lager der fortschrittlichen Funktionalisten. Auch dies ist eine stark verallgemeinernde Bezeichnung für jene meist jüngeren Architekten und Künstler, die in der Beherrschung der industriellen Form und Produktion eine Möglichkeit zur Lösung der sozialen Fragen gefunden zu haben glaubten. Persönlich vielfach noch eng verbunden mit den älteren Werkbundmitgliedern aus der arts and craft-Bewegung, standen die Mitglieder des 1928 in Berlin gegründeten »Ring« oder des 1928 in Sarraz erfolgten Zusammenschlusses in den »Congrès Internationaux d'Architecture Moderne« (CIAM) innerlich doch den um 1919 entstandenen linken Gruppierungen wie der »Novembergruppe« oder dem »Arbeitsrat der Kunst« näher. Auch ließ der Umbruch der Machtverhältnisse dieser jungen Generation gar keine andere Wahl als antihierarchisch zu denken und sich kämpferisch für mehr Humanität bei der Unterbringung der Massen und für die neue Republik einzusetzen.²

Die »Traditionalisten« forderten aus ihren rückwärtsgewandten Vorstellungen heraus, die »Entballung« der Großstädte und suchten die Volksgesundheit durch »sanitäres Grün« zu verbessern. Sie strebten die Auflockerung der Städte an und die Weiterführung tradierter, weil semantisch aufgeladener Bauformen. Die »Funktionalisten« wollten die Vorteile arbeitsteiliger Produktionsprozesse nutzen, um eine sichtbare Gliederung der Städte nach deren Hauptfunktionen Arbeiten – Wohnen – Erholen zu erreichen, die untereinander durch bestmögliche Systeme für Verkehr und Versorgung verbunden werden sollten, wie es später in der »Charta von Athen« ausformuliert worden ist. Entsprechend wurde eine ornamentlose Architektur gefordert, die Nutzungen und statische Strukturen nach außen unter Verzicht auf Semantik

² Eine ausführliche Darstellung der Polarität städtebaulicher Leitbilder findet sich bei *D. Kautt*, *Wolfsburgs Wandel im Spiegel städtebaulicher Leitbilder des 20. Jahrhunderts*, erscheint 1988.

wirken lassen sollte, wie es das Wort von Louis Sullivan zum Ausdruck gebracht hatte: form follows function.

Am Beispiel Wolfsburg läßt sich zeigen, wie die polar gegensätzlichen städtebaulichen Leitbilder im Verlauf der letzten 50 Jahre von den jeweils herrschenden gesellschaftspolitischen Vorstellungen angezogen bzw. abgestoßen wurden, ohne daß nur eines der beiden Leitbilder sein Gegenbild hätte völlig verdrängen können.

Hervorragende Architekten gab es in beiden weltanschaulichen Lagern. Sie alle wollten sich und anderen glauben machen, die Qualität der künstlerischen Entwürfe entscheiden in erster Linie über das Wohlbefinden der in der Stadt lebenden Menschen. Doch zur Beurteilung städtebaulicher Leistungen reicht es nicht aus, lediglich nach der gestalterischen Kraft des Städtebauers, nach deren künstlerischer Potenz zu fragen, wie es auch nicht ausreicht, die gesellschaftspolitische Leistung, die sich in der Verwirklichung eines städtebaulichen Leitbildes als Potentialität äußert, an der – leider oft mangelhaften – Gestaltungskraft der beteiligten Architekten zu messen.

Zur Selektion städtebaulicher Leitbilder im Dritten Reich

In allen gesellschaftspolitischen Bereichen selektierte der Nationalsozialismus aus vorhandenen Ideen und Programmen – auch der politischen Gegner – jeweils das aus, was der Erhaltung und Sicherung der Macht dienlich schien. Alles andere wurde mit brutaler Rigorosität verfemt und unterdrückt. Eigenständig war bestenfalls die propagandistische Aufmachung, mit welcher die Nationalsozialisten gerade auch Städtebau und Architektur zur »Dekoration der Gewalt« einzusetzen verstanden.

Die gegliederte und aufgelockerte Stadt³ war 1938 bereits internationaler Standard im Städtebau, wenn auch im jeweiligen weltanschaulichen Lager spezifisch begründet. Die Kabinettsentwürfe für eine Reichsbauordnung, von der Ministerialbürokratie noch in der Weimarer Republik begonnen und nach 1933 kontinuierlich fortgesetzt, hatten dieses über allem Meinungsstreit der unterschiedlichen Lager anerkannte Leitbild ebenso zum Inhalt wie die nach dem CIAM-Kongreß von Athen 1933 von Le Corbusier ausformulierte »Charta«, welche allerdings erst 1947 in (West-)Deutschland veröffentlicht wurde. Es verwundert daher nicht, daß der Anfang 1938 im Auftrag von »Kraft durch Freude« (KdF)⁴ entwickelte Entwurf für die »Stadt-des-KdF-Wagens« dem Schema der gegliederten und aufgelockerten Stadt folgt; für ausreichende Abstandsflächen zur Industrie war bereits damals gesetzlich vorgesorgt.

³ J. Göderitz / R. Rainer / H. Hoffmann, Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957 (Das Manuskript war bereits in den 40er Jahren entstanden); vgl. hierzu auch P. Lammert, Die gegliederte und aufgelockerte Stadt vor und nach 1945, in: Die alte Stadt 14 (1987), S. 352ff.

⁴ KdF war die Kultur- und Freizeitorganisation der Deutschen Arbeitsfront (DAF). Die KdF sollte auch den Vertrieb der Volkswagen durch Selbstabholung durch die von ihr organisierten »Volkswagenparer« sicherstellen.

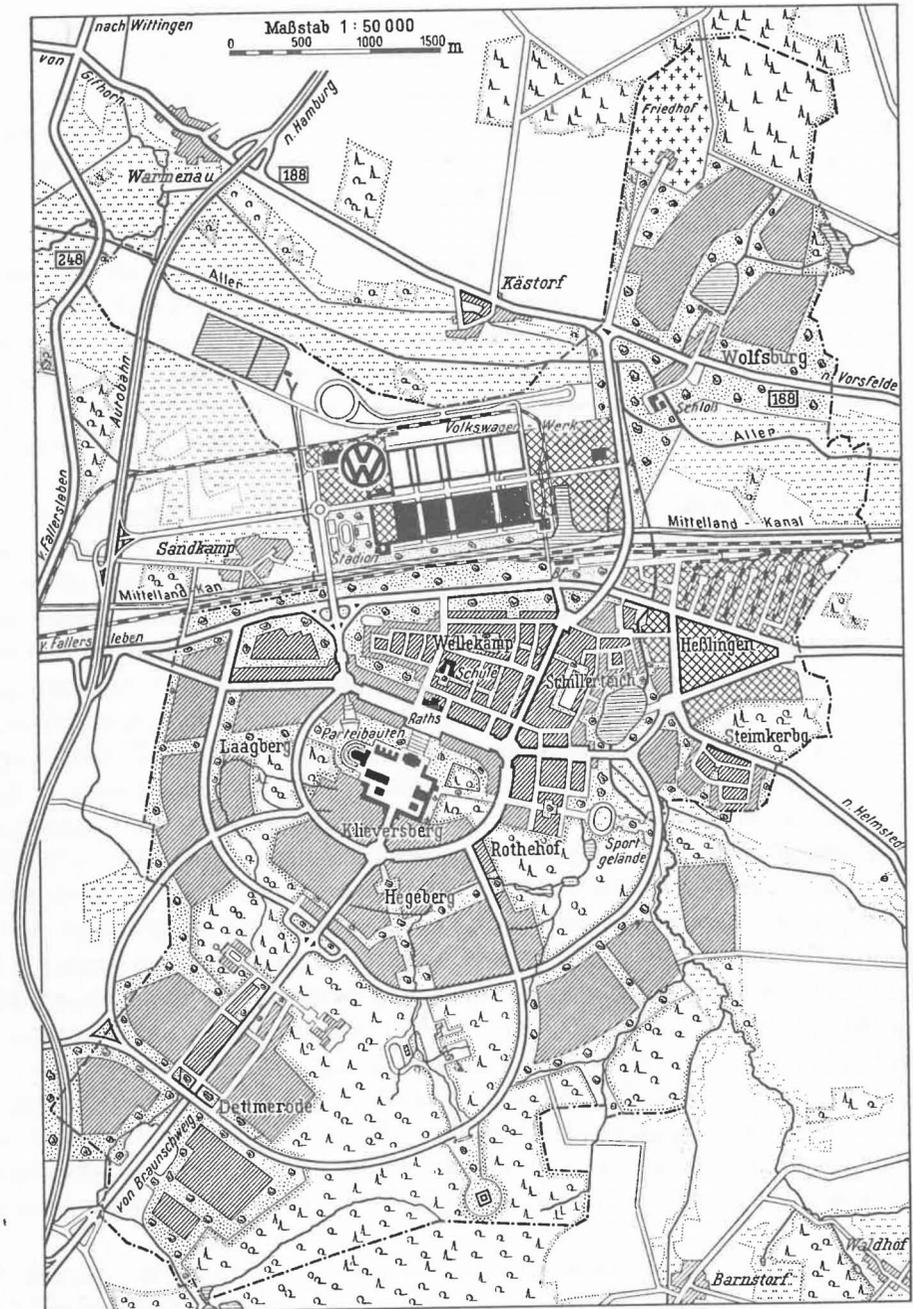


Abb. 1 Der Stadtentwurf Wolfsburgs von 1938.

Peter Koller und Herbert Neumeister haben ihren Stadtentwurf zunächst in bewußter Gegenüberstellung zum nördlich des Mittellandkanals vorgesehenen Volkswagenwerk entwickelt (vgl. Abb. 1). Das Straßennetz – spangenförmig auf die west- und ostseitig gelegenen Werkseingänge ausgerichtet – sollte über »Kreisplätze« an die als »Achsen« geplanten Hauptstraßen angebunden werden. An der höchsten Stelle des Klieversberges sollte ein alles beherrschender Gebäudekomplex für Parteibauten die »Stadtkrone«⁵ bilden; am Hangfuß zugeordnet war eine über hundert Meter breite Aufmarschstraße geplant. Durch den Einfluß von Albert Speer, dessen Befugnisse als Generalbauinspekteur durch Führererlaß auch auf die Stadt-des-KdF-Wagens übertragen worden war, hatte sich dieses Repertoire von Hitlers »Hofstil« bei der weiteren Bearbeitung des Stadtentwurfs immer deutlicher, auch gegen die Zwänge der Topographie, durchgesetzt. Koller zeichnete sogar eine »Grün-Achse« in den Stadtplan ein, die zu nichts weiter führen sollen als zur Beauftragung, denn der mitten im Wald eingezeichnete point de vue versprach keine andere Aussicht.

Hitler selbst hatte sich die Entscheidung über die Pläne vorbehalten und der »Führer« wollte seine unumschränkte Macht in überdimensionalen Achsen, Aufmarschplätzen und Foren zur Erhebung und Abschreckung der Massen offen zur Schau stellen. Zur »Inszenierung« hatte er für die »Prädikatsstädte«⁶ (Stadt der Reichsparteitage, Stadt der Bewegung usw.) eigene Beauftragte ernannt, die dort mit entsprechenden Vollmachten ausgestattet, nach dem Vorbild der Planungen des Generalbauinspektors Albert Speer für die Reichshauptstadt, die »Neugestaltung« ins Werk setzen sollten. Die Kreisplätze und die Stadtkrone sind dem Repertoire von Hitlers »Hofstil« zuzurechnen. Daß in der Volkswagenstadt so gut wie nichts (mehr) davon gebaut worden ist, lag vor allem an den zunehmenden Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Bauleuten und Material, welche dem Stadtaufbau bereits Ende 1941 durch Erlaß der Reichskanzlei ein Ende setzten. Angesichts Hitlers Absicht, nicht »mit Siedlungen und Arbeiterhäusern zu beginnen..., keine Heimstätten, keine kleinen Privatbauten, sondern das Gewaltigste, was es seit den Riesenbauten Ägyptens und Babylons gegeben hat«,⁷ zu bauen, mag die Fertigstellung von knapp 3000 Wohnungen und etwas über 60 Läden und Kleinbetrieben zur täglichen Versorgung der Bevölkerung in der Stadt-des-KdF-Wagens überraschen.

Die Erklärung liegt in der Beteiligung weiterer Machtzentren innerhalb der nationalsozialistischen Herrschaft am Stadtaufbau. Während Hitler – durch Speers Oberleitung – die repräsentative Gesamtstruktur bestimmt hatte, opponierte das Reichsarbeitsministerium mit seinen traditionalistisch eingestellten Architekten-Kadern in den

⁵ P. Koller, Die Stadt des KdF-Wagens, in: Die Kunst im Deutschen Reich 1939, 3. Jg., Folge 4, S. 157ff.; vgl. dazu D. Kautt, Stadtkrone oder städtebauliche Dominante: Herkunft und Wandel einer Idee, in: Die alte Stadt 11 (1984), S. 139ff.

⁶ J. Dülfer / J. Thies / J. Henke, Hitlers Städte, Köln 1978.

⁷ H. Rauschning, Gespräche mit Hitler, zit. in: A. Speer, Technik und Macht, Esslingen 1979, S. 47.

zentralen Dienststellen unter Berufung auf die »Einheitsbauordnung für das platte Land« vom 22. März 1931. Ausschlaggebend für die Ausformung der noch vor Kriegsende erstellten Wohngebiete waren jedoch die Vorgaben des Bauherren für Stadt und Werk des KdF-Wagens. Dr. Robert Ley hat über die von ihm geleitete Deutsche Arbeitsfront (DAF) und deren »Reichsheimstättenamt« sowie als »Reichsorganisationsleiter der NSDAP« und seit 1940 auch als »Reichskommissar für den Sozialen Wohnungsbau« (RKS)W) Einfluß auf den Stadtaufbau genommen. 1942 wurde Ley unmittelbar »Beauftragter für die Stadt-des-KdF-Wagens«, nachdem Speer dieses Amt abgegeben hatte. Leys gestalterische Vorliebe galt kleinstädtischem Habitus, doch hinter dem zur Schau getragenen Biedermeier setzte er sich für wirtschaftliches Bauen ein und stand als RKS)W nach Übernahme der Bauabteilung des Reichsarbeitsministeriums und Beauftragung von Hans Spiegel mit der Entwicklung sog. Erprobungstypen in scharfer Konkurrenz zu den von Ernst Neufert geleiteten Normungs-Bestrebungen Albert Speers.

Das von der DAF zum Bau der Volkswagenstadt unter der örtlichen Leitung Peter Kollers eingerichtete »Stadtbaubüro« hat an 3 verschiedenen Standorten Wohngebiete erstellt, um auf diese Weise ein Aufeinanderzuwachsen der geplanten Stadtteile zu ermöglichen. Dies erlaubt uns heute, das beabsichtigte Strukturschema dieser »Lehrstätte sowohl der Stadtbaukunst, wie der sozialen Siedlung«⁸ zu beschreiben.

Die Eigenheim-Reihenhaussiedlung »Steimkerberg« zur Ansiedlung von Führungskräften war schon Ende März 1940 fertiggestellt worden.⁹ Am künftigen Stadtrand, mitten in einem Waldstück gelegen, wurden in dieser Siedlung ein- bis zweigeschossige Häuser entlang einem einfachen, dem hängigen Gelände gut eingefügten Erschließungssystem zu kleinen Räumen geordnet. Eine Grünachse, von einem U-förmig umbauten Ladenplatz für die örtliche Versorgung ausgehend, betont die Einbindung der Siedlung in die Landschaft, während die puritanisch verwendeten architektonischen Gestaltungsmittel (Satteldächer, Sprossenfenster, Klapppläden, Stichbögen u. dgl., an den Knickpunkten der Straßen auch Erker) bewußt auf einen bürgerlich-kleinstädtischen Bedeutungsgehalt hinzielten. Anstriche in Pastellfarbtönen hatten süddeutsches Biedermaier zum Vorbild. Die Bewohner sollten sich am Steimkerberg heimisch fühlen, was auch erreicht worden ist. Robert Ley hat sich anerkennend geäußert. Albert Speer dagegen »zu wenig Schmuck« bemängelt. Diese am traditionalistischen Leitbild von »Handwerk und Kleinstadt« orientierte »Siedlung mit Eichenlaub und Schwertern« (Carlo Schmid um 1950)¹⁰ war noch mit großer Typenvielfalt (insgesamt 20 Typen auf 483 Wohnungen) konzipiert worden für »finanziell besser

⁸ Hitler bei der Grundsteinlegung zum Volkswagenwerk am 26. Mai 1938, zit. in: Motorschau, H. 7 (1938), S. 506.

⁹ In: Bauen, Siedeln, Wohnen, H. 20 (1940), S. 656ff.

¹⁰ D. Kautt, Wolfsburg im Wandel städtebaulicher Leitbilder, Wolfsburg 1983 (Diss.), S. 249. Ebendort auch umfassende Literaturnachweise zur Stadtbaugeschichte Wolfsburgs.

gestellte Volksgenossen«; Verstöße gegen die für Volkswohnungen bestehenden Richtlinien wurden im wohlverstandenen Interesse des Volkswagenwerks zugelassen, ungeachtet einer bis Kriegsende unklar gebliebenen Finanzierung.

Für die Wohnungsbaupolitik des Dritten Reiches und die städtebauliche Struktur weit aussagekräftiger sind die – nicht mehr ganz fertiggestellten – Wohngebiete in der Stadtmitte. Am zentralsten, weil am Fuße der geplanten Stadtkrone und gegenüber dem VW-Werk gelegen, zeigt das Gebiet »Wellekamp« eine repräsentative, achsenbezogene Baukörperanordnung, dreigeschossig, in fast geschlossenen Baublöcken, wobei die Wirkung durch architektonische Stilmittel (Arkaden, Walmdächer, Risalite) noch überhöht worden ist. Dagegen finden sich weiter weg vom Zentrum im »Schillerteich-Viertel« nicht nur einfachere, architektonische Formen der nur noch zweigeschossigen Bauten (Satteldächer, Zwerchgiebel, Klappläden), sondern auch deren städtebauliche Anordnung in offener Zeilenstellung. Die offene Zeilenstellung war zuvor nur in den Großsiedlungen der 20er Jahre – kranbahnbedingt – von den der Moderne zugetanen Architekten gebaut worden. Offene Zeilen entsprachen in keiner Weise der mit völkischem Gedankengut operierenden Propaganda für eine traditionalistisch hergerichtete Kleinstadt.

Die allmähliche Vereinnahmung fortschrittlichen Bauens zeigte sich noch deutlicher in der stetigen Wiederholung weniger Typengrundrisse der »Volkswohnungen«. Obwohl beim Bau der Stadt-des-KdF-Wagens nur handwerkliche Baumethoden zum Einsatz kamen, wäre ein rascher Planungs- und Baufortschritt ohne die serienmäßige Wiederholung gleicher Wohnungstypen nicht möglich gewesen. Was mit dem Führer-erlaß vom 15. Nov. 1941 über den »Sozialen Wohnungsbau nach dem Kriege« reichseinheitlich geregelt worden ist,¹¹ hatte zuvor schon seine Vorläufer beim Aufbau der Volkswagenstadt: Die »Typung der Volkswohnung«, die »Standardisierung« einzelner Bauelemente sowie die »Normung« der Maßsysteme. Städtebaulich mußten sich die vorgeschriebenen gleichen Haustiefen monoton auswirken, auch wenn dies¹² »durch den Austausch der Typen Abwechslung in der Gestaltung« (und einheitliche Dachkonstruktionen) ermöglichen sollte. Die Fassaden sollten, nach besonderen Gestaltungsmerkmalen unterschiedlicher Regionen und nach Durchführung entsprechender Gau-Wettbewerbe, als »Landschaftsnorm« verbindlich werden. Auch dafür war die semantische Abstufung der Fassaden in der Volkswagenstadt Vorläufer.¹³ Typung und Normung im Wohnungsbau zeigen, wie im Dritten Reich mit zunehmender Kriegswirtschaft arbeitsteilige Rationalisierungsbestrebungen weitergeführt wur-

¹¹ G. Fehl / T. Harlander, Hitlers sozialer Wohnungsbau 1940–1945, in: Stadtbauwelt 84 (1984), S. 391 ff.

¹² J. Jakob, Erprobungstypen, in: Der soziale Wohnungsbau in Deutschland, H. 9 (1941), S. 290 ff.

¹³ Das Stadtbaubüro entwarf zur gleichen Zeit »alpenländische« Fassaden für Volkswohnungen, die für Tiroler Rückwanderer in Tirol erstellt werden sollten; vgl.: Der soziale Wohnungsbau in Deutschland, H. 4 (1941).

den, um eine reichseinheitliche Serienproduktion standardisierter Elemente (Volksempfänger, Volkskühlschrank, Volkswohnung) vorzubereiten, allerdings verborgen hinter einer traditionalistisch, landschaftsnormgerecht gestalteten Fassade. Der Öffentlichkeit konnte so die Weiterführung eines an sich funktionalistischen Baukonzeptes verborgen bleiben.

Eine andere Form der Selektion städtebaulicher Leitbilder im Dritten Reich ist die rasche Abwendung vom Bau von Kleinsiedlungen mit Landzulage. Obwohl in der offiziellen Propaganda lautstark zur volksbiologischen Gesundung aus Blut und Boden hervorgehoben, wurde nach 1933 die Landzulage bald beschnitten und der Arbeiter bei festgelegten Niedriglöhnen in die Fabrik gezwungen, statt ihm die Möglichkeit zu geben, auf eigener Scholle zu verwurzeln. Der völlige Verzicht auf den Ausbau der am Rand der Stadt-des-KdF-Wagens von Koller vorgeschlagenen Kleinsiedlungen spiegelt nur die allmähliche Abkehr der NS-Führung von den anfänglichen Leitbildern agrarromantischer Großstadtfeindschaft, wie sie z. B. von Gottfried Feder (Mitverfasser des NS-Parteiprogramms von 1927) propagiert worden sind.

Ob grundsätzliche Wandlungen in der Kirchenpolitik des NS-Staates für den Wegfall kirchlicher Planungen in der Stadt-des-KdF-Wagens verantwortlich zu machen sind, ist noch nicht ausreichend untersucht.¹⁴ Das Stadtbaubüro hatte zunächst 4 Standorte für evangelische, 2 Standorte für katholische Kirchenbauten – jeweils mit ihrer Hauptfassade in die Bauflucht großer Straßenachsen integriert – vorgesehen. Die Baugrundstücke waren mit den Kirchenleitungen abgesprochen gewesen, bis dann – nach einer grundsätzlichen Anfrage des Gauleiters – Speer Ende 1940 vom Obersalzberg aus dem Stadtbaubüro mitgeteilt hat, daß keine Kirchenbauplätze ausgewiesen werden können.

In der Literatur ist bis in jüngste Zeit behauptet worden, der nationalsozialistische Städtebau sei maßgeblich von Luftschutzüberlegungen geprägt worden, die breiten Grünzonen hätten vor allem der Vorsorge gegen Bombenangriffe dienen sollen. Abgesehen davon, daß lange vor dem Zweiten Weltkrieg über den Luftschutz im Städtebau international eine Diskussion in Gang gekommen war, welche – wie andere Einzelaspekte auch – zur Durchsetzung des Leitbildes von der aufgelockerten Stadt mit beigetragen hat, zeigt der Planungsablauf in der Volkswagenstadt, daß Luftschutzbestimmungen nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben. Noch viel weniger hatte Koller versucht, die Stadt in »Zellen« entsprechend den Ortsgruppen der NS-Partei einzuteilen, wie im zeitgenössischen Schrifttum empfohlen worden war. Die Partei hatte vielmehr erst im Nachhinein den Auftrag zur Ortsgruppenbildung erhalten und – ohne ein räumlich schlüssiges Konzept – ihre Aufteilung in 6 Ortsgruppen erst Ende 1940 mitteilen können. Doch trifft das düsterste Kapitel nationalsozialistischer Neugestaltung der Städte auch auf die Volkswagenstadt zu.

¹⁴ K. J. Siegfried, Dokumente zur Kirchenplanung in der Stadt des KdF-Wagens, Wolfsburg 1979.

Arbeits- und Konzentrationslager¹⁵ waren ein nicht wegzudenkender Teil, waren mit wirtschaftliche Voraussetzung für den Stadtaufbau.

Um so härter traf die Stadt der Zusammenbruch. Von ca. 17000 Einwohnern waren bei Kriegsende 11000 Dienstverpflichtete und Zwangsarbeiter. Nach deren Abzug rückten in die weit über die Gemarkung verstreuten Wohngebiete und Barackenlager in rascher Folge immer neue Flüchtlinge ein. Nach Stilllegung des Volkswagenwerks bestanden in der Stadt keine Arbeitsmöglichkeiten. Da die Rechtsverhältnisse von Werk und Stadt völlig ungeklärt geblieben waren, war die Verwaltung der britischen Besatzungsmacht noch umfassender als anderswo. Planungen oder gar neue städtebauliche Leitbilder waren nicht gefragt, solange jedermann Mühe hatte, wenigstens ein Dach über dem Kopf zu haben und seinen notdürftigsten Lebensunterhalt mit Hilfe von Schwarzmarkt und Lebensmittelkarten zu sichern. Es bedeutete schon viel, daß die von den Briten eingesetzte Stadtverwaltung Architekt Wolber vom aufgelösten Stadtbaubüro übernahm und ihn mit einer Bestandsaufnahme beauftragte, soweit die nach der Plünderung noch auffindbaren Pläne dies zuließen. Peter Koller, im November 1945 aus russischer Kriegsgefangenschaft in die im Juni 1945 von der Stadtverordnetenversammlung »Wolfsburg« benannte Stadt zurückgekehrt, unterlag einem Entnazifizierungsverfahren und konnte nur – formell als technischer Zeichner – im Architekturbüro seines früheren Abteilungsleiters für Hochbau Titus Taeschner unterkommen. Unter der Hand war Koller 1947 allerdings von der Militärregierung Gifhorn mit der Erarbeitung einer Denkschrift über den Weiterbau der Stadt Wolfsburg beauftragt worden. Doch die von den Briten kontrollierte Öffentlichkeit verlangte nach Aktivität, die sich als städtebaulicher Neuanfang verstehen ließ.

Neue Schlagwörter – Alte Leitbilder

Auf Empfehlung der Bezirksregierung hat die Stadt Wolfsburg im Februar 1947 H. B. Reichow als städtebaulichen Berater beauftragt. Er übte diese Beratung bis Ende März 1952 aus; solange hatte er das Verfahren für den von ihm zusammen mit Fritz Eggeling aufgestellten Generalbebauungsplan hingezogen. Reichow war während des Dritten Reiches Stadtplaner in Stettin gewesen und hatte von dort aus sich publizistisch mit dem Stadtaufbau aus Siedlungszellen entsprechend der Parteigliederung sowie mit der »Aufsiedlung des Ostens« befaßt. Sein in dieser Zeit entstandenes Manuskript über die »organische Stadtbaukunst«¹⁶ wurde (mit Ergänzungen) erst 1948 veröffentlicht. Reichow war nicht Mitglied der NS-Partei gewesen. Formell

¹⁵ K. J. Siegfried, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit im Volkswagenwerk 1939–1945, Frankfurt / New York 1986.

¹⁶ H. B. Reichow, Organische Stadtbaukunst, Braunschweig 1948; vgl. auch D. Kautt (s. A 10), S. 152 ff.

unbelastet, verfügte er wie kaum ein anderer über die Fähigkeit, einer von den Alliierten auf demokratische Regeln verpflichteten Gesellschaft, die Weiterführung kleinstädtischer, industrie-feindlicher, womöglich immer noch volksbiologischer Leitbilder zu vermitteln. Er trug die in angelsächsischen Ländern anhängige Diskussion über »neighbourhood-units« übersetzt als »Nachbarschafts-Idee« weiter, indem er seine »Siedlungszellen« damit soziologisch (statt zuvor parteiorganisatorisch) begründet hat. Das »Organische«, die »Nachbarschaft«, und später die »städtebauliche Dominante« wurden durch Reichow zu Schlüsselbegriffen, mit welchen die Kontinuität traditionalistischer Leitbilder in die städtebauliche Diskussion der Nachkriegszeit überführt werden konnte, ja sogar in das Leitbild von der »autogerechten Stadt«¹⁷ Eingang finden konnte.

Die über die Währungsreform vom Juni 1948 hinaus noch jahrelang handwerklich strukturierte Bauwirtschaft hatte nach dem Krieg auch gar nicht die Chance gehabt, der Wohnungsnot durch rasche Serienproduktion Herr zu werden. Der erst allmählich nachlassende Mangel an Baumaschinen und Material, der bis in die 50er Jahre andauernde Arbeitskräfteüberschuß, die notorische Kapitalknappheit ebenso wie das rasche Verschwinden stahlgefertigter Fertighäuser, wie sie von ehemaligen Rüstungsbetrieben entwickelt worden waren, beweisen das.

Reichow beschränkte seinen Wolfsburger Generalbebauungsplan entsprechend den von ihm als sehr gering eingestuften Entwicklungsmöglichkeiten auf die Unterstadt zwischen Klieversberg und Mittellandkanal. Er kehrte die im ursprünglichen Kollerplan von Süd nach Nord auf den Zentralort Braunschweig bezogene Haupterschließungsrichtung um zugunsten einer, von der westlich gelegenen Kleinstadt Fallersleben ausgehenden Haupterschließung, deren Ende eine kleine »Stadtkrone« als städtebauliche Dominante auf der Schillerreich-Insel abschließen sollte. Je eine weitere west-ost orientierte Sammelstraße sollte im Norden Gewerbegebiete am Mittellandkanal erschließen und im Süden dem Hangfuß des Klieversberges folgen. Einzelne »organische Siedlungszellen« sollten, fischgrätartig an den Haupterschließungsstraßen aufgereiht, jeweils zu »Nachbarschaften« zusammengefaßt werden. Besonders wichtig war Reichow die Trennung der Verkehrsarten innerhalb seines »organischen Verkehrsgerippes«, das ein sich nach außen verästelndes System von Fahrstraßen jeweils am einzelnen Haus verbinden sollte, mit einem davon unabhängigen Verästelungssystem der Fuß- und Radwege. Freilich in die Praxis ließ sich diese »organische Stadtbaukunst« von Reichow nur schwer umsetzen. Die von Reichow im einzelnen geplanten Wolfsburger Baugebiete »Köhlerberg« und »Hohenstein« stecken voller Kompromisse. Auch die beabsichtigte Führung der Haupterschließungsstraßen scheiterte an planerischen Mängeln Reichows bei der Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse sowie der spezifischen Verkehrsbedürfnisse der Volkswagenstadt

¹⁷ H. B. Reichow, Die autogerechte Stadt, Ravensburg 1959.

(vgl. Abb. 2 im Beitrag von Herlyn / Tessin, S. 132). Dennoch zeigen Reichows Siedlungen »Köhlerberg« und »Hohenstein«, sowie die zeitgleich entstandene »Ost-Siedlung« von Koller, die Kontinuität traditionalistischer Leitbilder von »Handwerk und Kleinstadt«. Die Gestaltung der nur ein- bis zweigeschossigen Häuser läßt in ihrer spartanischen Ausführung die äußerst beschränkten wirtschaftlichen Möglichkeiten der beginnenden 50er Jahre erkennen.

Am 1. Oktober 1951 wurde Wolfsburg kreisfreie Stadt mit fast 30000 Einwohnern. Dank der Attraktivität des Volkswagenwerkes und vieler Einpendler stand die Stadt hinsichtlich der Wohnungsnot an der Spitze deutscher Städte. Nicht nur weil Reichows Planungen schleppend vorangekommen waren, sondern weil die Leistungsfähigkeit seiner auf kleine Häuser zielenden Bebauungsvorschläge angesichts höherer Baufertigstellungsraten nicht mehr ausreichte, begann die Überzeugungskraft der »organischen Stadtbaukunst« als städtebauliches Leitbild allmählich nachzulassen.

Die Wiederkehr des Funktionalismus

Die »Systemzeit« war 1933 zu Ende gegangen. Die Vertreter der Moderne waren zuvor schon nur eine Minderheit und weit davon entfernt gewesen, allgemein anerkannt zu sein. Durch die NS-Herrschaft als »entartet« und »bolschewistisch« gebrandmarkt, waren die meisten Vertreter des neuen Bauens geflohen und hatten im Ausland den Durchbruch des internationalen Stils mitbeschleunigt. Erst wieder vom Ausland inspiriert, regte sich im Nachkriegsdeutschland das Interesse am Funktionalismus mit Erstarren der Bauwirtschaft und mit Hilfe einer nachwachsenden Architekten-Generation. Entscheidend für dieiedereinsetzende öffentliche Diskussion des Funktionalismus in Städtebau und Architektur waren der mit Mitteln der Marshallplanhilfe unter international besetztem Preisgericht 1951 durchgeführte ECA-Wettbewerb¹⁸ (735 Teilnehmer) und das im Rahmen der »Interbau« 1957 durch international anerkannte Architekten modern wiederaufgebaute Hansa-Viertel in Berlin.

In Wolfsburg demonstriert die mit dem Bau der »Wohlberg«-Siedlung (wieder!) eingeführte Zeilenbauweise den Beginn eines neuen, funktionalistischen Leitbildes. Nicht mehr die semantisch vorgetäuschte Kleinstadt-Idylle, das kleine Haus im (eigenen) Garten, bestimmte den städtebaulichen und architektonischen Entwurf, sondern die möglichst sonnig gelegene, möglichst rasch mit guter Sanitärausstattung herstellbare Wohnung in freier Landschaft beflügelte die Städtebauer. Der Zeilenbau – kranbahnbedingt – kehrte wieder; bis zu fünf Geschossen übereinander waren jetzt möglich. Balkone, Pult- oder Flachdächer schufen den Wohnblocks ein ungewohnt

¹⁸ Vgl. *H. Wanderleb* (Hrsg.), *Neuer Wohnbau*, Ravensburg 1952. ECA (Economic Cooperation Administration) war die Bezeichnung für einen vom Bundeswohnungsminister ausgelobten städtebaulichen Realisierungs-Wettbewerb.

modernes Aussehen. Da die Bauten noch überwiegend handwerklich erstellt wurden, waren die Serien klein. Die individuelle Experimentierfreude der Architekten war groß. Uniformität konnte nicht aufkommen. Auch wenn die gestalterische Sicherheit mit den neuen Materialien erst allmählich wuchs, die Freude über steigende Fertigstellungszahlen stand über allem.

Die ersten öffentlichen Bauten in Wolfsburg fallen in diese Zeit der allmählich wechselnden Leitbilder. Zunächst bauten beide Kirchen ihre ersten Gotteshäuser »von rechter Funktionalität«, was die äußeren Natursteinquader noch eher verschleiern. Beim Stadt Krankenhaus verlangte der Rat der Stadt, daß Wirtschaftlichkeit vor aufwendiger Architektur zu gehen habe: entsprechend naiv präsentierte es sich als nackter Funktionsbau. Auch Schulbauten verzichteten auf jegliche Repräsentation, statt dessen wurde viel Wert auf gute Belichtung und Einbindung in die Landschaft gelegt. Mit der Entscheidung über den unter namhaften Architekten beschränkt ausgelobten Rathaus-Wettbewerb trat 1954 die Entwicklung des Stadtzentrums in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Titus Taeschner hatte den ersten Preis für einen funktional gegliederten Rathaus-Entwurf erhalten, welcher gleichzeitig städtebaulich den Marktplatz faßt und dennoch die Übergänge zur Stadt-Landschaft deutlich werden läßt. Weitergehende Planungen nahmen 1955 ihren Anfang in einem von R. Hillebrecht, P. Koller und W. Wortmann gemeinsam erstellten Gutachten über den Stadtkern von Wolfsburg.

Die Wirtschaftswunderstadt

Was sich seit Beginn der 50er Jahre zunächst zaghaft und experimentierend an funktionalistischen Neuerungen hervorgewagt hatte, drängte mit der Zeit auf größere Realisierungen. Dies setzte aber nicht nur hohen Wohnungsbedarf, sondern vor allem eine große Wirtschaftskraft, Verfügbarkeit über den Boden und eine leistungsfähige Organisation bei der Stadt voraus. In Wolfsburg kam im Jahre 1955 alles zusammen: Der millionste VW-Käfer lief vom Band und das Volkswagenwerk begann, sich mit dem ersten Werk außerhalb Wolfsburgs zum Konzern zu wandeln. Die Klärung über die Rechts- und Eigentumsverhältnisse war endlich erreicht und die Stadt im Wege der sog. Erstaussstattung Eigentümerin fast ihrer gesamten Gemarkung geworden. Der Grundstein für Rathaus und Porsche-Stadion war gelegt sowie die Einigung mit der Bundesbahn über den Neubau des Bahnhofes erreicht worden. Schwierigste Verhandlungen, die Rat und Verwaltung jahrelang in Anspruch nahmen, fanden damit ihren Abschluß. Gleichzeitig wurde die Bauverwaltung unter Peter Koller als neugewähltem Stadtbaurat neu organisiert.

Koller entwarf für die noch nicht 40000 Einwohner zählende Volkswagenstadt einen neuen Flächennutzungsplan für 100000 Einwohner, der – dieses Mal – auf alle nur Repräsentation heischenden Gestaltungselemente verzichtete. Dagegen spielten

Kapazitätsberechnungen der Infrastruktur und das Freihalten von Vorbehaltsflächen aller Art eine wichtige Rolle bei der Ausweisung neuer Bauflächen. Die Gliederung der Stadt in Kollers Flächennutzungsplan von 1955 wurde nur noch von funktionellen Überlegungen bestimmt. Statistische Berechnungen insbesondere über die Tragfähigkeit privater und öffentlicher Dienste spielten eine wesentliche Rolle bei der Flächenaufteilung und Zuordnung. Kollers Vorgehen bei der Planung kann als typisch gelten für die beginnende Verwissenschaftlichung der Stadtplanung jener Jahre, die mit zunehmender Vernachlässigung gestalterischer Anforderungen an die Stadtplanung einherging.

Die in rascher Folge in der zweiten Hälfte der 50er Jahre gegen große Widerstände mitten im Wald entstandenen Neubau-Gebiete »Hellwinkel«, »Eichelkamp«, »Laagberg-Süd« und »Rabenberg« symbolisieren die völlige Loslösung von Straßenerschließung und Gebäuden in sogenannten »fließenden« Räumen. Der anfangs noch vorherrschende Zeilenbau vereinheitlichte sich durch immer häufiger verwendete, gleichartige Bauelemente (Bandfassade). Bald trat mit fortschreitender Bautechnik das Hochhaus hinzu. Im Baugebiet »Eichelkamp« sind so gut wie alle Typen vertreten, mit denen damals beim Wohnhochhausbau experimentiert worden ist (vgl. Abb. 2 im Beitrag von Herlyn / Tessin, S. 132). Am deutlichsten ausgeformt wurde das neue Leitbild der Wirtschaftswunderstadt in den nördlich des Mittellandkanals entstehenden Stadtteilen Tiergarten- und Teichbreite. Erstmals hatte die Kalkulation ergeben, daß die teurere Großtafel-Fertigbauweise das Risiko von Lohnsteigerungen während der Bauzeit aufwiegen würde. Dadurch war der Wohnungsbau dem funktionalistischen Wunschbild von der Wohnmaschine einen entscheidenden Schritt nähergekommen.

Die Wiederkehr des Funktionalismus in den 50er Jahren konnte nicht mehr an die Erfahrungen der Moderne aus den 20er Jahren anknüpfen. Was in der Weimarer Republik hart erkaufte Experiment gewesen, von großen Architekten gestaltet und von mutigen Stadtparlamenten beschlossen worden war, war unter dem Druck der sich mehr und mehr industrialisierenden Bauwirtschaft zur plagiatsbehafteten Dutzendware in der Obhut großer Bauträgergesellschaften geworden. Bei steigendem Wohlstand konnte nicht ausbleiben, daß diese Art Massenwohnungsbau in Mißkredit kam. In der Öffentlichkeit wurden die Planungen als zu technokratisch kritisiert, das Wort von der »Unwirtlichkeit der Städte« machte die Runde. Und trotzdem mußte an den stark wachsenden Industriestandorten rasch weitergebaut werden.

Von der Dichte zur Urbanität

Anfang der 60er Jahre herrschte großer Mangel an Arbeitskräften, andererseits war die Kapitalausstattung allgemein stark angewachsen. Wo, wie in Wolfsburg, immer noch hoher Bedarf an Neubauwohnungen bestand, herrschten somit gute Vorausset-

zungen für die Wohnungsproduktion in Großserien, wie sie inzwischen im Ausland entwickelt worden waren.

Da »Wachstum« damals ohnehin in allen Gesellschaftsbereichen Konjunktur hatte, fand sich rasch – mit Hilfe kurzschlüssiger Interpretation soziologischer Stadtforschung – eine neue Formel. Mit der Behauptung, durch immer dichteres Stapeln der Wohnungen würde auch die Möglichkeit zur zwischenmenschlichen Begegnung häufiger wahrgenommen, wenn nur zwischen den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen und der Privatheit der Wohnung genügend »halb-öffentliche« Begegnungszonen bereitgestellt würden, entstand das neue Leitbild: Urbanität durch Dichte. Erst später sollte sich zeigen, daß die unübersichtlichen, pfeifendem Wind ausgesetzten Restflächen der anonymen Erdgeschoßzonen vor Treppen- und Fahrstuhlschächten eher zum Vandalismus statt zur nachbarschaftlichen Begegnung aufgefordert haben.

Im Vertrauen auf grenzenloses Wachstum und inzwischen den eigenen Markungsgrenzen baulich immer näher kommend, entschloß sich die Stadt Wolfsburg auf Vorschlag des 1960 neugewählten Stadtbaurates Rüdiger Recknagel zur äußersten Verdichtung für die im Südwesten beidseits der Autobahn-Zubringerstraße gelegenen Bauflächen. »Detmerode« und »Westhagen« sind idealtypische Stadtviertel des Dichte-Leitbildes. Detmerode, auf streng rechtwinkligem Raster als Demonstrativ-Bauvorhaben des Städtebauministeriums entwickelt, ist ein sich selbst versorgen sollender Stadtteil. In das mehrere Hochhaustypen umfassende Wohngemeinde sind auch erdgeschossige Einfamilienhäuser (Bungalows) integriert worden. Dieser Stadtteil konnte noch nach dem einheitlich entworfenen Erst-Konzept fertig gebaut werden (vgl. Abb. 2 im Beitrag von Herlyn / Tessin, S. 132). »Westhagen« zeigt dank bereits fortgeschrittener Produktivität individuellere Gebäudegestaltungen. An eine zentrale »Gemeinschaftszone« sind Läden, öffentliche Einrichtungen und – erstmals in Wolfsburg – zentrale Parkhäuser¹⁹ angeschlossen. Erst halbfertiggestellt, geriet der Stadtteil Westhagen in die erste Konjunkturkrise seit der Währungsreform, was zum zeitweisen Stop der Bauarbeiten geführt hat. Die Weiterführung in den 80er Jahren erfolgte dann nach veränderten Leitbildern mit reduzierten Dichten und teilweise postmoderner Gestaltung. Die serienmäßig erstellten »Wohnmaschinen« der »Urbanitäter« erwiesen sich – nur für die letzte Spitze des Bevölkerungswachstums entwickelt – als keine auf Dauer tragfähige städtebauliche Konzeption.

Weniger problematisch, aber zur städtischen Lebensform auch wenig beitragend, erwies sich die städtebauliche Konzentration von Einfamilien-Hausgruppen im Stadtteil »Kreuzheide«, der – zeitgleich mit Westhagen – für die Besserverdienenden im Norden der Stadt erschlossen wurde. Hier lebte das von der Gesellschaft hochge-

¹⁹ Kollers erste Planung für die Stadt-des-KdF-Wagens hatte die Unterbringung der Autos ausschließlich in Großgaragen am Rande der Baugebiete vorgesehen, doch ist keines dieser Parkhäuser gebaut worden. In der Nachkriegszeit wurden die zuvor freigehaltenen Standorte mit Wohnungen überbaut.

schätzte und von allen Bundesregierungen finanziell geförderte Leitbild von der ländlich geprägten Lebensform in neuer Form fort. Von der »volksbiologischen« Wirkung war in der öffentlichen Diskussion über das Einfamilienhaus allerdings nicht mehr die Rede (und ließe sich aus den stagnierenden Kinderzahlen auch nicht mehr belegen). Um so eher wurde das eigene Haus nun zum Statussymbol. So konnte auch in Wolfsburg eine noch so rigide, auf einheitliche Gestaltungsprinzipien ganzer Hauszeilen gerichtete Stadtplanung nicht völlig verhindern, daß einzelne Bauherren ihren Status mit entsprechend semantisch überfrachteten Häusern zur Schau stellen.

Die Inszenierung der Stadtmitte

Werner Durth hat den »Übergang vom Organismus- zum Bühnenmodell« eindringlich als konsumorientierte »Inszenierung der Alltagswelt«²⁰ beschrieben. Möglich wurde dies durch einen weiteren Fortschritt an Produktivität, die heute – bei gleichzeitig gestiegenem Volkseinkommen – längst die Serienfertigung auch handwerklich anmutender Bauteile ermöglicht hat.

Wetteifernd mit der Zunahme privater Repräsentationswünsche und einem steigenden Anspruch nach neuen Reizen zur Weckung von Identifikation mit der jeweiligen Stadt (vom Brief-Signet bis zum Theaterbau) hat auch Wolfsburg seinen Beitrag geleistet. Das von Aalvar Aalto entworfene Kulturzentrum konnte im August 1962 eingeweiht werden. Es hat den Marktplatz nach Süden abgeschlossen, ist (noch) Abschluß der Wolfsburger Innenstadt.²¹ Nur noch mit Blickbeziehung zur Kernstadt, weil eingebettet in das Grün des Klieversberg-Hanges, folgte 1973 das von Hans Scharoun entworfene Stadttheater. Damals bestand auch noch eine Blickachse aus der Hauptgeschäfts-(Porsche-)Straße heraus zum Wolfsburger Schloß, die von Koller bewußt offen gehalten worden war.

Die eigentliche Inszenierung der Stadtmitte erfolgte aber erst, nachdem 1976 durch Umbauten eine neue Verkehrsführung über einen »City-Ring« möglich wurde. Gerhard Kern, vom Planungsamtsleiter zum Stadtbaurat geworden, hat, nach Schließung des Mittelabschnitts der Porschestraße, dort eine Verkaufslandschaft eingerichtet. Diese Fußgängerzone will mit Geschäftsflächen und Verweilzonen ein angenehmes »Ambiente« erzeugen, Kinder- und Wasserspiele miteinbezogen. Raumwirkungen sind Nebensache, Kulissen zählen. Die Stadt wurde zur Bühne, wo im Schichtrythmus des VW-Werkes die Szenen wechseln, der Bürger zum Komparsen der Konsumwelt werden soll. Die Gestaltung müht sich um »Urbanität« und gibt dennoch nur die

²⁰ W. Durth, *Die Inszenierung der Alltagswelt*, Braunschweig 1977.

²¹ Die seit 1970 andauernden Überlegungen zur Schaffung eines multifunktionalen »Südkopfes« als neuen Abschluß der Porschestraße treten inzwischen – nach mehrfachen Umformulierungen von Programmen und Entwürfen – ins Realisierungsstadium ein.

(konsumorientierte) Seite einer durch und durch auf Arbeitsteilung angelegten – einer modernen – Stadt wieder (vgl. Abb. 3 und 4 im Beitrag Herlyn / Tessin, S. 134).

Und die Bodenfrage?

In Fachkreisen ist allgemein bekannt, daß Wolfsburg seine Gemarkung fast vollständig im städtischen Eigentum hat und daß fast alles Gebaute auf Erbbaurecht beruht. Weniger bekannt ist, daß schon im Dritten Reich an eine spätere Privatisierung (evtl. mit Erbbaurecht) gedacht worden war, daß erst 1955 mit dem Erstaustattungsvertrag die Stadt Eigentümer der Flächen wurde und daß um 1980 mit der Privatisierung von Wohnbaugrundstücken begonnen worden ist. Im einzelnen kann dies hier nicht ausgeführt werden.²²

Die Frage, ob die Kommunalisierung des Grund und Bodens die städtebaulichen Leitbilder verändert habe, muß mit nein (!) beantwortet werden. Angesichts der Bemühungen der Bodenreformer, d. h. seit Ende des 19. Jahrhunderts anhaltenden Debatte um ein besseres Bodenrecht zur Verbesserung des Städtebaus, mag dieses Nein überraschen. Freilich, in der Volkswagenstadt konnte rascher gebaut werden als anderswo, konnten die Bodenpreisteigerungen öffentlich abgeschöpft bzw. zur Finanzierung des Wohnungsbaus (und einer sehr hohen Ausstattung bis hin zur Fernheizung) verwendet werden. Erleichterung für die Umsetzung von Leitbildern gab es in Wolfsburg also allemal, sogar entscheidende. Aber eben keine andersartigen Leitbilder. Nicht einmal Ansätze dazu, keine Experimente!

Die Gesellschaft ist Bauherr der Städte (und nicht etwa die Planer). Dies erklärt, weshalb die Leitbilder der bundesrepublikanischen Gesellschaft sich auch – und gerade – in Wolfsburg wiederfinden. Gerade in Wolfsburg, wo keine privaten Grundstücksinteressen hinderlich waren, gerade in Wolfsburg, das mit seiner Autoproduktion Schrittmacher der wirtschaftlichen Entwicklung gewesen ist, sind die Leitbilder der Gesellschaft kristalliner ausgeformt worden als anderswo. Über diese – paradoxe? – Antwort auf die Bodenfrage darf weiter nachgedacht werden.

²² Vgl. D. Kautt (s. A 10), S. 202 ff.

Jürgen Friedrichs / Volker Kirchberg

Probleme der Wolfsburger Innenstadtentwicklung

Problem

Die Innenstadt von Wolfsburg bietet für den Stadtforscher eine Mischung aus besonderen und allgemeinen Problemen. Zu den besonderen, für Wolfsburg spezifischen Problemen gehören: 1. Die Stadt ist jung, von einem Stadtzentrum oder einer »City« kann hier erst seit ca. 1960 gesprochen werden; es besteht vor allem aus der Porschestraße. 2. Die Nutzungen, Geschäfte, Gastronomie und kulturelle Einrichtungen sind stärker als in anderen Städten von dem Wandel der Beschäftigtenstruktur eines Unternehmens, des VW-Werkes, abhängig.

Zu den allgemeinen Problemen, die Wolfsburgs City mit anderen Städten gemeinsam hat, zählen:¹ 1. Die City steht im Wettbewerb mit Stadtteilzentren, z. B. Fallersleben, Detmerode, Vorsfelde, sowie mit anderen Städten, vor allem Braunschweig und Gifhorn. 2. Seit Jahren ist auch in der Region Wolfsburg eine Suburbanisierung festzustellen. Daher vergrößert sich der Wettbewerb mit den außerhalb Wolfsburgs liegenden Zentren Braunschweig und Gifhorn.

Wir werden im folgenden zuerst die Art und das Ausmaß des Wettbewerbs der City von Wolfsburg mit den anderen Zentren, einschließlich der Bedeutungsänderungen aufgrund der Suburbanisierung, darstellen. Sodann behandeln wir die Wahrnehmung und Benutzung der Porschestraße und ihrer Teilabschnitte. Hierauf aufbauend, erörtern wir im letzten Teil mögliche Planungskonzepte für die City.²

1. City Wolfsburg und andere Zentren

Die City Wolfsburg weist eine Reihe von Besonderheiten auf. Sie besteht vor allem aus der 1200 Meter langen Porschestraße; diese trug bis in die 70er Jahre noch immer Züge eines Provisoriums. Ihr Hauptstraßencharakter wurde stärker betont als ihr Zentrumscharakter. Erst mit der Ansiedlung mehrerer Textilkaufhäuser und eines

¹ Vgl. J. Friedrichs / A. C. Goodman u. a., *The Changing Downtown*, Berlin / New York 1987.

² Dabei stützen wir uns auf die Ergebnisse eines umfangreichen Forschungsprojektes über die City Wolfsburg, das wir von 1986–1988, gefördert von der Stiftung Volkswagenwerk, durchgeführt haben. Im Rahmen dieses Projektes wurden drei Arten von Erhebungen vorgenommen: 1. Eine Befragung von 2137 Passanten in der City, Fallersleben und Detmerode, 2. eine telefonische Befragung einer Wahrscheinlichkeitsstichprobe von 528 Wolfsburgern und 3. eine schriftliche Befragung von 303 Angehörigen des VW-Werkes; vgl. hierzu den ausführlichen Bericht von O. Behm / V. Kirchberg / J. Friedrichs, *Die City von Wolfsburg*, Frankfurt / New York 1988.

Warenhauses, dem Ausbau der kommunalen Einrichtungen wie dem Rathaus und dem Kulturzentrum, und insbesondere mit der Errichtung der Fußgängerzone im mittleren Teil der Porschestraße Anfang der achtziger Jahre hofften die Stadtplaner, endlich ein »richtiges Zentrum« in der Mitte Wolfsburgs schaffen zu können. Die Hoffnung hat sich bis heute nicht voll erfüllt. Dies hängt u. a. damit zusammen, daß die Umsetzung planerischer Ideen in einen Zeitraum fiel, in dem die Großstädte der Bundesrepublik weitere Bedeutungsverluste ihrer Innenstädte hinnehmen mußten. Auch Wolfsburg muß gegen den Trend der Dezentralisierung von Innenstadtnutzungen kämpfen.

Schwierigkeiten für die Entwicklung des Zentrums ergeben sich auch aus dem fehlenden Reservoir »historischer Erinnerungen«. Zudem liegen auf dem Wolfsburger Stadtgebiet zwei, als historische Zentren in der Region anerkannte »Ackerbürgerstädte«: Fallersleben und Vorsfelde. Sie erlangten ihre Bedeutung nicht als Subzentren eines suburbanisierten Raumes, sondern besaßen lange vorher Zentrumsfunktionen wie Warenmarkt und Verwaltungszentrum.

Die explosive Stadtentwicklung Wolfsburgs seit den 50er Jahren hat die Bedeutung der City nicht in entsprechendem Ausmaß ansteigen lassen. Eine Suburbanisierung, mitausgelöst durch die stark anwachsende Einwohnerzahl und die räumliche Erweiterung, stand dem entgegen: So versechsfachte sich durch die Gebietsreform 1972 das Gemarkungsgebiet der Stadt von rund 35 qkm auf 203 qkm, die Bevölkerungszahl stieg von 60 000 Einwohnern in den 60er Jahren auf über 130 000 Einwohner. Von ihnen sind etwa 35 000 Einwohner sogenannte »Einwanderungsgewinne« des Verwaltungsaktes von 1972.³ Seit dieser Eingemeindung schwankt die Einwohnerzahl in unmittelbarer Reaktion auf die Prosperität des VW-Werkes zwischen 135 000 und 128 000 Einwohnern und liegt 1986 aufgrund einer geringen Geburtsrate und Wanderungsverlusten bei 121 994 Bewohnern.⁴ Neben den vorhandenen traditionellen Nachbarzentren erwuchs der Wolfsburger City nun auch durch die neuen Großsiedlungen Detmerode und Westhagen und ihren Einkaufszentren Konkurrenz. Diese neuen Stadtteile wurden in den 70er Jahren mit jeweils über 12 000 Einwohnern (der Einwohnerzahl Fallerslebens) in drei bis sechs Kilometer Entfernung von der City errichtet.

Zusammenfassend lassen sich vier Problembereiche seit Ende der 70er Jahre erkennen:

1. Die ungebrochene Dominanz des benachbarten Oberzentrums Braunschweig zieht einen Großteil der hohen Kaufkraft der Wolfsburger aus der Stadt.

³ U. Herlyn / U. Schweitzer / W. Tessin / B. Lettko, *Stadt im Wandel*, Frankfurt / New York 1982, S. 65.

⁴ Vgl. Stadt Wolfsburg, Amt für Stadtentwicklung, Stadtforschung und Statistik, *Mittlere Bevölkerungszahlen in Wolfsburg 1967–1984*, in: *Stadt Wolfsburg, Statistisches Jahrbuch 1984*. *Mittlere Bevölkerungszahlen in Wolfsburg 1985–1986*.

2. Der Suburbanisierungsprozeß, gekennzeichnet durch die Ausweitung des Wolfsburger Stadtgebietes (bei einer geringen Bevölkerungsdichte) und Wanderungsverlusten in das Umland, sowie die Errichtung neuer Großsiedlungen behindern den Bedeutungszuwachs der Wolfsburger City.
3. Neben dieser »Dezentralisierung zentraler Funktionen« behaupten sich weiterhin die Ortsteile Fallersleben und Vorsfelde in ihrer ökonomischen, vor allem aber sozialen und kulturellen Attraktivität gegenüber dem Hauptzentrum.
4. Die Stadtverwaltung unternimmt große Anstrengungen, in der Mitte ihrer Stadt ein Zentrum zu gestalten, das nicht nur herkömmliche Aufgaben eines Einkaufszentrums erfüllt, sondern insbesondere ein Ort der Identifikation mit der Gesamtstadt, ein Treffpunkt aller Bevölkerungskreise und ein Platz kultureller Attraktionen sein soll. Der selbstgestellten Aufgabe ist man noch nicht zufriedenstellend gerecht geworden.

1.1 Besuchshäufigkeit

1976 und 1982 führte das Referat für Stadtentwicklung der Stadt Wolfsburg Bürgerbefragungen durch. Dabei wurden die Bewohner nach der Nutzung ihrer Hauptgeschäftsstraße gefragt.⁵ Weiter erstellte das Institut für Handels-, Stadt- und Regionalforschung »PRISMA« 1982 ein Einzelhandelsgutachten für die City und das Zentrum Fallersleben im Auftrage der Industrie- und Handelskammer Lüneburg – Wolfsburg. Dieses Gutachten beschränkte sich aber allein auf die ökonomische Dimension der Cityattraktivität.⁶ Dadurch ergeben sich Vergleichsmöglichkeiten zu den von uns in der Porschestraße und im Zentrum Fallersleben durchgeführten Passantenbefragungen.

Häufigkeit	Bürgerbefragung (N = 663) 1976	Bürgerbefragung (N = 617) 1982	Differenz 1982–1976	Uni Hamburg (N = 528) 1986	Differenz 1986–1982
fast täglich	31,0	21,1	– 9,9	27,3	+ 6,2
wöchentlich	44,1	45,7	+ 1,6	47,0	+ 1,3
monatlich	17,7	27,3	+ 9,6	19,7	– 7,6
vierteljährlich	1,6	1,5	– 0,1	3,4	– 1,9
seltener	4,3	4,2	– 0,1	2,2	– 2,0
nie	0,4	0,2	– 0,2	0,4	– 0,2

Tabelle 1: Besuchshäufigkeit der Porschestraße 1976, 1982, 1986, in % der Wolfsburger, Differenzen in Prozentpunkten.

⁵ Vgl. Stadt Wolfsburg, Referat für Stadtentwicklung, Fußgängerzone Porschestraße. Bürgerbefragung 1982 im Vergleich zur Bürgerbefragung 1976, in: Stadt Wolfsburg, Daten der Stadt Wolfsburg 1983.

⁶ Vgl. Prisma, Institut für Handels-, Stadt- und Regionalforschung GmbH, Einzelhandelsgutachten Wolfsburg, Hamburg 1983.

Unter der Annahme, daß die (schriftliche) Bürgerbefragung mit der (Telefon-)Befragung unserer Untersuchung vergleichbar ist, läßt sich feststellen, daß dem deutlichen Rückgang der Besuchshäufigkeit von 1976 bis 1982 (zurückführbar auf die bis 1981 andauernden Bauarbeiten an der Fußgängerzone Porschestraße) ein fast ebenso deutlicher Anstieg in den dann betrachteten vier Jahren folgte (vgl. Tabelle 1). Die City wird heute häufiger besucht als vor vier Jahren. Legt man dagegen die Daten von 1976 zugrunde, so wurde in diesem Zeitraum lediglich der Einbruch um 1980 kompensiert.

Häufigkeit	PRISMA 1982 (N = 198)	Uni Hamburg 1986 (N = 372)	Differenz 1986–1982
wöchentlich	87,0	84,4	– 2,6
monatlich	2,0	8,9	+ 6,9
vierteljährlich	2,0	4,6	+ 2,6
seltener	9,0	2,2	– 6,8

Tabelle 2: Besuchshäufigkeit des Zentrums Fallersleben 1982 und 1986 in % der Passanten in Fallersleben, Differenzen in Prozentpunkten.

Für den beobachteten Zeitraum läßt sich in Fallersleben eine leichte Abnahme der Besuchshäufigkeit zeigen. Nimmt man an, daß die Besuchshäufigkeit ein Indikator für die Bedeutung eines Zentrums ist, dann scheint die seit 1982 gestiegene Bedeutung der City sich – wenn auch nur geringfügig – zuungunsten des Subzentrums Fallersleben ausgewirkt zu haben.

Der Anteil der häufig (bis zu einmal wöchentlich) die City aufsuchenden Passanten liegt 1986 mit knapp 90% über dem Anteil dieser Gruppe in Detmerode (88%) und in Fallersleben (84%). Das Passantenaufkommen liegt in der City ebenfalls über dem Aufkommen des Zentrums Detmerode und dieses wiederum über dem des Zentrums Fallersleben (vgl. Abbildung 1). Sowohl die Besuchshäufigkeit wie das Passantenaufkommen zeigen also die herausragende Stellung der City im Kontext zu den Subzentren.

1.2 Folgen der Suburbanisierung

Durch die Suburbanisierung müßte der Anteil der Bewohner aus den Stadtrandgebieten an den Citybesuchern ähnlich stark zunehmen, wie der Anteil der Bewohner aus den innerstädtischen Stadtteilen abnimmt, wenn der Migrationsprozeß nach außen das Verhalten zum Stadtzentrum *nicht* negativ beeinflusst. Nimmt der Anteil der Bewohner aus dem Umland und den Stadtrandortsteilen jedoch nicht zu, dann kann davon ausgegangen werden, daß die Dezentralisierung der Bevölkerung einen direkten negativen Einfluß auf die Bedeutung der City hat.

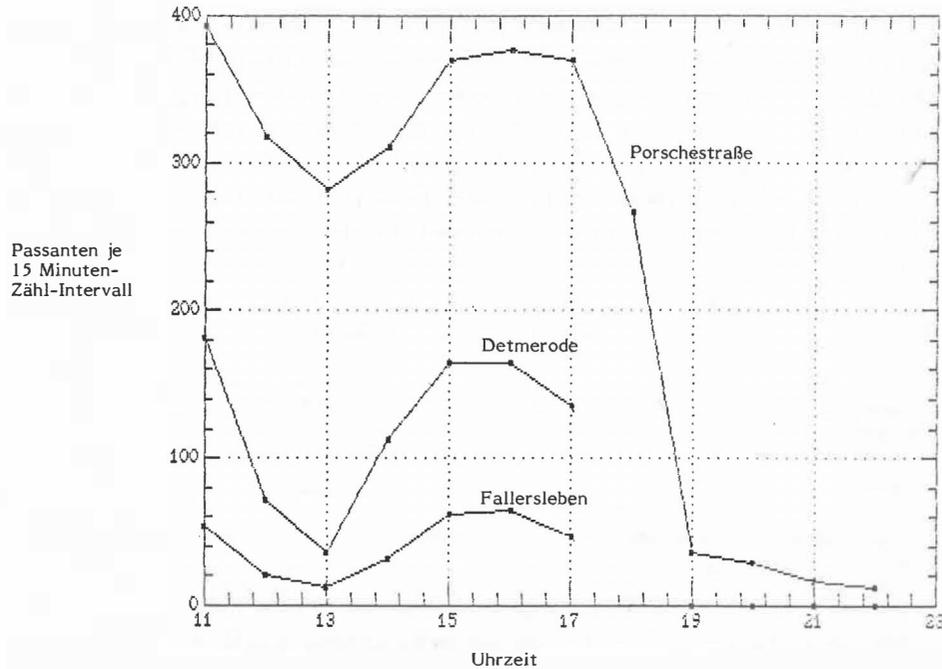


Abb. 1 Passantenaufkommen (15 Minuten-Zähl-Intervalle) in den Zentren Porschestraße, Fallersleben, Detmerode im April 1986.

Um das zu untersuchen, wurde von uns das Stadtgebiet Wolfsburgs in drei Ringgebiete um das Stadtzentrum unterteilt: Die *innere Stadt* befindet sich im Radius von ungefähr 3 km um die Porschestraße, ein *mittlerer Wohnort-Ring* liegt außerhalb des 3-km- und innerhalb des 6-km-Radius, und ein *Stadtrand-Ring* liegt außerhalb des 6-km-Radius bis zur Stadtgrenze (vgl. Abbildung 2). Die Landkreise Gifhorn und Helmstedt gelten als *Umlandgemeinden*. Als weitere Datenquellen neben unserer Passantenbefragung können wir auf die Passantenbefragung der »Untersuchung Kundenverkehr« der Universität Köln 1980 und 1984⁷ und auf die Einzelhandels-Untersuchung des PRISMA-Institutes 1982 zurückgreifen.⁸

Demnach hat der Anteil aus dem Stadtrand von 1980 bis 1984 um fast drei Prozentpunkte zugenommen und stagniert seitdem. Der Anteil aus dem Mittleren Ring ist deutlicher gestiegen und zudem bis heute ungebrochen. Der Anteil der Besucherschaft aus der inneren Stadt ist dagegen stark gesunken. Der Anteil der Besucherschaft aus den Umlandgemeinden ist unverändert; er schwankt um die 15 Prozentmarke.

⁷ Vgl. Institut f. Handelsforschung an der Universität Köln, Untersuchung Kundenverkehr Wolfsburg 1984.

⁸ (s. A 6).

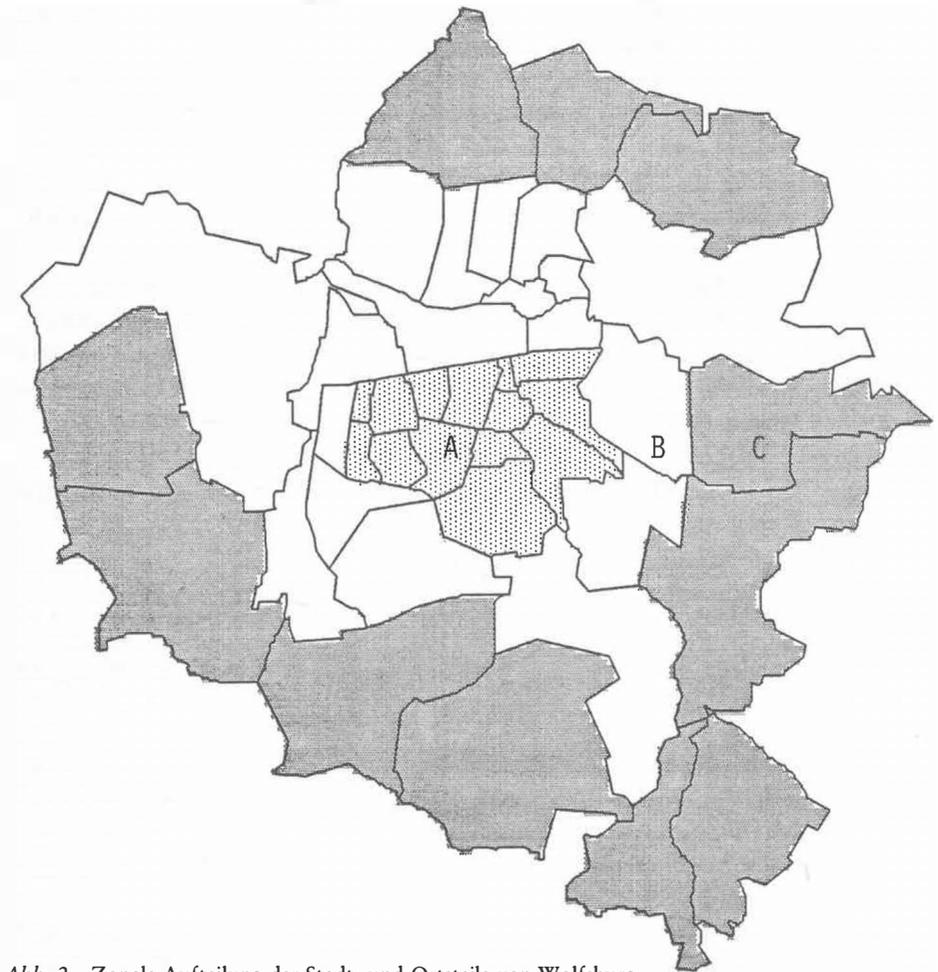


Abb. 2 Zonale Aufteilung der Stadt- und Ortsteile von Wolfsburg.

Stadtgebiet	Kundenverkehr 1980	PRISMA 1982	Kundenverkehr 1984	Uni Hamburg 1986	Differenz 1980-1986
Innerer Ring	48,7	50,4	38,6	38,1	-10,6
Mittlerer Ring	28,6	31,0	34,2	37,3	+ 8,7
Äußerer Ring	5,0	5,8	7,9	7,7	+ 2,7
Umlandgemeinden	17,7	12,8	19,3	16,9	- 0,8

Tabelle 3: Besucheraufkommen in der City, nach Wohnort-Ringen, in % der Passanten, Differenz in Prozentpunkten.

Der Verlust von Besuchern aus dem inneren Stadtgebiet wird durch einen erhöhten Anteil der Besucherschaft aus den mittleren Stadtgebieten ausgeglichen. Vor allem deshalb wird sie in immer geringeren Maße ein Nebengeschäftszentrum für die unmittelbare Nachbarschaft, was sie zweifelsfrei Anfang der 80er Jahre noch für rund 50% ihrer Benutzer war.

Die Verlagerung der Wolfsburger Bevölkerung findet aber schwerpunktmäßig nicht in die mittleren Stadtteile, sondern in den Stadtrand statt, wie ein Vergleich der Zu- und Fortzugssalden belegt. Von 1980 bis 1984 sind aus der inneren Stadt 969 Personen und aus den mittleren Stadtteilen 1674 Personen mehr fort- als zugezogen. Der Zuzug in die Stadtrand-Gemeinden ist dagegen deutlich stärker als der Fortzug; von 1980 bis 1984 sind hier 1598 Personen mehr zu- als fortgezogen. Noch eindeutiger wird die Verlagerung in die Stadtrandgebiete, wenn die Zahlen der natürlichen Bevölkerungsveränderungen berücksichtigt werden (vgl. Tabelle 4).

Stadtgebiet	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Innere Stadtteile	100,0	96,4	94,4	92,7	90,5	89,8	89,0
Mittlere Stadtteile	100,0	100,3	99,9	98,7	98,3	99,3	99,2
Stadtrand-Gebiete	100,0	105,3	110,1	113,1	114,6	117,0	118,7
Umlandgemeinden	100,0	k. A.	100,9	k. A.	100,7	100,9	k. A.

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung in den Wohnort-Ringen und im Umland, 1980–1986, Index 1980 = 100.

Die Bevölkerung der Stadtrand-Ortsteile steigt um 18,7%, die des mittleren Ringes stagniert und die des inneren Ringes nimmt deutlich um 11% ab. Die Zunahme der Bevölkerung der Wolfsburger Stadtrand-Ortsteile ist deutlicher als die des Umlandes. Ein Vergleich der Bevölkerungsbewegungen (Tabelle 4) mit den Häufigkeitsschwankungen der Zentrenbesuche (Tabelle 3) zeigt folgendes:

1. Der Anteil der Besucher aus der unmittelbaren Umgebung der City ging im beobachteten Zeitraum um ungefähr 10% zurück, was dem Bevölkerungsrückgang dieses Bereiches entspricht.
2. Die Besucher der City aus dem Mittleren Ring haben um ungefähr 10 Prozentpunkte zugenommen, obwohl die Bevölkerungszahl dieser Stadtregion im betrachteten Zeitraum abgenommen hat. Der starke Zugewinn kann also nicht durch Suburbanisierungsfolgen erklärt werden: Der Bereich ist durch eine Ausdünnung der Bevölkerung gekennzeichnet.
3. Die Bevölkerung der Stadtrand-Ortsteile hat um über 18% dazugewonnen. Dagegen hat der Anteil der Besucher der City aus diesem Stadtbereich um nur rund 3 Prozentpunkte zugenommen. Im äußeren Ring liegen die neuen Wohngebiete der innerstädtischen Migranten. Die Neubewohner der äußeren Ortsteile haben ihre Zentrenorientierung geändert, beziehungsweise gar nicht erst zur City aufgebaut.

Der Anteil der Besucher der City aus den äußeren Stadtgebieten nimmt ab. Dem entsprechend müsste die Bedeutung der Subzentren in dem betrachteten Zeitraum steigen. Ihre ursprüngliche Aufgabe als Nebengeschäftszentren der unmittelbaren Nachbarschaft dürfte sich zugunsten eines erweiterten Einzugsgebietes verändern. Ein Vergleich der Besucher des Subzentrums Fallersleben des Jahres 1982 mit dem Jahre 1986 bestätigt dies.

Die Benutzer des Fallerslebener Zentrums kommen heute aus weit mehr Stadtteilen als noch vor vier Jahren. Der Anteil der Besucher aus den Wolfsburger Umlandgemeinden hat sich in vier Jahren mehr als verdoppelt. Waren 1982 noch mehr als 70% der Subzentrumsbenutzer Fallerslebener, so sind dies 1986 nur noch knapp 60%. Die Bedeutung des Subzentrums ist für den Wolfsburg umgebenden Raum gestiegen. Die Besucheranteile aus dem Umland erreichen für das Zentrum Fallersleben fast die Werte der City. Allein das Subzentrum Detmerode weist eine geringe Bedeutung durch einen geringen Anteil an Umlandbesuchern aus: Es ist deutlich ein »erweitertes Stadtteilzentrum« (vgl. Tabelle 5).

Stadtgebiet	City	Fallersleben	Detmerode	Bevölkerungsanteil 1986
Innerer Ring	38,1	4,9	7,7	11,8
Mittlerer Ring	37,3	69,0	85,1	19,8
Äußerer Ring	7,7	12,1	11,8	4,9
Umlandgemeinden	16,9	14,0	5,4	63,8
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0
N				352000

Tabelle 5: Besucheranteile und Bevölkerungsanteile.

1.3 Zentrenbenutzung

Einzugsbereiche sind selten kreisförmig gestaltet; administrative und staatliche Grenzziehungen, topographische, verkehrstechnische und regionalwirtschaftliche Besonderheiten wie die Verteilung der Arbeitsstätten verhindern dies.⁹ Weiter weisen benachbarte und nicht gleichrangige Zentren deutliche Asymmetrien auf: Das Subzentrum eines großstädtischen Verdichtungsraumes oder ein einem Oberzentrum benachbartes Mittelzentrum hat einen stark vom jeweils höheren Zentrum »wegstrahlenden« Einzugsbereich. Für das Detmeroder Zentrum gilt dies beispielhaft: Der Einzugsbereich dehnt sich auf dem Wolfsburger Stadtgebiet, wie in der Literatur beschrieben, vom Hauptzentrum weg aus. Auch das Fallerslebener Zentrum deckt vor allem den Bedarf der nordwestlich des Zentrums gelegenen (also dem der City

⁹ Ch. Borchert, Versorgungsorte und Versorgungsbereiche. Zentralitätsforschungen in Nordwürttemberg, Stuttgart 1977, S. 107f.

entgegengesetzten) Umlandgemeinden Boldecker Land und Isenbüttel. Die City versorgt dagegen das gesamte Stadt- und Umlandgebiet gleichmäßig.

Detmerode wird als typisches »Nebengeschäftszentrum« auch durch die Daten der Einpendler-Befragung bestätigt: Es wird nur wenig von Bewohnern aus dem Umland aufgesucht. Die Abhängigkeit der Einzugsbereiche vom Oberzentrum Braunschweig macht die Ausdehnung der City-Nachfrage bis in die nördlichsten Gemeinden des Landkreises Gifhorn und die relative »Abplattung« nach Süden deutlich. Die Verteilung folgt der der Wohnorte der im VW-Werk arbeitenden Bevölkerung.

Die Bedeutung der drei untersuchten Zentren läßt sich durch den Vergleich der Inanspruchnahme dieser Zentren mit den übrigen Zentren der Region ermessen. Gefragt wurden sowohl die Wolfsburger wie die Umlandbewohner nach den Zentren, die im letzten halben Jahr (vor der Befragung) aufgesucht wurden.

Zentrum	Wohnort der/des Befragten	
	Wolfsburg	Umland
City Wolfsburg	98,7	78,3
Braunschweig	70,7	82,3
SB-Markt PLAZA	67,9	41,7
Vorsfelde	63,5	39,3
Fallersleben	48,1	29,1
Detmerode	39,7	10,7
Gifhorn	34,2	52,3
Hannover	43,2	26,7
Westhagen	32,3	7,7
Helmstedt	11,0	25,7

Tabelle 6: Besucheraufkommen in den Zentren, in % der Befragten, die diese im letzten halben Jahr aufsuchten.

Die Zentralität der City für die Wolfsburger ist deutlich erkennbar. An zweiter Stelle rangiert aber schon Braunschweig. Für die Umlandbewohner ist dieses Oberzentrum – selbst wenn sie bei VW arbeiten – wichtiger als die Wolfsburger City. Erstaunlich ist die hohe Bedeutung des SB-Marktes PLAZA in Nordsteimke und des Vorsfelder Zentrums. Diese beiden Zentren werden stärker frequentiert als das Zentrum Fallersleben. Die Bedeutung des SB-Marktes ist unter Umständen in der Monopolstellung dieser Einzelhandelsart und durch die hohe Mobilität der Wolfsburger erklärbar. Detmerode ist für die Wolfsburger von recht hoher lokaler Bedeutung, ebenso das Zentrum Westhagen im benachbarten Stadtteil. Gifhorn und Helmstedt haben praktisch für die Wolfsburger keine Bedeutung, für die Umlandbewohner jedoch Gifhorn. Die Besuchshäufigkeit der Zentren hängt eng mit dem Bekanntheitsgrad des Zentrums zusammen. Die City ist fast keinem (0,2%) der Wolfsburger unbekannt. Völlig unbekannt ist das Zentrum von Fallersleben noch 24,4% und das Zentrum von Detmerode noch 28,4% der Wolfsburger.

1.4 Gründe für das Aufsuchen der Zentren

Fragt man nun nicht nur, wie oft die Wolfsburger ihre Zentren aufsuchen, sondern auch warum, so erhält die Analyse der Zentren-Bedeutung eine qualitative Dimension.

So kann sich in einem Zentrum der Anteil der Besucher erhöhen, die ihren »täglichen Warenbedarf« decken wollen, nicht jedoch der der Besucher, die aus anderen, weniger routinemäßigen Gründen dieses Zentrum aufsuchen. Die »Qualität« des Zentrenbesuches läßt sich auch anhand der Polarität von »Zweck-Notwendigkeit« und »Zweck-Freiwilligkeit« umschreiben. Eine andere Art, die Zentren-Bedeutung zu erfassen, ist die wahrgenommene Möglichkeit, verschiedene Aktivitäten bei einem Besuch zu koppeln: Ein Zentrum, das unterschiedlichste Angebote im ausreichenden Maße zur Verfügung stellt, bietet damit erst die Chance, Aktivitäten zu koppeln.

Von den 13 verschiedenen Zentren-Aktivitäten, die der Fragebogen vorsah, werden fünf von den Besuchern relativ häufig genannt: Fast jeder zweite der befragten Passanten macht in der City seine täglichen Besorgungen (45,3%), knapp 40% der Befragten bummeln (39,1%) und ungefähr jeder vierte erledigt allgemein »Privates« (27,8%). 26,4% besuchen Cafés und Restaurants und/oder gehen in die City, um dort Freunde zu treffen (25,2%). Andere Gründe, insbesondere der Einkauf größerer und teurerer Waren (4,3%) oder der Besuch kultureller Darbietungen (6%) werden dagegen nur selten genannt. Nicht sehr anders stellt sich das Bild in den beiden Subzentren dar: Auch hier kommt jeder zweite Passant in das Zentrum von Fallersleben oder Detmerode (50,1% bzw. 55,6%), um den »täglichen Kleinkram« zu holen. In beiden Zentren will ungefähr jeder vierte einen Schaufensterbummel machen oder allgemein »Privates« erledigen. In Fallersleben stehen der Besuch von Cafés oder Restaurants oder die Nutzung des Zentrums als sozialer Treffpunkt ebenfalls an vierter bzw. fünfter Stelle. Der Anteil der Besucher, die deshalb in das Subzentrum kommen, ist aber deutlich geringer (12,4% und 17%). Für Detmerode gilt ähnliches, die Funktion des Nebengeschäftszentrums wird aber noch deutlicher. Der Anteil der Besucher mit anderen Gründen weitaus geringer (Privates erledigen: 23,8%, Bummeln: 22,5%, Cafés besuchen: 13%, Freunde treffen: 14,8%).

Die Besuchsgründe der City und der Subzentren unterscheiden sich kaum. Vergleicht man die Zusammensetzung der genutzten zentralen Angebote miteinander, so besitzt die Wolfsburger City zur Zeit nur ein unzureichend eigenständiges Profil, wenn auch die Quantität des Angebotes größer ist. Nur in der etwas häufigeren Nennung eines interessanten Schaufensterbummels, des Besuches von Restaurants und Cafés und des Verweilens und Beobachtens weist die City Ansätze einer Profilierung auf.

Die Möglichkeit, verschiedene Aktivitäten an einem Ort zu koppeln, stellt eine weitere bedeutungssteigernde Komponente dar. Hierin ist die City eindeutig im

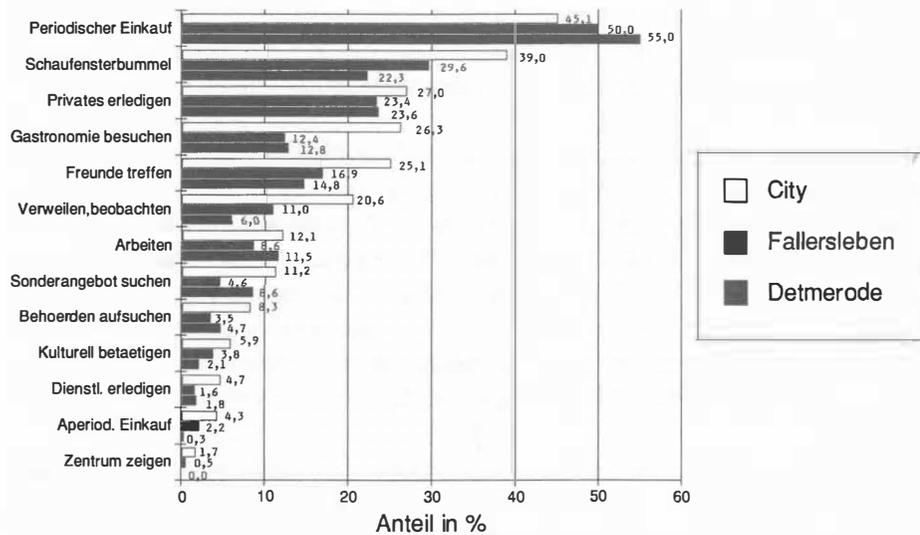


Abb. 3 Aktivitäten in den Zentren.

Vorteil: Im Durchschnitt koppeln Passanten der City 2,3 Aktivitäten gegenüber 1,7 Aktivitäten in Fallersleben und 1,6 im Zentrum Detmerode.

Kommt man aufgrund des Wareneinkaufes in ein Subzentrum, so wird dort selten noch etwas anderes unternommen. Dies ist in der City anders: Jeder vierte nutzt noch andere Angebote neben dem Einkauf. Vor allem wird in der City der Café-, Restaurant- oder Gaststättenbesuch mit anderen Aktivitäten gekoppelt. Kopplungsaktivitäten in der City sind deutlich eher Neigungs- als Bindungsaktivitäten: Passanten, die den Arbeitsplatz aufsuchen, die dienstlich im Zentrum zu tun haben oder notwendigerweise bestimmte Adressen (z. B. Fachärzte) aufsuchen müssen, haben kein Interesse daran, noch etwas anderes an diesem Ort zu tun (nur 10% der gebundenen Besucher koppeln). Personen, die dagegen freiwillige Gründe für ihren Besuch nennen, kombinieren sehr viel häufiger mehrere unterschiedliche Aktivitäten miteinander. Dies gilt für alle Zentren, unabhängig von der Position in der Zentrenhierarchie (vgl. Tabelle 7).

Erlebnis- und Freizeitaktivitäten werden nur relativ selten als isolierte Besuchsgründe aufgeführt, häufig jedoch mit anderen Aktivitäten zusammen. Das Zentrum Detmerode fällt aber gerade bei diesen beiden Aktivitätsgruppen im Vergleich deutlich ab: Es wird zielgerichtet aufgesucht.

Von den demographischen und sozioökonomischen Merkmalen der Besucher weist allein das Alter einen *durchgehend* signifikanten Zusammenhang mit der Nutzung des Gastronomie-Angebotes aller Zentren auf; mit zunehmendem Alter wird die

Kopplungsaktivität	City	Fallersleben	Detmerode
Mindestens eine Aktivität und ...			
Einkaufen	24,8	11,0	16,7
eine Bindungsaktivität	10,2	6,6	1,5
eine Erlebnisaktivität	37,8	21,1	9,3
eine Freizeitaktivität	44,4	39,7	25,3

(Einkaufen = Kauf für den periodischen und aperiodischen Bedarf, Suche nach Sonderangeboten. Bindungsaktivität = Arbeit, Erledigung notwendiger dienstlicher, behördlicher und privater Angelegenheiten.)

Tabelle 7: Anteile der Besucher der drei Zentren mit spezifischen Kopplungen, in % der befragten Passanten.

Nutzung des Gastronomieangebotes geringer. Alle anderen sozio-demographischen Merkmale weisen keinen signifikanten Zusammenhang mit der Nutzung des Gastronomie-Angebotes auf. Die ansonsten geringe Varianz der sozioökonomischen Merkmale über die Angebotsnutzungen liegt vermutlich an der relativ homogenen Schichtstruktur Wolfsburgs, die von Schwoncke¹⁰ als »nivellierte, proletarisierte Kleinbürgerschicht« bezeichnet wurde (vgl. die Koeffizienten der Tabelle 8).

Merkmal	City	Gastronomie-Besuch in: Fallersleben	Detmerode
Schicht	+ .08**	n.s.	n.s.
Bildung	+ .06**	n.s.	- .10*
Alter	- .10**	- .15**	- .11**
Einkommen	+ .08**	+ .15**	n.s.

(n.s. = nicht signifikant auf dem 5%-Niveau, * = signifikant auf dem 1%-Niveau, ** = signifikant auf dem 0,1%-Niveau.)

Tabelle 8: Korrelationsmatrix (Kendalls τ) des Gastronomiebesuches mit sozio-demographischen Merkmalen der Besucher.

1.5 Reichweiten der Angebote

Ein weiterer Indikator der Bedeutung des Zentrums, spezieller noch: der einzelnen Zentrenangebote ist das Maß der »oberen Reichweite« des Einzugsbereiches. Die einzelnen »zentralen Angebote« entsprechen den »zentralen Gütern« Christallers, wenn sie auch weit über den ursprünglich rein ökonomischen Charakter dieser Güter hinausgehen. Wir unterscheiden sechs freiwillig und zwei unfreiwillig nachgefragte Zentrenangebote:

1. Periodisch nachgefragtes Angebot (Waren und Dienstleistungen vor allem für den täglichen Bedarf),

¹⁰ Vgl. M. Schwoncke, Wolfsburg. Soziologische Analyse einer jungen Industriestadt, Stuttgart 1967.

2. Aperiodisch nachgefragtes Angebot (breites Angebot an Waren und Dienstleistungen für den aperiodischen Bedarf, z. B. Möbel),
3. Kulturangebot (Kinos, Theater, Ausstellungen, sowie Mittelpunkt-darstellung der Stadt oder des Stadtteils),
4. Identifizierungsangebot (städtische Wahrzeichen der Eigenständigkeit),
5. Neuigkeits- und Informationsangebot,
6. Gastronomie- und Kommunikationsangebot,
7. Arbeitsplatzangebot,
8. Angebot an Verwaltungs- und Geschäftsadressen.

Wir berechnen für jedes Zentrum acht *dimensionsspezifische* Reichweiten. Damit wird einer Forderung vieler Regionalforscher genüge getan. So zählt Hommel neben der Befriedigung des täglichen und außerordentlichen Konsumbedarfs auch den Kommunikationsmarkt und das Erleben urbaner Atmosphäre zu dem notwendigen Zentrenangebot, das bei der Einzugsbereichsanalyse berücksichtigt werden muß.¹¹ Linde nennt »Geschmackspräferenzen«, die Zentralitäten mit beeinflussen.¹² Heineberg meint, daß bestimmte Bevölkerungsgruppen aufgrund ihres »Mode-Bewußtseins« entsprechende Anforderungen an (Ober-)Zentren stellen, dort also Einrichtungen mit »Innovationsfunktionen« erwarten und sich deshalb dorthin orientieren.¹³

Bei der Reichweitenberechnung werden nur die Wegzeiten der Personen berücksichtigt, die ausschließlich wegen des jeweiligen dimensionsspezifischen Angebotes in das Zentrum gekommen sind. Die »obere Reichweite« ist in Anlehnung an Heinritz¹⁴ die Entfernung vom Zentrum (in Minuten), die von fünf Sechsteln der Befragten gerade noch in Kauf genommen wird, um ein spezifisches Zentrenangebot nachzufragen.

Die unfreiwillig wahrgenommenen Angebote (insbesondere der Arbeitsplatz) haben stets die größten Reichweiten. In einer strukturschwachen Region wie dem Wolfsburger Umland¹⁵ werden auch weite Wege zum Arbeitsplatz in Kauf genommen. Freiwillige Angebote werden erst nach einem Abwägen der Geld- und Zeitkosten nachgefragt, um den Aufwand zu minimieren.¹⁶ Durchgängig scheinen die oberen Reichweiten der Angebote der City bei 20 Minuten Anfahrts- oder Spazierweg zu liegen. Allein das Gastronomieangebot der City ist so einladend, daß auch ein weiterer Weg in Kauf genommen wird. Immerhin kommen knapp 15% der Besucher

Angebot	City		Fallersleben		Detmerode	
	Q	%	Q	%	Q	%
Periodische Waren	20	21,8	15	37,6	10	41,0
Aperiodische Waren	20	1,2	10	0,8	5	0,3
Kultur	20	4,1	23	2,4	14	1,6
Identifizierung	20	0,7	20	0,3	0	0,0
Neuigkeiten, Information	20	10,4	20	12,1	15	7,6
Gastronomie, Treffpunkt	25	14,4	15	13,4	12	11,7
Arbeitsplätze	25	12,0	25	8,6	22	11,5
Verwaltungs- und Geschäftsadressen	20	11,9	14	4,8	10	6,5
Gesamt-Reichweite	20	100,0	15	100,0	10	100,0

(Spaltenbezeichnung: Q = Maß der Oberen Reichweite in Minuten; % = Anteil der Personen an allen im Zentrum Befragten (in %), die allein wegen des Angebotes in das Zentrum gekommen sind.)

Tabelle 9: Reichweite der zentralen Angebote in drei Zentren, Befragung der Passanten in den Zentren.

ausschließlich deshalb in die City. (Es sei in diesem Zusammenhang noch einmal betont, daß die Untersuchung an normalen Werk- und Wochenendtagen durchgeführt wurde.)

Das nach Taubmann und Behrens¹⁷ stark die Reichweite eines Zentrums bestimmende Kulturangebot ist für die Innenstadt Wolfsburgs keine übergeordnete zentrale Funktion. Dies zeigt sich schon darin, daß das Kulturangebot des Fallerslebener Zentrums bedeutender ist: Der Grenzwert der zurückgelegten Wegezeit ist höher. Hier befinden sich öffentlich genutzte, historische Gebäude wie ein Schloß, das Geburtshaus Hoffmann von Fallerslebens und ein Heimatmuseum. Die Wolfsburger City hat außer einem Kulturzentrum mit Stadtbücherei, Volkshochschule und zwei Kinos keine Kultureinrichtungen im zentralen Citybereich an der Porschestraße; erst im Anschlußbereich Richtung Süden liegen Theater, Stadthalle und Planetarium. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß viele City-Besucher dieses »Kulturforum« nicht mehr zur Wolfsburger City zählen.

Zentrales Angebot des Zentrums Detmerode sind die periodischen Waren. Die Angebots-Reichweiten sind im Vergleich zu den anderen beiden Zentren gering. Das Kulturangebot konzentriert sich hier auf die Stadtbücherei und eine Außenstelle der Volkshochschule.

Bislang haben wir die Reichweiten der Angebote aufgrund der Passantenbefragungen dargestellt. Etwas anders verteilen sich die Angebotsreichweiten bei den schriftlich befragten Bewohnern des Wolfsburger Umlandes. Dieser Befragtenkreis hat mit

¹⁷ Vgl. W. Taubmann / F. Behrens, Wirtschaftliche Auswirkungen von Kulturangeboten in Bremen, Bremen 1986.

¹¹ M. Hommel, Zentrenausrichtung in mehrkernigen Verdichtungsräumen an Beispielen aus dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet, Paderborn 1974.

¹² H. Linde, Standortorientierung tertiärer Betriebsstätten im großstädtischen Verdichtungsraum, Hannover 1977.

¹³ H. Heineberg, Stadtgeographie, Paderborn 1986.

¹⁴ G. Heinritz, Zentralität und zentraler Ort, Stuttgart 1979, S. 108 f.

¹⁵ Vgl. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR), Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden 1986, Bonn 1987, S. 75 f.

¹⁶ Vgl. G. K. Zipf, Human Behavior and the Principle of Least Effort, Cambridge, Mass. 1949.

den Wolfsburger Konkurrenzzentren Gifhorn, Braunschweig und (mit Abstrichen) Helmstedt und Hannover Alternativen mit akzeptabler Wegezeit. Ein unfreiwillig nachgefragtes zentrales Angebot »Arbeitsplatz« gab es hier nicht, da die Stichprobe ausschließlich Einpendler ins VW-Werk beinhaltete. Der Einfluß der Kombination City- und Arbeitsplatz-Besuch kann vernachlässigt werden: Nur ein Drittel der Einpendler haben beides im letzten halben Jahr überhaupt kombiniert. Auf eine Analyse der Angebots-Reichweiten des Zentrums Detmerode verzichten wir, da nur ein geringer Anteil der Umlandbewohner dieses Zentrum überhaupt im letzten halben Jahr aufgesucht hat (11,7%) und eine Aufgliederung in partielle Reichweiten zu geringe Zellenbesetzungen erbringt.

Für über die Hälfte der Umlandbewohner ist das periodische Warenangebot der wichtigste Grund für das Aufsuchen der Wolfsburger City. Dieser Anteil kann als relativ hoch bewertet werden, da gerade dieses Angebot durch eine hohe Dezentralisierung gekennzeichnet ist. Die höchsten Reichweiten in der Wolfsburger City besitzen für die Umlandbevölkerung Neuigkeiten während eines Stadtbummels (Schaufensterauslagen und andere Informationen funktioneller Art) und das Gastronomie- und Unterhaltungsangebot (Restaurants, Gaststätten, Diskotheken), also Einrichtungen, die auch als Treffpunkt dienen können. Beide Angebote sind auch für das Zentrum Fallersleben die am weitesten nachgefragten. Zum Teil sind hier die Reichweiten sogar größer als in der City (vgl. Tabelle 10).

Wie ändern sich die Reichweiten bei einer Kopplung mehrerer Angebotsnachfragen? Heineberg behauptet, daß die oberen Reichweiten aufgrund der Vernachlässigung der Kopplung von Aktivitäten unterschätzt werden.¹⁸ Nach Heinritz läßt sich folgende Hypothese formulieren: Je zahlreicher und räumlich näher die zentralen Angebote sind, desto größer sind die Kopplungsmöglichkeiten. Je größer diese sind, desto attraktiver (gemessen über die Zahl der Besucher) ist ein Zentrum. Hierdurch erhöht sich die Gesamt-Reichweite eines Zentrums.¹⁹ Dies zeigen mehrere empirische Studien.²⁰

Die Möglichkeit, bei einem Besuch mehrere Aktivitäten gleichzeitig auszuüben, bilden neben der Verringerung der Zeit-Geld-Mühe-Kosten für den Nachfrager auch Agglomerationsvorteile bei den Anbietern aus.

In der Wolfsburg-Untersuchung wurden, wie dargelegt, den Passanten 13 verschiedene Besuchsgründe vorgelegt. Bei Mehrfachnennungen liegen Kopplungs»geschäfte« bei einem Besuch vor. Je komplexer nun die individuelle Begründungsstruktur ist, desto lohnender sollte es für den Besucher sein, auch von weiter her das Zentrum

¹⁸ Vgl. H. Heineberg (s. A 13).

¹⁹ Vgl. G. Heinritz (s. A 14).

²⁰ U. a. W. Droth / S. Staud, Untersuchung zur Entwicklung des Zentrums Blumenthal, Hamburg 1982; U. Meier / S. Schwarten / J. Friedrichs, Hamburger City. Ausgewählte Subzentren und ihre Benutzer, Hamburg 1984; W. Taubmann / F. Behrens (s. A 17).

Angebot	City		Fallersleben	
	Q	%	Q	%
Periodische Waren	35	51,2	28	8,6
Aperiodische Waren	33	30,0	33	2,0
Kultur	35	36,0	40	4,3
Identifizierung	33	10,2	42	5,0
Neuigkeiten, Information	40	49,5	42	6,3
Gastronomie, Kommunikation	35	48,5	35	16,5
Verwaltungs- und Geschäftsadressen	30	30,0	43	4,6

(Spaltenbezeichnung: Q = Obere Reichweite in Minuten; % = Anteil der Besucher, die wegen des Angebotes in das Zentrum gekommen sind, Mehrfachnennung möglich.)

Tabelle 10: Reichweite der zentralen Angebote der untersuchten Zentren, Schriftliche Befragung der Umlandbevölkerung Wolfsburgs.

anzusteuern. Die empirische Überprüfung ergab, daß allein bei den Besuchern aus dem Umland die Kopplung zu einer Ausweitung der Zentrenreichweite führt. Die Wolfsburger haben einen so geringen Anfahrtsweg, daß bei der Erwägung eines Besuches die mögliche Kopplung von Besorgungen nicht ins Gewicht fällt.

85% der Besucher koppeln höchstens drei verschiedene Aktivitäten während eines Besuches miteinander.²¹ Im Bereich von einem bis zu drei verschiedenen Besuchsgründen steigert sich bei den Besuchern aus dem Umland die Reichweite von 35 auf 46 Minuten. Die im Zentrum befragten Umlandbewohner besuchen weniger routinemäßig die Wolfsburger City und kalkulieren bei einem Anfahrtsweg von über einer halben Stunde schon stärker Kosten und Nutzen des Zentrenbesuches als die Bewohner der Stadt (mit Grenzwerten von 10 bis 20 Min. Anfahrts- oder Gehzeit).

Isoliert betrachtet, haben das periodische Warenangebot und das Kulturangebot der City, wenn sie *ausschließlich* genutzt werden, ähnliche Reichweiten von 20 Minuten. Im Gegensatz zu den von Taubmann & Behrens (1986) für Bremen gewonnenen Ergebnissen erweitert sich durch die gleichzeitige Nutzung des Kulturangebotes (also Theater-, Konzert- oder Kino-Besuch) und jeweils eines anderen Angebotes der Einzugsbereich nicht. Das bestehende Kulturangebot hat also keine positiven Effekte auf die Reichweiten anderer Angebote der City. Allein die kombinierte Nutzung des periodischen Warenangebotes und des Treffpunkt- und Gastronomieangebots führt zu einer deutlichen Ausweitung der oberen Reichweite von 20 auf 25 Minuten Wegezeit. Diese Kombination wird von einem nicht unbeträchtlichen Besucherkreis gekoppelt. Alle anderen Kopplungen zweier Aktivitäten erweitern die Reichweiten aber nicht.

²¹ Für Berlin berichtet mit ähnlichen Ergebnissen D. Heuwinkel, Aktionsräumliche Analysen und Bewertung von Wohngebieten, Hamburg 1981.

1.6 Die Nutzung der City: Wunsch und Wirklichkeit

Ein weiterer Faktor der individuellen Zentrenbewertung ist der Nutzen eines Zentrenbesuches. Die elf vorgegebenen Zentrenangebote wurden entsprechend ihrer Nützlichkeit von den Befragten in eine Reihenfolge gebracht. Als hoch nutzenbringend werden die Zentrumsangebote »Waren des periodischen Bedarfes« (Nutzenwert 8,0 auf einer Skala von 1 bis 11), »Waren des aperiodischen Bedarfes« (7,2), »Gastronomie« (7,1), »Kultur« (7,1) beurteilt. Als wenig nutzenbringend gelten die Angebote des »Verweilen und Beobachten« (4,9), der »Mittelpunktserfahrung« (5,1), der »Vermittlung der Zentren-Eigenständigkeit« (4,4) und der »Vermittlung der Identifizierung mit dem Zentrum« (4,1).

Da wir schon in der Operationalisierung des Nutzens von einer hohen Übereinstimmung mit der Wunschintensität ausgegangen sind, kann man auch sagen, daß die Wolfsburger sich für ihre Zentren die Angebote wünschen, die als hoch nutzenbringend eingestuft werden. Nun entspricht die Wahrscheinlichkeit, diese Angebote auch in »Wirklichkeit vorzufinden, nicht den Wünschen. Als in der City zur Genüge vorhandene Angebote gelten danach das »Verweilen und Beobachten« (durchschnittlich mit einer Auftrittswahrscheinlichkeit im Zentrum von 88% von den Wolfsburgern belegt), die Gastronomie (84%), das Angebot für den periodischen Bedarf (85%) und die Möglichkeit, Freunde zu treffen (84%). Als zu den anderen Angeboten relativ gering vorhanden werden eingeschätzt: das Kulturangebot (71%), die Darstellung der Zentrums-Eigenständigkeit (72%), die Möglichkeit, sich mit dem Zentrum zu identifizieren (74%) und das Warenangebot für den aperiodischen Bedarf (75%).

Die Zentrenangebote wurden von den Wolfsburgern nach Wunsch und nach Wirklichkeits-Einschätzung in zwei Rangreihen gebracht. Tabelle 11 macht die Unterschiede zwischen Wunsch-Rangfolge und der Rangfolge der Auftrittswahrscheinlichkeiten (»Wirklichkeit«) deutlich. Ein Problem der Wolfsburger Innenstadt besteht darin, daß einzelne Angebote nicht der Nachfrage entsprechen. Die Differenz-

Angebot	Wunsch	Wirklichkeit	Differenz
Periodisch	1	2	-1
Aperiodisch	2	8	-6
Gastronomie	3	4	-1
Kultur	4	11	-7
Schaufensterbummel	5	6	-1
Freunde treffen	6	3	+3
Sonderangebote	7	5	+2
Mittelpunkt erkennen	8	7	+1
Verweilen und beobachten	9	1	+8
Eigenständigkeit erkennen	10	10	0
Zentrums-Stolz pflegen	11	9	+2

Tabelle 11: Rangplätze der City-Angebote nach Wunsch und Wirklichkeit (Wahrscheinlichkeit).

spalte der Tabelle 11 zeigt, wo Angebotsdefizite herrschen, also Verbesserungen empfohlen werden können (Angebote mit einem negativen Vorzeichen), und sie zeigt, daß bestimmte Angebote bereits jetzt mehr als ausreichend vorkommen (Angebote mit einem positiven Vorzeichen).

Deutliche Angebotsdefizite bestehen im Kulturbereich und im aperiodischen Warenangebot. Diese beiden Angebote liegen in der City-Erwartung auf den hinteren Plätzen, obwohl sie auf der Wunschliste der Bevölkerung sehr viel höher angesiedelt sind. Hier klaffen Wunsch und Wirklichkeit weit auseinander. Diese Angebote zu stärken, würde der Attraktivität dieser City also weitaus mehr nützen als zum Beispiel mehr Sonderangebote, da hier die Wirklichkeit den Wunsch übertrifft (+ 2).

2. Subjektive und objektive Karten der City

2.1 Das Image der City

Die Bausteine unserer Umwelt besitzen eine höchst unterschiedliche Fähigkeit, als Merkzeichen durch ihre *Struktur* oder als zentrale Einrichtung durch ihre *Funktion* Aufmerksamkeit zu erzeugen und in Erinnerung zu bleiben.²² Ein Problem für die

Elementtypus »Zentrale Einrichtung«		Elementtypus »Merkzeichen«	
Warenhaus (Hertie)	77,9	Mittl. Pavillon (Die Wabe)	25,7
Textilhaus (C & A)	55,9	Nördl. Eingangspavillon	21,3
Post	52,9	Südl. Eingangspavillon	18,4
Textilhaus (Haerder)	43,4	Bereich Wasserlandschaft/Forum	17,6
Kino (Imperial)	36,8	Grün-/Wasseranlagen am Rathaus	9,6
Textilhaus (WKS)	27,2	Info-Pavillon am Südkopf	7,4
Kleine Läden am Nordkopf	27,2	Gastronomiepavillon am Südkopf	4,4
Textilhaus (Hempel)	23,5	Freiluft-Schach Fußgängerzone	2,9
Kulturzentrum	23,5	Skulpturengruppe (Wölfe)	2,2
Kino (Delphin)	23,5	Wohnhochhaus (Europa)	2,2
Café (Cadera)	19,1	Bereich Biergarten/Spielplatz	1,5
Elementtypus »Straßenzug, Passage«		Elementtypus »Parkplatz«	
Kleist-/Rothenfelderstraße	80,9	Parkplatz hinter der Post	22,8
Goethestraße/Pestalozziallee	71,3	Parkhaus Poststraße/Hertie	9,6
Poststraße	52,9	Parkplatz Nordkopf/Heßlingerstraße	7,4
Kaufhofpassage (östl. Teil)	27,2	Tiefgarage am C & A-Kaufhaus	5,1
Schillerstraße	25,0	Parkplatz am Robert-Koch-Platz	2,2
Kaufhof (westl. Teil)	9,6	Parkhaus am Haerder-Kaufhaus	1,5

Tabelle 12: Kartierungshäufigkeit der innerstädtischen Elemente, in % der Nennungen.

²² Vgl. K. Lynch, Das Bild der Stadt, Berlin 1965.

Planer der Wolfsburger Innenstadt ist es sicherlich, abzuschätzen, inwieweit die Umgestaltung der Porschestraße (insbesondere die Errichtung der Fußgängerzone) das Image der Wolfsburger City verbessert oder überhaupt beeinflußt hat oder inwieweit kommende Veränderungen sich auf das Image auswirken werden.

Aussagen über Veränderungen können wir mit einer Zeitpunkt-Untersuchung natürlich nicht machen – es sei denn, wir wiederholten (imagebezogene) Teile der Untersuchung in fünf Jahren. Aber auch die Querschnittuntersuchung hat Ergebnisse gebracht, die den Einfluß der (vor allem gestalterischen) Änderungen der letzten Jahre behandeln. Um Aussagen über das Image machen zu können, haben wir die Einpendler gebeten, aus ihrer Erinnerung heraus eine Skizze dieser Gegend anzufertigen. Die folgende Tabelle führt die am häufigsten skizzierten Bestandteile der Wolfsburger City-Umwelt auf.

Innerstädtische Elemente, die vornehmlich Gebrauchs-Charakter haben, werden häufiger gezeichnet als Elemente mit vornehmlich strukturellem, also Schau-Charakter. Dabei fällt die häufige Kartierung zentraler Einrichtungen mit kommerzieller Nutzung auf, es überwiegen die großen Waren- und Textilkaufhäuser. Aussehen und Position im städtebaulichen Arrangement, insbesondere die Lage an den Straßenkreuzungen des »City-Ringes«, sowie die vielstöckige und monolithische Bauweise tragen dazu bei, daß diese Elemente zwar eindeutig und in erster Linie »Gebrauchsorte« sind, dann aber auch, weil sie visuell hervorstechen, »Schaubjekt«-Charakter haben. Die in erster Linie durch ihre städtebauliche Position oder ihre Struktur auffallenden Merkmale, z. B. Schaubjekte wie die Skulpturengruppe der »Wölfe« (als Symbolisierung des Stadtnamens) oder die sternförmige Pflasterung in der Mitte der Porschestraße (eine Symbolisierung des Mittelpunktplatzes), werden dagegen nur sekundär wahrgenommen und erinnert (vgl. Abbildung 9).

Die überdurchschnittliche Mobilität im PKW der Befragten macht weiter die Straßenzüge zu einem wichtigen Bestandteil des City-Images. Die beiden meistgenannten Straßenzüge sind gleichzeitig die die Porschestraße durchtrennenden Traversen. Fast drei Viertel der Kartierer ist die Trennung der Porschestraße in drei Bereiche bewußt (die nördliche und südliche Querstraße waren nicht Bestandteil des Kartierungsareals). Neben der Fußgängerzone Porschestraße wird relativ häufig auch der Fußgängerbereich Kaufhofpassage als integraler Bestandteil der City skizziert, soweit es sich um den direkten Anschlußbereich an die Porschestraße handelt. Der entferntere westliche Abschnitt dieser Passage (jenseits der Schillerstraße) fällt dagegen in der Häufigkeit der Kartierung deutlich ab. Überraschend dünn für die Autofahrerstadt Wolfsburg ist die Übernahme von Parkplätzen in das subjektive Vorstellungsbild. Allein der Parkplatz hinter der Post (am Mittelabschnitt der Porschestraße) wird relativ häufig genannt. Alles in allem ist es aber weniger die Fassade, sondern mehr die Art der Geschäfte, (»der Inhalt«), anhand derer sich Image der City bildet.

Daraus läßt sich der Schluß ziehen, daß das Image der City sich vornehmlich

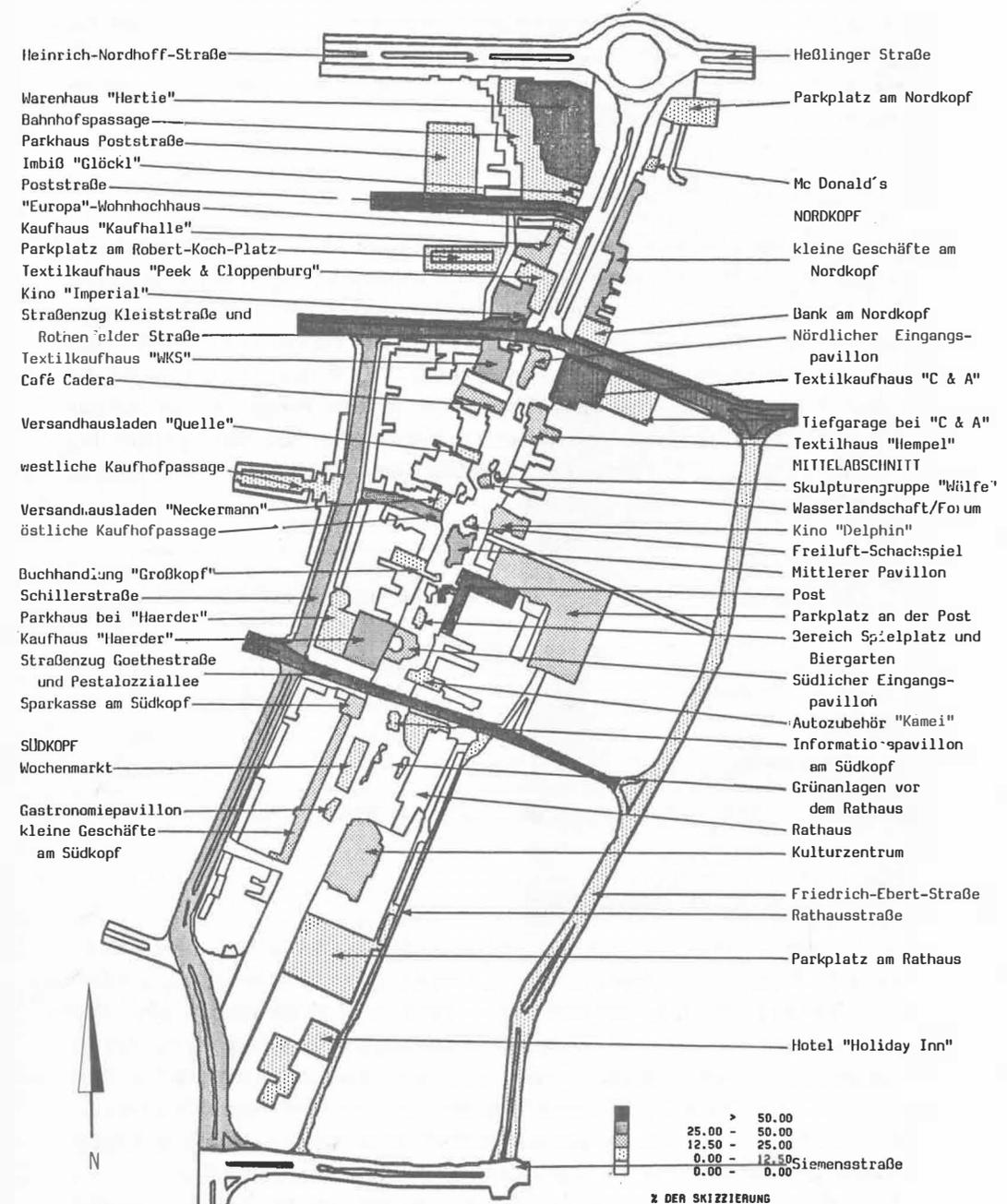


Abb. 4 Subjektive Karte der Porschestraße und Häufigkeit der erinnerten Elemente.

aufgrund der Gebrauchswerte der einzelnen Elemente bildet, weniger aufgrund der gestalterischen oder symbolisierenden Eigenschaften städtischer Elemente. Demnach kommen die städtebaulichen Anstrengungen der letzten Jahre nicht angemessen im Bewußtsein der Besucher zur Geltung.

2.2 Ausdehnung der City: Bewußtseins- und Aktionsraum

Die City besteht im Bewußtsein der Wolfsburger nicht nur aus der Porschestraße, sondern auch aus ihren Nebenstraßen. Eine nicht unbeträchtliche Minorität von 11% erkennt aber nur den Nordkopf und die Fußgängerzone im Mittelteil der Porschestraße als »City« an. Dies spiegelt sich auch im Aktionsraum wider: 41,5% der Wolfsburger benutzen die gesamte Porschestraße, 19,1% den Nordkopf und die mittlere Fußgängerzone, 28,8% ausschließlich die mittlere Fußgängerzone und nur 5,7% die Fußgängerzone und den Südkopf. Der Nutzungsschwerpunkt liegt eindeutig im Norden, also in der Fußgängerzone der Mitte *und* am Nordkopf. Die Befragung der Umlandbewohner bestätigt dies.

City-Abschnitt	Wolfsburger		Umlandbewohner	
	Bewußtseins- raum	Aktions- raum	Bewußtseins- raum	Aktions- raum
Porschestraße insgesamt	76,6	41,5	61,6	41,1
Nordkopf und Mittelteil	10,9	19,1	18,4	26,2
Südkopf und Mittelteil	3,8	5,7	6,5	5,1
Ausschließlich Mittelteil	8,8	28,8	13,6	24,8
Ausschließlich Nordkopf	0,0	4,0	0,0	2,7

Tabelle 13: Bewußtseins- und Aktionsraum der Befragten von der City, in %.

3. Folgerungen für die Planung

Das Zentrum von Wolfsburg ist noch immer in dem Prozeß, sich zu einer City zu entwickeln. Daher ist es schwierig, Aussagen für die mögliche Entwicklung der City von Wolfsburg zu machen, ohne auch andere Städte als Vergleich heranzuziehen. Wir werden daher im folgenden die Ergebnisse der Studien über Hamburg verwenden, da in diesen Studien sehr ähnliche Themen untersucht wurden. Es muß dabei offen bleiben, ob dieser Vergleich mit einer Stadt mit 1,6 Mio. Einwohnern (Region: 2,6 Mio.) gerechtfertigt ist – ob also nur maßstäbliche oder grundsätzliche Unterschiede bestehen. Zumindest dürfte der Vergleich einen heuristischen Wert haben.

Die wohl wichtigste planerische Absicht ist es, die Attraktivität der City gegenüber den anderen Zentren zu stärken. Hierzu kann man bei drei Befunden ansetzen: 1. Die Besucher der Wolfsburger City decken dort in erstaunlich hohem Maße ihren



Abb. 5 Nordkopf-Abschnitt der Porschestraße.



Abb. 6 Fußgängerzone im Mittelteil der Porschestraße.



Abb. 7 Südkopf-Abschnitt der Porschestraße.

Fotos: V. Kirchberg (1986)

periodischen Bedarf. Dieser ungewöhnliche Befund geht auf die hohe Wohnbevölkerung in den City-Randgebieten zurück. Es wäre wünschenswert, diese Wohnbevölkerung zu halten und nicht durch eine Umnutzung der Wohngebäude – als Folge einer Ausdehnung der City – zu verringern. 2. Der Erlebniswert der City ist niedrig. In anderen Studien haben wir feststellen können, daß sich die City von den Subzentren vornehmlich dadurch unterscheidet. Allgemein werden die Subzentren nur zum Einkaufen, die City dagegen wegen ihrer spezifischen Qualität, ihres Wettbewerbsvorteils aus der Kombination von Einkaufen und/oder »Erleben« und/oder Gastrono-

mie aufgesucht.²³ Dieser Wettbewerbsvorteil der City sollte in Wolfsburg gestärkt werden. 3. Die Typologie der Zentrenbesucher weist für die Wolfsburger City typische Besucher auf.²⁴ In Hamburg hingegen fanden wir, daß die Besucher der Subzentren eine nicht-repräsentative Stichprobe der Bevölkerung Hamburgs waren, während die City Personen aller Bevölkerungsgruppen anzieht.²⁵

Diese Überlegungen lassen sich mit der weiteren zusammenführen, wie man die Besuchshäufigkeit durch die Umlandbewohner erhöhen könne. Aus den Ergebnissen läßt sich folgern, daß das Angebot für den aperiodischen Bedarf erhöht werden muß. Ferner ist aufgrund der hohen Einzugsbereiche für die Kultur das Kulturangebot zu vergrößern. Schließlich sollte bedacht werden, daß sich sowohl die Sozialstruktur der Wolfsburger Bevölkerung als auch die der Bevölkerung der Bundesrepublik ändert. Obgleich sich die Einkommenstruktur zu polarisieren droht, ist eine Differenzierung der Lebensstile festzustellen. Das Angebot in der Wolfsburger City wird sich an einen höheren Anteil älterer Personen, einen steigenden Anteil hochqualifizierter Beschäftigter und eine differenzierte Nachfrage unter den Jugendlichen anpassen müssen.

Diese Trends erfordern sehr wahrscheinlich eine größere Differenzierung des Einzelhandels. Die City wird gewiß nicht mehr ein privates und kommunales Angebot überwiegend auf eine Arbeiterbevölkerung ausrichten können. Um dies zu erreichen, wird es erforderlich sein, kleineren und innovativen Geschäften und Kulturangeboten eine Chance zu geben. Das wiederum erfordert eine differenzierte Mietenstruktur, wie sie z. B. in den Passagen in Hamburg besteht.²⁶ So variieren die Mieten in einer Passage in Hamburg zwischen DM 40,- und DM 140,-. Hier wird der Vorteil der Mischung in der Passage zum Vorteil für jedes Geschäft.

Im Gegensatz dazu sind Einzeleigentümer, wie dies für alle Innenstädte und viele Nebenzentren typisch ist, nicht in der Lage, die langfristigen Folgen ihrer individuellen Mieterhöhungen (und ihres so verwirklichten Renditestrebens) zu erkennen: Vielfalt kann sich nicht entwickeln, sondern geht sogar verloren, Filialisten verdrängen Einzelunternehmen, nicht-offizielle Kultur kann sich nicht entwickeln.²⁷ Da es analog dem Management von Galerien kein »City-Management« geben wird, kann es nur Aufgabe der kommunalen Planung sein, solche Vielfalt zu ermöglichen. Sehr schwierig ist es allerdings, zu entscheiden, ob diese neuen Nutzungen am Südkopf, dem weniger wahrgenommenen und benutzten Teil der Porschestraße, angesiedelt werden sollten.

²³ Vgl. U. Maier u. a. (s. A 20).

²⁴ Für die Beschreibung dieser typischen Merkmale vgl. O. Behn u. a. (s. A 2).

²⁵ Vgl. J. Blasius, Einstellung zur Hamburger Innenstadt. Eine Auswertung mit Hilfe der Korrespondenzanalyse, in: ZA-Information 21 (1987), S. 29–51; J. Friedrichs / A. C. Goodmann (s. A 1).

²⁶ Vgl. O. Behn, Passagen in der Hamburger City, Hamburg 1983.

²⁷ Vgl. ausführlich J. Friedrichs, Innenstadtentwicklung aus der Sicht des Soziologen, in: Hamburg in Zahlen 11/1986, S. 311–315.

Wulf Tessin

Stadt-Umland-Politik im Raum Wolfsburg¹

Die Erlangung politischer Selbständigkeit der Stadt gegenüber dem Umland – Der Ausbau der Zentralörtlichkeit der Stadt – Die Funktionalisierung des Umlands als infrastrukturelles Ergänzungsgebiet – Die territoriale Expansion der Stadt ins Umland – Die Gebiets- und Verwaltungsreform – Zur aktuellen Stadt-Umland-Problematik

Die Ausgangsbedingungen der Stadt Wolfsburg, das eigene Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum auf das Stadtgebiet zu beschränken, waren an sich ausgesprochen gut; denn es war die Idee schon bei der Stadtgründung im Jahre 1938, die gesamte einmal im VW-Werk arbeitende Belegschaft mit ihren Familien in der Stadt unterzubringen. »Das Fassungsvermögen der damals geplanten Baugebiete betrug 90 000 Einwohner und war so auf die geplante Werksgröße abgestellt, daß alle Werksangehörigen einschließlich der notwendigen Folgeberufe in Wolfsburg hätten ein Unterkommen finden können.«² Es bestand ganz offensichtlich die (freilich illusionäre) Vorstellung, man könne eine Stadt von 90 000 EW bauen, ohne das Umland siedlungsmäßig beanspruchen zu müssen. Aber mit Blick auf diese Zielvorstellung wurden die Gemeindegrenzen der Stadt relativ großzügig gezogen. Mit knapp 30 qkm hatte Wolfsburg also von Anfang an gegenüber den »alten« Großstädten sehr viel bessere »Startchancen«. Bekanntlich besaßen Städte wie Köln, Hamburg, Hannover usw. ursprünglich einmal, d. h. bevor der Industrialisierungs- und Verstärkerungsprozeß einsetzte, weniger als 10 qkm, manche sogar weniger als 5 qkm Gemarkungsfläche, und sie mußten sich mühselig weitere Flächen eingemeinden. Wolfsburg besaß dagegen von Anfang an eine »komfortable« Gebietsfläche, die auf eine Bevölkerungszahl von knapp 100 000 EW ausgerichtet war. Ein weiteres begünstigendes Moment war, daß die Stadt seit 1955, nach der Regelung der sog. »Erstausstattung«,³ praktisch das gesamte Bauland in der Stadt bzw. rund 50% der Stadtgebietsfläche besaß (der Rest gehörte besitzrechtlich dem VW-Werk und dem Land Niedersachsen). Dadurch war eine geordnete, langfristig orientierte und flächensparende Stadtentwicklung auch bodenrechtlich möglich. Dennoch zeichnete sich bereits Mitte der

¹ Vgl. hierzu W. Tessin, Stadtwachstum und Stadt-Umland-Politik, München 1986. In der dortigen Veröffentlichung finden sich sowohl der theoretische Rahmen der Untersuchung als auch die Einzelbelege zu den hier referierten Befunden. Aus Platzgründen mußte im Rahmen dieses Beitrages auf beides verzichtet werden.

² P. Koller, Wolfsburg, eine Stadt von Morgen, in: Der Städtetag, H. 6, 1958, S. 2.

³ Vgl. hierzu H. Hilterscheid, Industrie und Gemeinde, Berlin ²1977, S. 102 ff.

50er Jahre ab, daß es illusorisch war anzunehmen, man könne einen großstädtischen Reproduktionszusammenhang auf einer Fläche von unter 30 qkm organisieren. Die späten 50er Jahre markieren denn auch ungefähr den Beginn einer Wolfsburger Stadt-Umland-Politik, nachdem es schon 1951 gelungen war, die Kreisfreiheit zu erlangen.

Die Erlangung politischer Selbständigkeit der Stadt gegenüber dem Umland

Wolfsburg war 1938 als kreisangehörige Stadt im Ldkr. Gifhorn gegründet worden: Es lebten damals vielleicht 1000 EW in der »Stadt«, d. h., schon zahlenmäßig waren also nicht die geringsten Voraussetzungen für eine Kreisfreiheit der Stadt gegeben, ja, selbst das Stadtrecht war an sich absolut ungerechtfertigt und nur mit der Entwicklungsperspektive des VW-Werkes bzw. der Stadt begründbar. Von einer kommunalen Selbstverwaltung konnte in Wolfsburg bis 1945 überdies nicht die Rede sein. »Zwar gab es seit 1939 einen Bürgermeister, der aber nicht gewählt, sondern eingesetzt war und außerdem auf die Planung der Stadt kaum Einfluß nehmen konnte.«⁴ »Es waren weder genug Einwohner noch ausreichend finanzielle Mittel vorhanden, um eine Gemeindeverwaltung zu tragen.«⁵ Die politisch-administrative Einordnung Wolfsburgs als kreisangehörige Stadt im Landkreis Gifhorn, im Regierungsbezirk Lüneburg, ist jedoch bis zum Kriegsende nie recht wirksam geworden, auch weil die Stadt in die Reihe der »Neugestaltungsstädte« aufgenommen und der Zuständigkeit des Generalbauinspektors (Speer) unterstellt wurde. Dadurch war sichergestellt, »daß etwaige Ansprüche anderer, für Wohnungs- und Siedlungsfragen (mit-)zuständiger Instanzen auf Mitsprache bei den Planungsarbeiten von vornherein abgefangen werden konnten.«⁶ Dennoch hat man sich schon früh um die Auskreisung bemüht, wie Aktennotizen aus dem Jahre 1942 belegen, aber ohne Erfolg.⁷

Nach dem Zusammenbruch, durch den Wolfsburg auch seine Sonderstellung als »Neugestaltungstadt« verlor, lebte der Auskreisungsgedanke bald wieder auf; konkreter Anknüpfungspunkt für diese erneuten Bemühungen war ohne Frage die Tatsache, daß Wolfsburg Ende 1949 den für die Kreisfreiheit »magischen Schwellenwert« von 25 000 EW erreicht hatte. 1951 wurde im Niedersächsischen Landtag ein Auskreisungsantrag eingebracht, der vor allem auf die Sonderstellung Wolfsburgs als »Neue Stadt«, als Industriestadt in einem rein bäuerlich-ländlichen Landkreis hinwies, auf die periphere Lage der Stadt im Landkreis, auf die ungeheuren Aufgaben, die auf die Stadt zukommen würden, die sie nur als kreisfreie Stadt würde lösen

⁴ M. Schwoncke / U. Herlyn, Wolfsburg, Soziologische Analyse einer jungen Industriestadt, Stuttgart 1967, S. 27.

⁵ Chr. Schneider, Stadtgründung im Dritten Reich – Wolfsburg und Salzgitter, München 1979, S. 44.

⁶ M.-L. Recker, Die Großstadt als Wohn- und Lebensbereich im Nationalsozialismus – Zur Gründung der »Stadt des KdF-Wagens«, Frankfurt 1981, S. 24.

⁷ Vgl. W. Tessin (s. A 1), S. 111.

können.⁸ Ein weniger durchschlagendes, aber aus Wolfsburger Sicht nicht weniger wichtiges Argument war der finanzielle Aspekt: »Die Kosten, die Wolfsburg aufwenden muß, wenn es kreisfreie Stadt werden sollte, sind gering gegenüber denen, die es jetzt an den Kreis als Umlage zu zahlen hat ...«⁹ Vielleicht werden die finanziellen Motive der Stadt deutlicher, wenn man einen Blick auf die Haushaltspläne jener Jahre wirft: Nach Angaben von Hilterscheid¹⁰ kletterten allein die Gewerbe- und Lohnsummensteuereinnahmen Wolfsburgs von 1,2 Mio. DM (1948) über 5,3 Mio. DM (1949) auf 10,3 Mio. DM (1951) als Folge des einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwungs bei VW. Die Aussicht, diese rasant anwachsenden und vermutlich noch weiter ansteigenden Steuereinnahmen über die Kreisumlage mit dem Landkreis teilen zu müssen, war aus Wolfsburger Sicht verständlicherweise ein Ärgernis. Was lag also näher, als die Kreiszugehörigkeit aufzukündigen und die immer stärker sprudelnde VW-Steuerquelle allein auszuschöpfen.

Tatsächlich wurde im April im Niedersächsischen Landtag die Auskreisung Wolfsburgs aus dem Landkreis zum 1. 10. 1951 beschlossen. Der Landkreis Gifhorn hatte sich bis zuletzt gegen das Auskreisungsgesetz gewehrt, ohne Erfolg, konnte sich aber im Rahmen der sog. Auseinandersetzungsverhandlungen zwischen Stadt und Landkreis, die beiderseitig hart und zäh geführt wurden, recht gut behaupten: Die Stadt Wolfsburg sah sich gezwungen, dem Landkreis als Entschädigung rund 10 Mio. DM zu zahlen. Hierzu eine Wolfsburger Lokalzeitung: »Die zehn Millionen, mit denen wir dem Kreis den Übergang erträglich machen, sind wahrlich keine Kleinigkeit; und trotzdem erweist sich der Wolfsburger Kommunalpolitiker als kluger Rechner. Man braucht nur zu bedenken, daß allein im nächsten Etatjahr für die Stadt nicht weniger als 3,9 Mio. DM als Kreisumlage fällig wäre, also bereits mehr als ein Drittel der Abfindungssumme.«¹¹

Daß Wolfsburg sich so schnell und billig der Kreisaufsicht und der Kreisumlage hat entziehen können, hing primär damit zusammen, daß im Umland die Stadt (damals noch ein Barackenlager, voller Flüchtlinge, mit Neigungen zum Rechtsradikalismus: 64% DRP bei den Gemeindewahlen 1948!) wie ein Fremdkörper angesehen wurde, vor allem aber damit, daß man sich damals keinerlei realistische Vorstellungen über das zukünftige Wachstum der Stadt und des VW-Werks (damals 14 000 Beschäftigte) zu einem Weltkonzern machen konnte.

Obwohl man sich im Rahmen der Auseinandersetzungsverhandlungen geeinigt hatte, daß hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung des Krankenhaus- und höheren Schulwesens, der Landesplanung, der Wasserwirtschaft und des Bau- und Siedlungswesens eine enge Zusammenarbeit aufrechterhalten werden sollte, geschah hier nicht

⁸ Vgl. hierzu W. Tessin (s. A 1), S. 112ff.

⁹ Ebda., S. 113.

¹⁰ H. Hilterscheid (s. A 3), S. 316.

¹¹ Wolfsburger Allgemeine Zeitung v. 1. 10. 1951.

viel; es gab wenig zu regeln, und im Umland bestand ein erhebliches Ressentiment gegenüber Wolfsburg: Ärger über die Auskreisung Wolfsburgs, Angst um persönliche Macht- und Prestigestellungen vor allem bei den Landräten, Furcht vor dem Verlust der kommunalen Selbständigkeit, bäuerliche Sturheit und Ablehnung der Stadt und Industrie als gefährlich für die »ländliche Ordnung«. »Nach der Auskreisung, die viel Wirbel machte, war erst mal über Jahre hinweg totale Funkstille mit dem Umland.«

Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre änderte sich dies, wie weiter oben schon angedeutet: Wolfsburg stieß langsam an seine territorialen Grenzen, und das starke Anwachsen der Pendlerzahlen aus dem Umland einerseits und ihr Umsteigen auf den PKW produzierten in den Stoßzeiten erhebliche Probleme auf den Zufahrtsstraßen zum VW-Werk; dieses Problem konnte nur – im allseitigen Interesse (Umland, Stadt, VW) – gemeindeübergreifend gelöst werden. Schließlich zeichnete sich ein Machtwechsel und Einstellungswandel in den Umlandgemeinden ab. Es kam zu ersten einzelgemeindlichen Vereinbarungen zwischen der Stadt und Umlandgemeinden, und es begannen sich daneben kontinuierlichere Zirkel, Gesprächsrunden und lockere Planungsgemeinschaften herauszukristallisieren, die zwar allesamt nur entscheidungsvorbereitenden Charakter hatten, aber doch nicht ganz ohne Einfluß geblieben sind.

Im wesentlichen bestimmten drei Ziele die städtische Umland-Politik:

- das Interesse, die Zentralörtlichkeit der Stadt gegenüber dem Umland auszubauen,
- das Interesse, bestimmte Infrastrukturbereiche ins Umland auszulagern, weil sie auf dem Wolfsburger Territorium nicht (mehr) unterzubringen waren,
- das Interesse, durch Ein- und Umgemeindungsmaßnahmen das Stadtgebiet zu vergrößern.

Bevor auf diese drei Aspekte eingegangen werden soll, ist kurz zu erläutern, warum ein viertes Moment, das typischerweise die städtische Umland-Politik bestimmt, nämlich das Interesse, auf den Prozeß der Wohn- und Gewerbesuburbanisierung restriktiv-selektiv Einfluß zu nehmen (etwa im Rahmen der Regionalplanung oder der interkommunalen Kooperation), keine große Rolle spielte.

Die Wohnsuburbanisierung hatte im Raum Wolfsburg relativ früh begonnen und zwar bereits unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg und der nachfolgenden Teilung Deutschlands, als der Raum um Wolfsburg zu einer Art Durchgangslager für Flüchtlinge und Vertriebene wurde. Schon damals waren rund 50% der Wolfsburger Arbeitsplätze von Einpendlern besetzt! Obwohl die Stadt die hohe Einpendlerquote als Problem ansah, war sie doch damals nicht in der Lage, hieran etwas zu ändern. Angesichts von 5–10%igen Wachstumsraten der Bevölkerung pro Jahr (sic!) in der Stadt hatte sie als Gebietskörperschaft damals ohnehin schon alle Hände voll zu tun, die in die Stadt strömenden Menschen unterzubringen.¹² Angesichts dieser Überfor-

¹² So schrieb der damalige Wolfsburger Stadtbaurat 1956: Wolfsburg »hat in den letzten Jahren eine Bautätigkeit erlebt, bei der (...) die Grenzen der Kapazität in jeder Hinsicht erreicht wurden. Aus

derung der städtischen Wohnungsbaupolitik einerseits und der – vor der Gemeindefinanzreform von 1969 bestehenden – weitgehenden fiskalischen Irrelevanz der Wohnsuburbanisierung für die Stadt andererseits wurde die Wohnbesiedlung des Umlands von der Stadt eher mit achselzuckender Gleichgültigkeit hingenommen. Erst als die Bevölkerungswachstumsraten in der Stadt zurückgingen und im Umland konstant blieben, teilweise sogar anstiegen,¹³ und die Gemeindefinanzreform von 1969 die Wohnsuburbanisierung fiskalisch für die Stadt unmittelbar relevant machte,¹⁴ das war in der zweiten Hälfte der 60er Jahre der Fall, da änderte sich die Einstellung der Städte gegenüber diesem Prozeß. Zu diesem Zeitpunkt war im Raum Wolfsburg aber bereits abzusehen, daß die anstehende Gebietsreform das Problem der Wohnsuburbanisierung durch umfängliche Eingemeindungen weitgehend lösen würde. Es hat daher kaum Versuche der Stadt gegeben, im Rahmen der interkommunalen Kooperation restriktiv-selektiv auf den Prozeß der Wohnsuburbanisierung Einfluß zu nehmen, und eine übergeordnete Regionalplanung gab es ohnehin nicht.

Die gewerbliche Suburbanisierung hat im Raum Wolfsburg nie eine große Bedeutung gehabt. Im Schatten des »VW-Giganten« hat sich weder in der Stadt selbst noch im Umland eine erwähnenswerte VW-Zulieferer- und/oder VW-unabhängige Industrie entfalten können. Als schon in den 50er Jahren der VW-Konzern dazu überging, Zweigwerke in Norddeutschland (Hannover, Kassel, Emden etc.), dann auch im Ausland zu gründen, war klar, daß sich auch das VW-Werk selbst (obwohl unmittelbar an der Grenze zum Umland gelegen) nicht allzu sehr in das Umland ausdehnen würde.¹⁵ Als dies dann doch mit der Auslagerung der Forschungs- und Entwicklungsabteilung in die Nachbargemeinde Sandkamp in der 2. Hälfte der 60er Jahre erfolgte, warf die Gebietsreform auch hier ihre Schatten voraus, und es war von vornherein unstrittig, daß diese Gemeinde z. B. nach Wolfsburg eingemeindet werden würde.

Die Umland-Politik Wolfsburgs war also, wie eingangs erwähnt, zunächst auf drei Ziele gerichtet: erstens auf den Ausbau der Zentralörtlichkeit der Stadt gegenüber

diesem Grunde (...) beginnt sich sogar die Stadt allmählich gegen einen zu starken Zuzug zu wehren.« P. Koller, Die Volkswagenstadt Wolfsburg, S. 202–210, in: Raumforschung und Raumordnung 14 (1956), S. 202.

¹³ In der Zeit zwischen 1965 und 1972 erhöhte sich die Bevölkerungszahl in Wolfsburg »nur« noch um 7000 EW (= 8,5%), im näheren, 1972 eingemeindeten Umland um fast 9000 EW (= 25%). Erstmals zeigten sich negative Wanderungssalden der Stadt gegenüber ihrem näheren Umland! Vgl. W. Tessin (s. A 1), S. 149.

¹⁴ Durch die Gemeindefinanzreform von 1969 wurden die Gemeinden an der Einkommensteuer ihrer Bewohner beteiligt, mußten dafür aber Teile ihres Gewerbesteueraufkommens an das Land abgeben. Vgl. zur Relevanz der Gemeindefinanzreform für die Stadt-Umland-Politik: A. Trümper, Raumbezogene Planung im Großstadt-Umland-Bereich, Bonn 1982, S. 34.

¹⁵ Schon die geringfügige Ausdehnung der Betriebsfläche des VW-Werks auf einige Umlandgemeinden führte allerdings in den Jahren 1960/61 zu erbitterten Auseinandersetzungen zwischen der Stadt Wolfsburg und den betroffenen Umlandgemeinden über die Zerlegung des Steuermeßbetrages der nun mehrgemeindlichen VW-Betriebsstätte; vgl. hierzu W. Tessin (s. A 1), S. 149 ff.

dem Umland, zweitens auf die Funktionalisierung des Umlands zum infrastrukturellen Ergänzungsgebiet der Stadt und drittens auf die territoriale Expansion der Stadt ins Umland durch Um- und Eingemeindungen.

Der Ausbau der Zentralörtlichkeit der Stadt gegenüber dem Umland

Die Entwicklung der Stadt im Bereich zentralörtlicher Funktionen ist ein eher »trauriges Kapitel« der Wolfsburger Stadtentwicklung, vor allem was den Ausbau der Stadt zum Handels- und Dienstleistungszentrum und zum Sitz staatlicher Behörden und Institutionen anbetrifft. Im Bereich der kommunalen Infrastruktur mit zentralörtlicher Bedeutung lief es dagegen sehr viel besser.

Eine fast jahrzehntelange (im nachhinein schwer verständliche) Unsicherheit über die wirtschaftliche Entwicklung und letztendliche Größe der Stadt hat lange Zeit das größere, überlokale Handelskapital daran gehindert, sich in Wolfsburg anzusiedeln, zumal man im nur 30 km entfernt liegenden Oberzentrum Braunschweig bereits präsent war und bei der sprichwörtlich hohen Mobilität der Wolfsburger davon ausgehen konnte, deren Kaufkraft in Braunschweig abzuschöpfen. Seit Anfang der 60er Jahre intensivierte die Stadt im Rahmen ihrer Innenstadtplanungen die Bemühungen um Ansiedlung von Kaufhäusern u. ä., allerdings mit nur mäßigem und erst allmählichem Erfolg. Immerhin ist es ihr bis in die 80er Jahre hinein dann doch gelungen, fast 80% des Marktvolumens im gesamten Wolfsburger Einzugsgebiet auszuschöpfen.¹⁶

Auch die Ansiedlung staatlicher Behörden und Institutionen erfolgte nur schleppend und insgesamt etwas unbefriedigend. Immerhin: als Amtsgerichts-, Post-, Kataster-, Zoll- und Polizeibezirk, auch als Arbeitsamtsbezirk, im Lehrerausbildungs- und Sportwesen (Leistungszentrum) hat Wolfsburg eine gewisse regionale Bedeutung erlangt, wenn es sich auch beim Arbeitsamt z. B. nur um eine Nebenstelle des Arbeitsamtes Helmstedt handelt und der langgehegte Wunsch nach einem eigenen Finanzamt sich zerschlug, ebenso wie der Wunsch, Standort einer (Fach-)Hochschule zu werden. Immerhin wird im Jahre 1988/89 das Institut für Fahrzeugbau der FH Braunschweig / Wolfenbüttel in Wolfsburg den Lehrbetrieb aufnehmen, freilich nur deshalb, weil sich die Stadt und das VW-Werk massiv an der Finanzierung beteiligen werden.

Wolfsburgs Kampf um die Anerkennung als »Oberzentrum« im Rahmen der Landesplanung und Raumordnung ist letztlich an der räumlichen Nähe zum südostniedersächsischen Oberzentrum Braunschweig gescheitert und an der Tatsache, daß es im Raum bereits ein relativ fest gefügtes System von Mittelzentren gab, in das sich Wolfsburg einfügen mußte. Tatsächlich hat die Stadt Wolfsburg den anderen Städten

¹⁶ PRISMA, Einzelhandelsgutachten Wolfsburg, Hamburg 1983 (unv. Ms.), S. 109.

in Südostniedersachsen (sieht man einmal von den benachbarten Unterzentren Falersleben und Vorsfelde ab, die später sogar nach Wolfsburg eingemeindet wurden) praktisch nichts an Zentralörtlichkeit weggenommen, sondern sie hat sich gleichsam zusätzlich etabliert, gespeist durch die Vervielfachung der Bevölkerung in diesem Raum als Folge der Werks- und Stadtgründung.

Im Bereich der kommunalen Infrastruktur mit Umlandbedeutung war die Stadt Wolfsburg dagegen sehr viel erfolgreicher. Nicht zuletzt dank massiver Unterstützung seitens des VW-Werks entstanden Einrichtungen wie die Stadthalle (1958), das Kulturzentrum (1962), das Theater (1973) und das Planetarium (1983), die regionale Bedeutung haben, ebenso wie das städtische weiterführende Schulwesen, das Krankenhaus oder das Freizeitbad »Badeland« (1977).

Die Stadt hat den Ausbau ihrer Zentralörtlichkeit in erster Linie unter ökonomischen Gesichtspunkten betrieben: Da im industriell-gewerblichen Bereich ohnehin schon der wirtschaftliche Schwerpunkt der Stadt lag und dort auch nichts mehr im Schatten des »VW-Giganten« zu machen war, galt es, im tertiären Bereich Arbeitsplätze zu schaffen und die »arbeiterlastige« Sozialstruktur durch Beamte und Angestellte »abzurunden«. Zugleich galt es, eine »richtige Stadt« zu werden, d. h. den Werkssiedlungscharakter der Stadt buchstäblich abzubauen und »urbane« Reproduktionsbedingungen für die VW-Belegschaft zu schaffen. Mit Blick auf die leitenden Angestellten sollte es gelingen, diese Gruppen langfristig an das Werk und die Stadt zu binden.

Das Umland war in diese Politik gleichsam nur als Mittel zum Zweck einbezogen, um die zentralörtlichen Einrichtungen auslasten bzw. privatwirtschaftlich rentabel zu machen (Theater, Stadthalle, Kaufhäuser, staatliche Behörden usw.). Es bedurfte zur Durchsetzung dieser zentralitätsbezogenen Politik auch keiner Verhandlungen mit dem Umland. Die Stadt baute ihre Zentralörtlichkeit ohne Absprachen, ohne finanzielle oder sonstige Beteiligungen des Umlands aus, aber sie brauchte diese Politik auch nicht gegen Proteste aus dem Umland durchzusetzen, weil man dort ja an den zentralörtlichen Service-Leistungen der Stadt durchaus Interesse hatte. Politisches Kapital konnte die Stadt aber andererseits hieraus zunächst auch nicht groß schlagen, denn weder konnte, noch wollte sie ja die Bevölkerung des Umlands von der Nutznießung dieser Einrichtungen ausschließen. Im Umland war weitgehend klar, daß diese zentralörtlichen Serviceleistungen der Stadt keine zu Gegenleistungen moralisch Anlaß gebenden »Opfergaben« der Stadt für das unterversorgte Umland waren, sondern ein Mittel zum Zweck der sozio-kulturellen Ausrichtung, vor allem aber der direkten oder indirekten Kaufkraftbindung des Umlands auf die Stadt. Nur mit dem Anschluß von Umlandgemeinden an die städtische Kanalisation und der Einschulung von Kindern aus dem Umland in städtische Schulen konnte die Stadt bisweilen »handeln«. So lag die Bedeutung der städtischen Zentralitätspolitik für das politisch-administrative Verhältnis von Stadt und Umland zunächst mehr im Atmo-

sphärischen, langfristig aber woanders: durch die Integration des Umlands in den sozio-ökonomischen Reproduktionsprozeß und in den zentralörtlichen Waren- und Dienstleistungszusammenhang der Stadt wurde die reale Basis und politische Legitimation einer kommunalen Selbständigkeit der Umlandgemeinden ganz allmählich ausgehöhlt. Dies war nicht das Ziel der städtischen Zentralitätspolitik, aber deren Folge. Dies sollte sich vor allem im Rahmen der Gebietsreform zeigen, als die Dichte der zentralörtlichen Verflechtungsbeziehungen zwischen Stadt und Umland als ein wesentliches Kriterium für die Eingemeindungsentscheidung herangezogen wurde. Bevor es jedoch soweit war, bestimmte ein anderes Ziel die städtische Umland-Politik.

Die Funktionalisierung des Umlands als infrastrukturelles Ergänzungsgebiet

Gemeint ist damit die Indienstrahmung des Umlands als Erholungs-, Wasserversorgungs-, Müll- und Abwasserbeseitigungsgebiet und als verkehrliche Erschließungsfläche für die Stadt.¹⁷ Die Stadt ist hierzu quasi gezwungen, weil diese Funktionen auf dem immer dichter besiedelten Stadtgebiet nicht mehr unterzubringen sind, gemeindefiskalisch uninteressant, ökologisch »sensibel« oder vom naturräumlichen Potential der Stadt her dort nicht optimal oder überhaupt nicht zu verwirklichen sind z. B. wegen fehlender Trinkwasservorkommen. Zudem unterscheiden sich Infrastrukturleistungen einerseits hinsichtlich ihres Publikumsverkehrs, andererseits in bezug auf ihre Arbeitsplatzintensität. Vor diesem Hintergrund gilt, daß Behörden, Schulen, Krankenhäuser usw. besonders auf den Standort Stadt angewiesen sind (als best erreichbarer Ort der Region), während »technische« Infrastrukturen (Müllkippen, Wasserwerke etc.) dies nicht sind; ein Grund mehr, sie auszulagern. Meist sind es gleich zwei oder drei dieser Argumente, die die Stadt zum Versuch veranlassen, bestimmte Infrastruktur-Service-Leistungen in das Umland hinaus zu »delegieren« und zwar mit einigem Erfolg, wie ein Blick in das Umland der Städte zeigt. Hierfür bieten sich die folgenden Erklärungen an:

- Die Auslagerung bringt u. U. für die betroffene Umlandgemeinde einen gewissen eigenen Nutzen oder doch keine sichtbaren Nachteile, weil der ins Auge gefaßte Infrastrukturstandort ohnehin keiner profitableren Nutzung zugeführt werden kann und er auch nicht die weitere Siedlungsentwicklung der Umlandgemeinde beeinträchtigt.¹⁸
- Die Auslagerung wird durch technische Sachzwänge, z. B. durch spezifische, andernorts nicht anzutreffende Standortbedingungen quasi erzwungen (z. B. Trink-

¹⁷ Vgl. hierzu u. a.: H. Brede, Einebnung oder Verschärfung des Stadt-Land-Gegensatzes, S. 137–155, in: V. Brandes u. a. (Hrsg.), *Leben in der Bundesrepublik*, Berlin 1980, S. 142.

¹⁸ Hierbei ist die Möglichkeit der Stadt bedeutsam, die Externalisierungswünsche an eine Vielzahl von Umlandgemeinden adressieren zu können, so daß die einzelne Gemeinde im Laufe ihrer Geschichte in dieser Hinsicht allenfalls nur ein- oder zweimal von der Stadt »um Hilfe« ersucht werden muß.

wasservorkommen, landschaftliche Reize, Bodenqualität), so daß die Gemeinde im Sinne des Allgemeinwohls (gedrängt auch von übergeordneten staatlichen Stellen) nahezu verpflichtet ist, der Stadt zu helfen.

- Die Auslagerung wird in einen »politischen Deal« eingebunden; d. h. die Umlandgemeinde wird gleichsam »bezahlt« durch die Gewährung eines zinsgünstigen Darlehens, den Anschluß des Dorfes an das öffentliche Nahverkehrsnetz der Stadt, die Erlaubnis zur Einschulung der Kinder in städtische Schulen usw.; häufig verbindet sich auf Seiten »entgegenkommender« Umlandgemeinden die (irrig) Hoffnung, durch »gutnachbarliche Zusammenarbeit« der Eingemeindung in die Stadt zu entgehen.¹⁹ Bisweilen dürfte es der Stadt auch gelingen, ihre zentralörtlichen Service-Leistungen für das Umland als »Vorauszahlung« in den politischen Handel einzubeziehen und mit Hinweis darauf, das Umland zu entsprechenden Gegenleistungen moralisch zu verpflichten.

Wie immer im einzelnen zu begründen: Ein Blick auf das Umland der Städte zeigt, daß die Funktionalisierungspolitik gegenüber dem Umland relativ erfolgreich durchsetzbar (gewesen) sein muß. Und so war es auch im Falle Wolfsburgs. Zentrale Erfolge der städtischen Auslagerungspolitik waren – schon bei der Stadtgründung – die Verregnung der gesamten Abwässer der Stadt im nördlichen Umland, in den 50er und 60er Jahren die Erschließung des Wasserreservoirs im Umland durch den Bau zweier dort gelegener Wasserwerke der Stadt (Westerbeck, Rühren), die Beseitigung des Mülls der Stadt zunächst auf wilden Müllkippen im Umland, später dann auf einer geordneten Mülldeponie in der Nachbargemeinde Fallersleben, und schließlich die weitgehende Auslagerung des VW-bezogenen Ziel- und Quellverkehrs aus dem Stadtgebiet ins Umland (Sandkamp, Kästorf). Einziger Fehlschlag war eigentlich nur der Versuch, einen über das Wolfsburger Stadtgebiet hinausreichenden und in die Nachbargemeinde Vorsfelde hineinreichenden künstlichen See in der Allerniederung anzulegen. Trotz dieses fehlgeschlagenen Projektes, das u. a. auch nur deshalb scheiterte, weil einerseits Grunderwerbsprobleme auftraten, andererseits die Gebietsreform das Verhandlungsklima belastete, ist die Funktionalisierungspolitik der Stadt gegenüber dem Umland also sehr erfolgreich gewesen.

Eine nähere Analyse zeigt, daß die meisten dieser Maßnahmen und Projekte nicht einmal gegen den ursprünglich erklärten Willen der betroffenen Gemeinden durchgesetzt werden mußten oder es zwischen Stadt und Umland auch nur zu längeren und zähen Verhandlungen gekommen wäre oder gar Entschädigungs- oder »Lastenausgleichsforderungen« gestellt worden wären. Die Abwasserverregnung wurde im betroffenen Umlandbereich (zumal von bäuerlicher Seite) zunächst sogar als »Segen« empfunden (Bodenertragssteigerungen), die Mülldeponie war ein von beiden Seiten

¹⁹ Vgl. F. Vorholz, *Interkommunale Einrichtungen*. Ein Beitrag zur Stadt-Umland-Problematik, München 1981, S. 112.

gemeinschaftlich gewolltes und finanziell getragenes Projekt, desgleichen die Anlage des künstlichen Allersees, dessen gemeindeübergreifende Realisierung nicht so sehr am Widerstand der Vorsfelder Kommunalpolitik scheiterte, sondern (s. o.) am Grundwerb. Und auch die Wasserentnahme im Umland für die Stadt war, was das Wasserwerk Westerbeck anbetrifft, ebenfalls nicht strittig, zumal die betroffene Gemeinde und weitere Teile des Umlands gleich mit an das städtische Wasserwerk angeschlossen wurden. Demgegenüber war das zweite Wolfsburger Wasserwerk im Umland in Rühren schwieriger durchzusetzen, weil hier die allgemeine Gebietsreformdebatte das Verhandlungsklima belastete und zunehmend auch ökologische Probleme eine Rolle spielten. Das Vorhaben konnte denn auch nur in beschränktem Umfang realisiert werden: Die Wasserentnahmemenge wurde stark limitiert. Auch die Externalisierung des VW bezogenen Straßenverkehrs aus der Stadt heraus in das Umland hat bei den unmittelbar betroffenen Gemeinden (Mörse, Sandkamp, Kästorf) gewisse Widerstände ausgelöst, wobei sich aber die städtischen Interessen hier vor allem deshalb durchsetzen konnten, weil einerseits das übermächtige Interesse des VW-Werkes dahinter stand, andererseits die West- und Norderschließung des VW-Werks dem gesamten Pendlerverkehr aus dem Umland zugute kam, weshalb auch die beiden betroffenen Landkreise (Gifhorn, Helmstedt) hinter diesen Verkehrsplanungen standen. Die Inanspruchnahme des Umlands als Wasserversorgungs-, Müll- und Abwasserbeseitigungs- und verkehrliches Erschließungsgebiet für die Stadt ist auch deshalb relativ leicht durchsetzbar gewesen, weil erstens in den 50er und 60er Jahren weder in der Stadt noch im Umland ein ausgeprägtes ökologisches Bewußtsein vorhanden war, zweitens die Externalisierungsvorhaben der Stadt doch zahlenmäßig begrenzt und räumlich gestreut, vom Umland also »verkraftbar« waren, und drittens eine gewisse Planungs- und Standortrationalität in diesen Projekten stets enthalten war; d. h. die Stadt konnte das Umland von der Notwendigkeit bzw. Sinnhaftigkeit dieser Vorhaben stets überzeugen. Dieser Erfolg der Externalisierungspolitik der Stadt Wolfsburg ist durchaus nicht außergewöhnlich, sondern hält sich im Rahmen dessen, was Stadt-Umland-Politik normalerweise zu leisten imstande ist.

Die territoriale Expansion der Stadt ins Umland durch Um- und Eingemeindungen

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts gehört die Eingemeindung von Teilen des Umlands in die Stadt »zu einer universellen Erscheinung im Prozeß der Großstadtbildung«.²⁰ Die heutigen Großstädte haben seither mehrmals eine Gebietsvergrößerung erfahren, Hannover zwischen 1859 und 1974 acht, München zwischen 1854 und 1942 allein 15 Eingemeindungsaktionen, in deren Rahmen nach und nach 31 Umlandgemeinden

²⁰ H. Matzerath, Städtewachstum und Eingemeindungen im 19. Jahrhundert, S. 67–89, in: J. Reulecke (Hrsg.), Die deutsche Stadt im Industriezeitalter, Wuppertal 1978, S. 89.

nach München eingegliedert wurden. Die bisher letzte große Eingemeindungswelle erfolgte Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre. Trümper²¹ kommt in seiner auf die Großstädte bezogenen Auswertung der Gebiets- und Verwaltungsreform zu dem Ergebnis, daß das Gemeindegebiet von nur 6 von 47 bundesdeutschen Großstädten in Flächenstaaten nicht durch Eingemeindungen noch ein weiteres Mal vergrößert worden sei. Die territoriale Expansion der Stadt in das Umland hinein ist also bis heute ein durchgängiges Merkmal der Stadt-Umland-Entwicklung und einer entsprechenden Umland-Politik der Stadt geblieben, im übrigen einer sehr erfolgreichen Politik, denn sie haben innerhalb von 150 Jahren ihr ursprüngliches Territorium von meist unter 10 oder gar unter 5 qkm auf über 100, 200 und mehr qkm ausweiten können. Die heutigen Großstädte haben also bis heute ihr ursprüngliches Territorium mindestens verzehnfacht, manche gar verhundertfacht!

Es ist nun (aus heutiger Sicht) ausgesprochen interessant festzustellen, daß diese territoriale Expansion der Städte ins Umland hinein nicht das Ergebnis einer mehr oder weniger zwangsweisen Eingemeindung von Umlandortschaften in die Stadt durch den Staat gewesen ist, sondern überwiegend das Ergebnis freiwilliger Vereinbarungen zwischen Stadt und Umlandgemeinden,²² die durch den Staat nur sanktioniert wurden. Eine über Jahrzehnte vorausschauende, aktive, antizipatorische Eingemeindungspolitik hat der Staat lange Zeit weder initiiert noch unterstützt. Sieht man von den spektakulären Großeingemeindungen der Zwischenkriegszeit (Berlin, Hamburg, Ruhrgebiet) ab, die auch schon eine aktivere Intervention seitens des Staates erforderten, so stellen eigentlich erst die Eingemeindungen im Rahmen der allgemeinen Gebiets- und Verwaltungsreform Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre eine neue Stufe staatlicher Intervention dar, wohl auch dadurch bedingt, daß es den Städten immer weniger gelang, zu freiwilligen Eingemeindungsvereinbarungen mit den Umlandortschaften zu kommen.

In Wolfsburg beginnt die Eingemeindungspolitik der Stadt gegen Ende der 50er Jahre, ausgelöst durch eine Ratsentscheidung, die riesige Waldfläche auf dem Wolfsburger Stadtgebiet nicht weiteren Siedlungsmaßnahmen zu opfern.²³ Damit war mit einem Schlag das Baulandpotential der Stadt mehr oder weniger zur Gänze »aus dem Verkehr« gezogen. Angesichts weiter steigender Zuzugszahlen, nach wie vor vorhandener Wohnungsnot in der Stadt, begann deshalb die Verwaltung Ende der 50er Jahre mit einer umfänglichen Bodenvorratspolitik im Umland, die auch in den 60er Jahren verstärkt fortgesetzt wurde. Bis zur Gebietsreform 1972 hatte Wolfsburg insgesamt rund 13 qkm Land im Umland aufgekauft, was einer Investitionssumme von über 50 Mio. DM entsprochen haben dürfte. Zu einer solchen »externen Bodenvorratspolitik« war eine »reiche« Stadt wie Wolfsburg (sie hatte durch das VW-Werk bedingt

²¹ A. Trümper (s. A 14), S. 74 ff.

²² H. Matzerath (s. A 20), S. 81 ff.

²³ Vgl. hierzu: D. Kautt, Wolfsburg im Wandel städtebaulicher Leitbilder, Wolfsburg 1983, S. 301 f.

das größte Gewerbesteueraufkommen pro Kopf der Bevölkerung aller Städte in der Bundesrepublik) durchaus in der Lage; sie konnte es sich leisten, über Jahrzehnte hinweg mit durchaus unsicheren Bebauungsperspektiven Bauland vorzuhalten. Zwar war das Geld angesichts steigender Bodenpreise im Stadtumland wertsteigernd angelegt, aber eben doch festgelegt und nicht jederzeit liquide zu machen. Die betroffenen Grundbesitzer waren verständlicherweise im Laufe der Zeit (und wenn der Preis stimmte) letztlich meist bereit zu verkaufen und sei es, um Ersatzland woanders zu erwerben. Die Gemeindeverwaltungen und die Landkreise (bzw. deren Grundstücksverkehrsausschüsse) sahen diesem Grundstückshandel mehr oder weniger hilflos zu; man versuchte hier und da Bodenverkehrsgenehmigungen zu verweigern, aber die rechtlichen Handhaben reichten meist nicht aus, zumal wenn die betroffenen Gemeinden bzw. Gemeinderäte nicht »mitzogen«. So sah die Gemeinde Reislings z. B. zu, wie nach und nach über 80% ihrer Gemarkungsfläche in den Besitz der Stadt Wolfsburg übergang.

Mit dem Aufkauf von Grund und Boden in den Umlandgemeinden war aber natürlich noch nicht gewährleistet, daß dort auch im Sinne Wolfsburgs gebaut werden konnte. Man versuchte denn auch gar nicht erst, die dortigen Gemeindevertretungen zu Baumaßnahmen auf den von Wolfsburg aufgekauften Flächen zu bewegen. Nur im Falle Vorsfeldes hat es um 1960 den kurzfristigen Versuch gegeben, eine Wolfsburger Wohnsiedlung (Teichbreite) über die Gemeindegrenzen hinweg zu bauen. Dies scheiterte aber rasch. Stattdessen spekulierte man langfristig auf eine Gebietsreform; kurzfristig setzte man seine ganze Hoffnung auf die Wolfsburger Losung »Wo Geld ist, da ist auch ein Weg«. Die Lösung des Problems schien in einer hoheitsrechtlichen Umgemeindung von Gebietsteilen benachbarter Gemeinden nach Wolfsburg zu liegen. Wenn Krabbe bezogen auf die Umland-Politik der Großstädte vor dem Ersten Weltkrieg schreibt: »Der Ankauf größerer Geländestücke in Vorortgemeinden durch die benachbarte größere Stadt signalisierte also deren Eingemeindungsabsichten«,²⁴ so findet diese Strategie in der Wolfsburger Umland-Politik der späten 50er und frühen 60er Jahre also durchaus ihre Entsprechung. Tatsächlich gelang es der Stadt noch vor der dann folgenden Gebietsreform, in Form freiwilliger interkommunaler Vereinbarungen, bereits in fünf Fällen (Nordsteinke, Kästorf, Mörse, Fallersleben, Sandkamp), unbewohnte, direkt an der Wolfsburger Stadtgrenze liegende Flächen aus dem Umland einzugemeinden. Die Wolfsburger Stadtgebietsfläche erweiterte sich dadurch immerhin um rund 5 qkm, d. h. um rund 15% der bisherigen Gemarkungsfläche (vgl. Abb. 1).

Hinsichtlich der stadthistorisch ja nicht außergewöhnlichen Bereitschaft der Gemeinden, Teile ihrer Gemarkungsfläche an die Stadt abzutreten (s. o.), wurde auf

²⁴ W. R. Krabbe, Eingemeindungsprobleme vor dem Ersten Weltkrieg: Motive, Widerstände und Verfahrensweise, in: Die alte Stadt 7 (1980), S. 384.

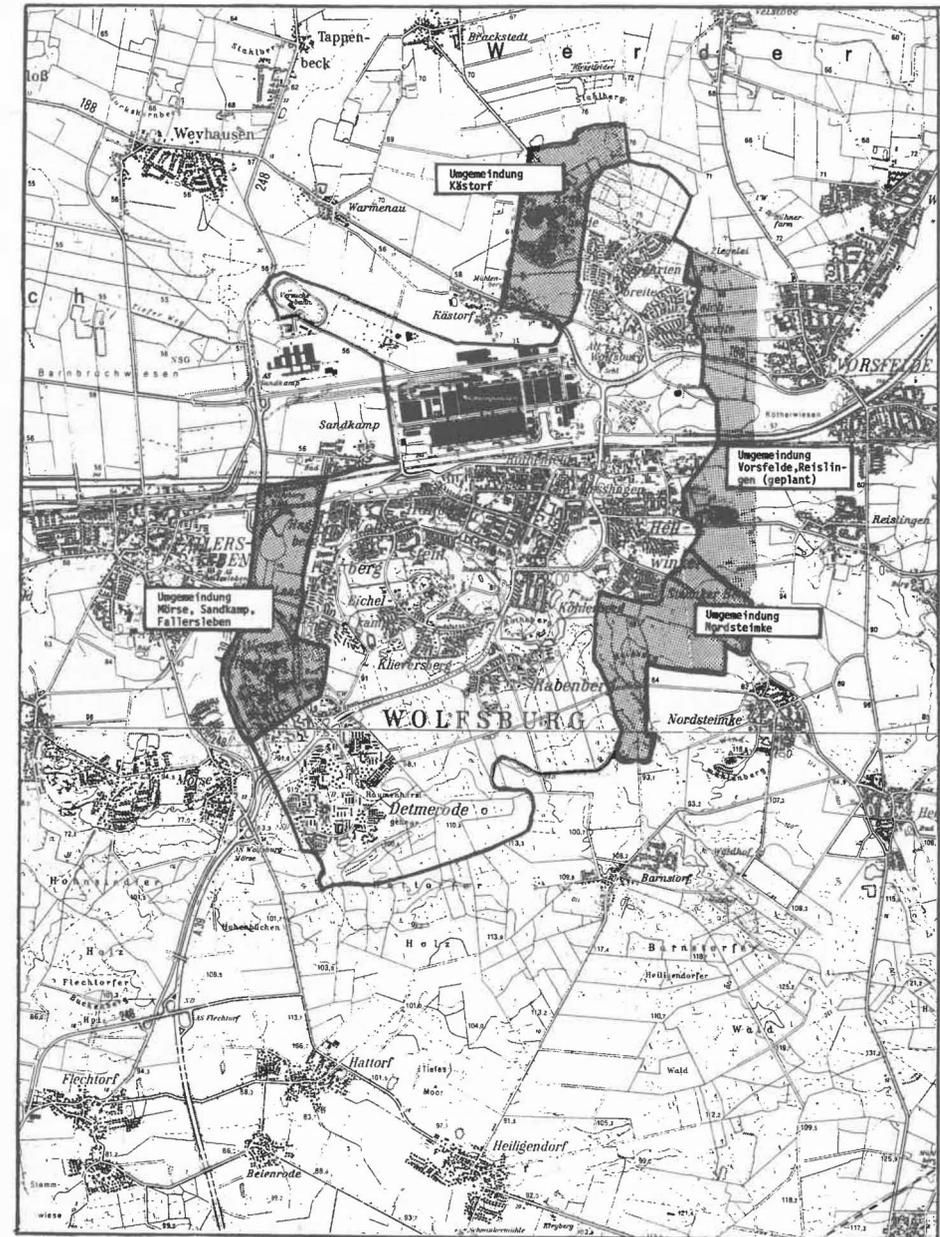


Abb. 1 Die »kommerziellen« Umgemeindungen im Raum Wolfsburg vor der Gebietsreform.

Wolfburger Seite lakonisch festgestellt: »Auf Seiten der betroffenen Gemeinden gab es keine grundsätzlichen Widerstände; es war eine Frage des Geldes.« Die einzelnen Umlandgemeinden waren für die hoheitsrechtliche Abtretung von Gemeindeteilen gegen (hohe) finanzielle Entschädigungen (sie erhielten eine Art jährlicher »Grundsteuerabfindung« in mehrfacher Höhe dessen, was man bisher an Grundsteuern aus diesen Flächen schöpfte, dazu noch Darlehen und Zuschüsse sowie infrastrukturelle Zusagen); sie waren zu dieser Abtretung von Gemeindeteilen vor allem aus drei Gründen bereit: Angesichts ihrer finanziellen Notlage, verursacht einerseits durch die hohen Erschließungs- und Wohnfolgekosten im Zuge der Suburbanisierung, andererseits durch die finanzielle Benachteiligung der Umlandgemeinden durch die damalige Gemeindefinanzverfassung,²⁵ war man auf eine finanzielle Auffüllung der Gemeindekasse geradezu angewiesen; zudem hätte man die ausgemeindeten Gemarkungsflächen schon deshalb kaum selbst bebauen (lassen) können, weil es sich hier um Flächen im Außenbereich der Gemeinden handelte, die entsprechend § 35 BBauG nicht hätten bebaut werden können. Schließlich hoffte man im Umland, durch eine entgegenkommende Politik in diesem Bereich großräumigere territoriale Gebietsforderungen der Stadt sozusagen vorsorglich abzuwehren: »Wir wollten damit der Stadt Wolfsburg die Schluckbeschwerden nehmen.«

Die Tatsache, daß die finanziell profitierenden Bauern meist eine wichtige Rolle in der gemeindlichen Politik spielten (Nordsteimke, Mörse!), dürfte die Umgemeindungsaktionen ebenfalls »begünstigt« haben. Die Stadt hätte diesen Weg der »kommerziellen« Umgemeindungspolitik weiter beschritten, tatsächlich waren entsprechende Verhandlungen im Osten der Stadt (Reislingen, Vorsfelde) schon weit gediehen, aber gegen Ende der 60er Jahre zeichnete sich ab, daß die seitens der Landesregierung in Angriff genommene allgemeine Gebiets- und Verwaltungsreform im Raum Wolfsburg zu einer territorialen Neuordnung führen würde, die die Baulandengpässe der Stadt mit einem Schlag beheben würde. Daraufhin stellte die Stadt die bisherige Umgemeindungspolitik ein, um sie im Rahmen der Gebietsreform mit anderen Mitteln fortzuführen (s. u.).

Die relativ erfolgreiche Art und Weise, in der Wolfsburg schon vor der Gebiets- und Verwaltungsreform seine Umland-Probleme im Rahmen der interkommunalen Kooperation lösen konnte, ist vor allem auf vier Aspekte zurückzuführen:

²⁵ Die Pendlergemeinden im Umland größerer Städte profitierten von der Wirtschaftsleistung in der Stadt, an deren Zustandekommen sie durch ihre auspendelnden Berufstätigen ja maßgeblich beteiligt waren, bis zur Gemeindefinanzreform von 1969 nur über den sog. »Gewerbesteuerausgleich«, der maximal die Hälfte des auf einen einheitlichen Hebesatz umgerechneten Gewerbesteueraufkommens je Arbeitnehmer in der Stadt betrug, meist aber nur einen fixen Betrag von rund 100 DM beinhaltete. Während die Stadt Wolfsburg pro Arbeitnehmer damals knapp 1000 DM an Gewerbesteuer einnahm, bekamen die Umlandgemeinden im Rahmen des Gewerbesteuerausgleichs pro auspendelnden Arbeitnehmer nur rund 100 DM! Im Ergebnis hatte dies zu Folge, daß

- Die durch die damalige Gemeindefinanzgesetzgebung bedingte ungleich höhere Finanzkraft der Stadt gegenüber den Umlandgemeinden,²⁶ die es ihr z. B. ermöglichte (s. o.), kleine Gebietsteile aus dem Umland »gegen Bezahlung« einzugemeinden. Und letztlich ist auch die Bereitschaft von mehr als 15 Gemeinden (s. u.) im Zuge der Gebietsreform, sich freiwillig mit Wolfsburg zusammenzuschließen, auf dieses Finanzkraftgefälle zurückzuführen.
- Das ungleich besser entwickelte Netz von Kontakten zu staatlichen Stellen: Die Stadt konnte sich eigentlich stets auf die wohlwollende Unterstützung des Regierungspräsidenten in Lüneburg und der Landesregierung in Hannover stützen und profitierte dabei vor allem von ihrer Sonderstellung im Zonenrandgebiet als »Industriemetropole«.
- Die durch das VW-Werk geschaffenen »Sachzwänge«: Die Stadt konnte bisweilen als gebietskörperschaftliche Interessenvertretung des VW-Werks auftreten bzw. als »ideeller Gesamtkapitalist« der Stadtregion.
- Die über das VW-Werk bzw. die zentralörtlichen Service-Leistungen der Stadt gewachsenen Verflechtungszusammenhänge, die zu einem Gefühl der Gemeinsamkeit und wechselseitigen Abhängigkeit zwischen Stadt und Umland führten; nahezu jedes Gemeinderatsmitglied im Umland hatte vielfältige berufliche wie private Beziehungen zur Stadt.

Wenn die Stadt Wolfsburg relativ erfolgreich im Umgang mit ihrem Umland war, so dürfte es schließlich auch damit zusammenhängen, daß hier die Konkurrenz bzw. der Verteilungskampf zwischen Stadt und Umland noch nicht so ausgeprägt war wie in voll entwickelten oder gar polyzentrischen Ballungsräumen.²⁷

Die Gebiets- und Verwaltungsreform

Die allgemeine Gebiets- und Verwaltungsreform in Niedersachsen kam für die Stadt Wolfsburg zu einem stadtentwicklungspolitisch einmalig günstigen Zeitpunkt. Sie führte zur Eingemeindung des gesamten stadtentwicklungspolitisch bedeutsamen Umlands in die Stadt. Während es zunächst so aussah, als würden nur 6 Umlandgemeinden mit der Stadt Wolfsburg zusammengeschlossen werden (WEBER-Kommission 1969), waren es 1972 dann tatsächlich 20 Umlandgemeinden (!), wodurch das Wolfburger Stadtgebiet von rund 34 qkm auf über 200 qkm ausgedehnt, also in etwa versechsfacht wurde (vgl. Abb. 2). Dieses Gebietsreformergebnis ist im wesentlichen auf drei Faktoren zurückzuführen: auf das Interesse Wolfsburgs an einer »großen« Eingemeindungslösung, auf die Bereitschaft vieler Gemeinden zu einem »freiwilligen«

die Realsteuerkraft in den Umlandgemeinden im Raum Wolfsburg vor 1969 rund 100 DM, in Wolfsburg aber über 800 DM pro Kopf der Bevölkerung betrug!

²⁶ (s. A 25).

²⁷ Vgl. hierzu am Kölner Beispiel F. Vorholz (s. A 19), S. 113.

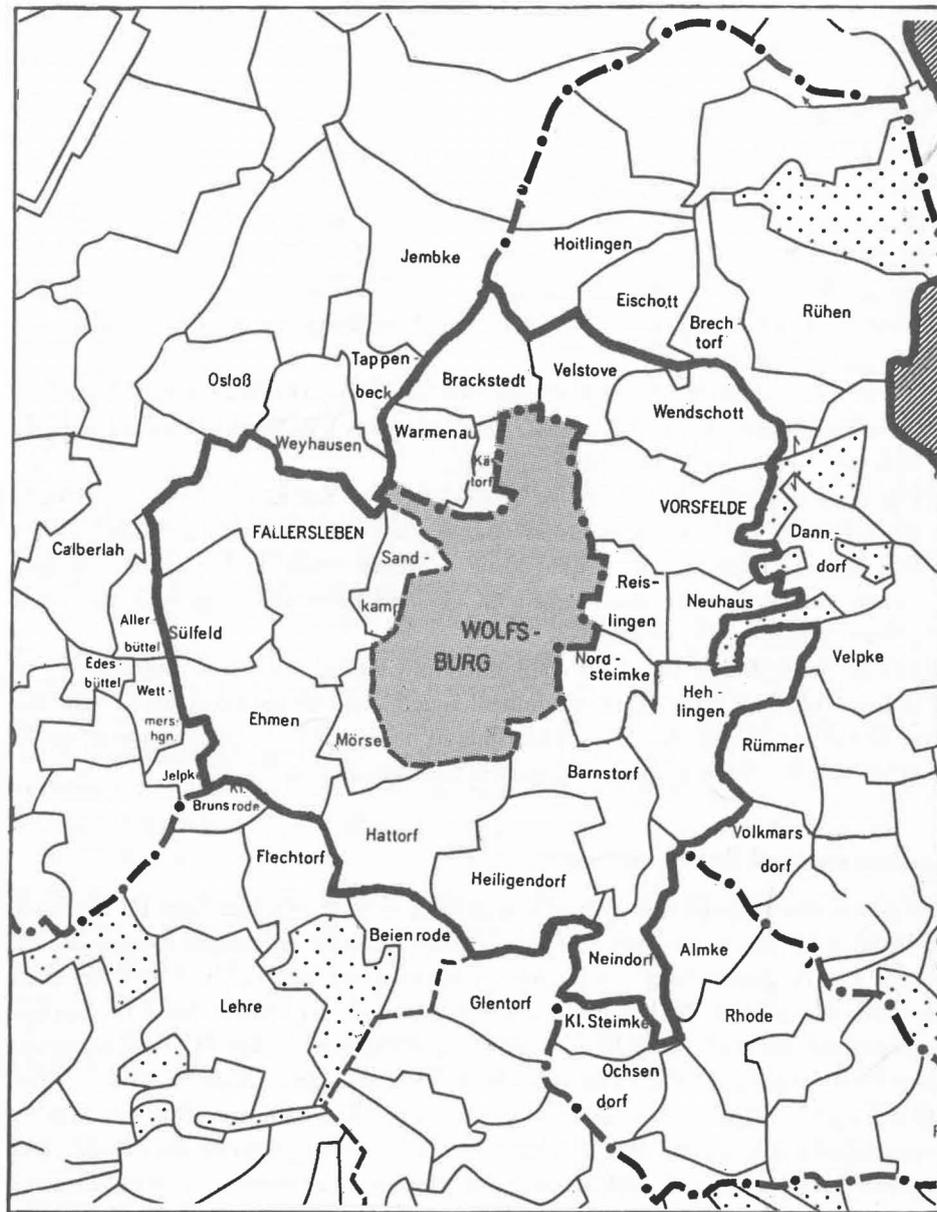


Abb. 2 Ergebnis der Gebietsreform von 1972.

Zusammenschluß mit der »reichen« Stadt Wolfsburg und auf die Zustimmung der niedersächsischen Landesregierung zu einer solchen Lösung.

Maßgebend für das Interesse der Stadt an einer möglichst großen Eingemeindungs-
lösung war vor allem die sich abzeichnende Erschöpfung der Baulandreserven in der
Stadt. Diese Gefahr war für die Stadt Wolfsburg um so bedrohlicher, als man damals,
Ende der 60er Jahre, noch von enormen Wachstumsraten für die Wolfsburger Stadt-
region ausging. Damals wurde bis 1990 für den engeren Raum Wolfsburg ein Bevöl-
kerungswachstum von rund 100 000 auf ungefähr 200 000 EW, also eine Verdoppe-
lung prognostiziert! Angesichts dieses vermuteten Bevölkerungswachstums, das prak-
tisch nur noch im Umland hätte stattfinden können (mit all den fiskalischen, planeri-
schen und machtpolitischen Konsequenzen für die Stadt), schien eine großflächige
Eingemeindung für Wolfsburg geradezu existenznotwendig.

Für die ziemlich große Bereitschaft der Umlandgemeinden, sich mit Wolfsburg
zusammenzuschließen, war vor allem die Aussicht maßgebend, am Steueraufkommen
der Stadt bzw. des VW-Werks besser als bisher zu partizipieren. Man erwartete eine
infrastrukturelle Verbesserung der eigenen Situation, die die Stadt Wolfsburg in den
entsprechenden Verhandlungen auch in Aussicht stellte. Die Bereitschaft der Umland-
gemeinden war ansonsten um so größer, als für die kleinen Ortschaften im Rahmen
der allgemeinen Verwaltungs- und Gebietsreform dieser Jahre nicht die Alternative
bestand zwischen dem Erhalt der kommunalen Selbständigkeit einerseits und dem
Zusammenschluß mit Wolfsburg andererseits, sondern nur die Wahl zwischen letzte-
rem und dem Zusammenschluß mit anderen (»armen«) Umlandgemeinden zu Ein-
heits- oder Samtgemeinden. Die Aufgabe der kommunalen Selbständigkeit war also in
keinem Fall zu vermeiden. Widerstand ging im Umland nur von den Landkreisen
(Gifhorn, Helmstedt) und den benachbarten Städtchen Fallersleben und Vorsfelde
aus. »Rivalisierende« kleine Städte im Umland und die Landkreise waren schon
immer die Hauptgegner einer territorialen Expansionspolitik der Städte gewesen,²⁸ so
also auch im Wolfsburger Fall.

Die Zustimmung des Landes zur »großen« Eingemeindungs-
lösung basierte auf bestimmten, zunächst einmal Wolfsburg unabhängigen Grundsatzentscheidungen:
erstens wurden (auch großflächige) Eingemeindungen im Stadt-Umland-Bereich
grundsätzlich als Lösung des sog. Stadt-Umland-Problems befürwortet (das war nicht
in allen Bundesländern so),²⁹ zweitens sollten freiwillige Zusammenschlüsse zwischen
Gemeinden so weit wie möglich akzeptiert werden und drittens sollten Städte ihren
Kreisfreiheitsstatus nur dann behalten, wenn sie bereits 130 000 EW hätten bzw. diese
Einwohnerzahl (z. B. durch Eingemeindungen) in absehbarer Zeit erreichen würden.
Da die Kreisfreiheit Wolfsburgs mit damals annähernd 90 000 EW, aber noch

²⁸ Vgl. hierzu W. Krabbe (s. A 24), S. 376f.

²⁹ A. Trümper (s. A 14), S. 47ff.

enormen Wachstumsaussichten (s. o.), von Anfang an außer Zweifel stand, die meisten der in Frage kommenden Umlandgemeinden sozusagen »freiwillig« zu einem Zusammenschluß mit Wolfsburg bereit waren, zudem enge Verflechtungsbeziehungen (vor allem über das VW-Werk) bestanden, hat die Landesregierung letztlich der großen Eingemeindungslösung zugestimmt, allerdings erst als die SPD die Alleinregierung in Hannover übernommen hatte. Zuvor, zu Zeiten der »Großen Koalition« zwischen SPD und CDU, hatte man zu sehr auf die bäuerlich-konservativen Kräfte in den Landkreisen Helmstedt und Gifhorn Rücksicht nehmen müssen.

Das VW-Werk hat im übrigen zwar durch seine bloße Existenz und Pendlerverflechtungen mit dem Umland den Prozeß und das Ergebnis der Gebietsreform maßgeblich beeinflußt, aber selbst keine aktive politische Einflußnahme ausgeübt. Man war zwar »dafür«, aber man engagierte sich nicht. Selbst als es zeitweise so aussah, als würden nicht einmal alle VW-Betriebsgemeinden im Raum Wolfsburg mit der Stadt zusammengeschlossen werden (und tatsächlich blieb dann auch die allerdings unbedeutende VW-Betriebsgemeinde Weyhausen »draußen vor«), rührte sich im VW-Werk kein Widerstand, einfach deshalb, weil die bestehenden Gemeindegrenzen für das VW-Werk nie eine Schranke oder auch nur ein Hindernis im Verwertungsprozeß gewesen waren.

Zur aktuellen Stadt-Umland-Problematik

Die Versechsfachung des städtischen Gemeindegebiets durch die Gebiets- und Verwaltungsreform scheint ein für alle Mal das grundsätzliche Problem der Stadt gelöst zu haben, eventuell mit ansehen zu müssen, wie sich die Dynamik der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung ins Umland verlagert. Dies um so mehr als das Gebiet der Stadt zu einem Zeitpunkt versechsfacht wurde, als sich das (vorläufige?) Ende des Wolfsburger Stadtwachstums abzuzeichnen begann. Hatte das Planungsleitbild der Stadt 1972 für das Jahr 1990 noch eine Zahl von 200–240 000 EW für das erweiterte Stadtgebiet zugrundegelegt, so war tatsächlich die Bevölkerungsentwicklung bis 1985 eher stagnierend, wenn nicht gar rückläufig (heutige Einwohnerzahl zwischen 125–130 000 EW!). Diese demographische Stagnation ist einerseits dem allgemeinen Bevölkerungstrend in der BRD geschuldet, andererseits und vor allem der insgesamt beschäftigungsmäßigen Stagnation im Wolfsburger VW-Werk, wo die Beschäftigtenzahl gegenüber 1970 nicht mehr ausgebaut wurde und bei rund 60 000 AP stagniert.

Vor diesem Hintergrund mag es zunächst schwer verständlich sein, daß die Stadt Wolfsburg trotzdem mit dem Problem der »Stadtflucht« konfrontiert ist. Aber die Statistischen Jahrbücher der Stadt aus den Jahren 1978–83 zeigen, daß die Stadt gegenüber dem Umland im Umkreis von 30 km jenseits der 1972 geänderten Gemeindegrenzen, ein jährliches Wanderungsdefizit von durchschnittlich 1000 EW aufwies. Der Grund: Die Baulandausweisung in Wolfsburg erfolgte nach der Gebietsreform zu

langsam (ein neuer Flächennutzungsplan mußte erst erstellt werden), die Erschließung der Baugebiete ist in Wolfsburg gegenüber den Umlandgemeinden zu aufwendig (teuer) und schließlich ist aus manchen Umlandgemeinden die Entfernung zum VW-Werk kürzer als aus einem – etwa südöstlichen – Ortsteil Wolfsburgs. Es kommt hinzu, daß in manchen (Akademiker-)Kreisen es »chic« ist, *nicht* in Wolfsburg zu wohnen (wenn man dort schon arbeiten muß). Auch wenn das »Problem« der Stadtflucht von der Wolfsburger Verwaltung noch weitgehend gelassen hingenommen wird, zudem die entsprechenden Zahlen aus den letzten Jahren wieder leicht rückläufig waren, so ist doch festzuhalten, daß eine auch großflächige Eingemeindung (wie im Falle Wolfsburgs) die Eigenheimsuburbanisierung nicht automatisch löst.

Auch im infrastrukturellen Bereich sind nicht alle Abhängigkeiten vom Umland »gekappt« worden. Nach wie vor bestehen grenzüberschreitende und politisch-administrative »Abhängigkeiten« der Stadt vom Umland im Bereich der Wasserversorgung (in Gestalt der beiden »externen« Wolfsburger Wasserwerke Westerbeck und Rühren) und der Abwasserverregnung; ja, es sind durch die Gebietsreform sogar neue »Abhängigkeiten« insbesondere für die Wolfsburger Stadtwerke entstanden. Auch mehr als 15 Jahre nach der Gebietsreform ist es noch nicht gelungen, das eingemeindete Umland vollständig der Versorgungshoheit der Stadtwerke zu unterstellen! Im Wasserversorgungsbereich werden einige Ortsteile vom Wasserverband Vorsfelde (Werder) bzw. Weddel-Lehre versorgt, so daß im Stadtgebiet noch drei unterschiedliche Wassertarife gelten. Im Stromversorgungsbereich gibt es ein ähnliches Problem: Hier versorgen die Wolfsburger Stadtwerke bislang nur das alte Kernstadtgebiet, während der gesamte eingemeindete Ortsteilbereich von der Landelektrizität GmbH mit Sitz in der 1972 nach Wolfsburg eingemeindeten Stadt Fallersleben versorgt wird. Erst wenn die Lieferverträge der Land-E 1993 ausgelaufen sein werden, wird das gesamte Wolfsburger Stadtgebiet einheitlich von den eigenen Stadtwerken mit Strom versorgt werden.

Dennoch hat sich die Stadt-Umland-Problematik für die Stadt natürlich in ihrer Brisanz deutlich verringert. Nach einer mehrjährigen Pause, unmittelbar nach der Gebietsreform, als die Beziehungen zwischen der Stadt Wolfsburg und den benachbarten Landkreisen sehr gespannt waren, haben sich gerade gegen Ende der 70er, Anfang der 80er Jahre diese Beziehungen wieder normalisiert und entspannt. Die Tatsache, daß die territorialen Ansprüche Wolfsburgs sozusagen ein für alle Mal erfüllt zu sein scheinen, hat das Stadt-Umland-Verhältnis entscheidend entlastet. Zudem hat sich die Zahl der grenzüberschreitenden Konflikte und Interessen durch den Umfang der Gebietsreform und durch die Stagnation der stadtreionalen Entwicklung drastisch gesenkt; die verbliebenen sind nicht sehr gravierend, ließen sich bisher immer einvernehmlich regeln oder »ausklammern«, weil sie die städtische Entwicklung nicht entscheidend behinderten. In den bedeutsameren Bereichen wie der Wasserversorgung und der Abwasserverregnung liegen zudem noch aus der Zeit

vor der Gebietsreform Regelungen vor, die auf absehbare Zeit die grenzüberschreitenden Interessen der Stadt absichern. Die Gebietsreform hat also die Notwendigkeit zu interkommunaler Kooperation im Raum Wolfsburg drastisch eingeschränkt, zugleich die Beziehungen selbst entspannt.

Dagegen ist das »alte« Umland-Problem in einem gewissen Sinne als nun intrakommunalisiertes erhalten geblieben in der Form von Verteilungskämpfen zwischen eingemeindetem Umland und der Kernstadt. Dabei geht es um Flächenausweisungen, infrastrukturelle Standortentscheidungen, Gebühren- und Beitragsanhebungen, Mittelzuweisungen usw., wobei insbesondere Projekte wie die Erweiterung der Mülldeponie, der Bau einer Abwasserkläranlage, einer Strafvollzugsanstalt für Jugendliche oder Gewerbegebietsausweisungen zwischen Kernstadt und eingemeindetem Umland äußerst kontrovers diskutiert wurden, weil sie alle ins eingemeindete Umland »abgeschoben« wurden. Obwohl gerade in diesen Fällen das eingemeindete Umland sich nicht durchsetzen können, ist es nicht machtlos.

Dieser Rest an politischem Einfluß manifestiert sich im Falle Wolfsburgs einerseits in der Institution der »Ortsräte«, die im eingemeindeten Umland (als Ersatz für den Verlust der kommunalen Selbständigkeit) geschaffen wurde, andererseits im Rat der Stadt selber, wo das eingemeindete Umland relativ stark vertreten ist. Während die Bedeutung der Ortsräte eher abzunehmen scheint und gewisse Reformvorschläge (Abschaffung der Ortsräte bzw. Einführung einer flächendeckenden Bezirksratsverfassung für ganz Wolfsburg gemäß § 55 NGO) bereits diskutiert wurden, ist der Einfluß des eingemeindeten Umlands im Rat der Stadt Wolfsburg bedeutsam geblieben. Dies hängt zum einen mit dem Umfang der Eingemeindung zusammen (gut ein Drittel der heutigen Wohnbevölkerung lebt im eingemeindeten Umland), zum anderen mit dem spezifischen Wahlverhalten dort, das sich ganz auf den jeweiligen Kandidaten aus den ehemaligen Umlandgemeinden konzentriert; im Ergebnis hat dies zur Folge, daß mehr als ein Drittel der Ratsmitglieder und fast die Hälfte der »regierenden« CDU-Ratsfraktion aus dem eingemeindeten Umland stammt. Auch wenn es im Rat keine parteiübergreifende Umland-Fraktion gibt, so stützt man sich doch (trotz gewisser Rivalitäten) gegenseitig. Bis 1986 war sogar ein Vertreter aus dem ehemaligen, nun eingemeindeten Umland Oberbürgermeister der Stadt Wolfsburg.

Die relative Macht des eingemeindeten Umlands in der Wolfsburger Kommunalpolitik läßt sich verdeutlichen einerseits an der Baulandausweisungspolitik der Stadt, andererseits am Abbau der Infrastrukturdisparitäten im Bereich der unmittelbaren Daseinsvorsorge. So gelang es den eingemeindeten Ortsteilen, die Pläne der Stadt zu durchkreuzen, im Rahmen der Erarbeitung des neuen Flächennutzungsplanes die Baulandausweisung im eingemeindeten Umland sehr selektiv und insgesamt restriktiv zu handhaben. In den betroffenen Ortsteilen sahen einige Bau-Landwirte ihre bodenspekulativen Aussichten in Frage gestellt, die dortigen Geschäftsleute langfristig ihre

Kundschaft schwinden, die Ortsräte die kommunalpolitische Stellung des jeweiligen Ortsteils gefährdet (»Ortsteil 2. Klasse«), langfristig die vorhandene Infrastruktur (Kindergärten, Schule). Tatsächlich wurde dann die Baulandausweisung großzügiger gehandhabt, als ursprünglich von der Verwaltung geplant: »Eigengemeindliches Denken hatte wieder Vorrang.« Und ebenso gelang es den neuen Ortsteilen Wolfsburgs, ihre infrastrukturelle Versorgung im Bereich der unmittelbaren Daseinsvorsorge nachhaltig zu verbessern. Es wurden Schulen gebaut, Sport- und Mehrzweckhallen, Wege und Straßen wurden ausgebessert, Baugebiete erschlossen, vorhandene Ortsteile an die Kanalisation angeschlossen, die Ausrüstung und der Ausbildungsstand der freiwilligen Feuerwehren wurde verbessert. Der Abbau von Disparitäten im Erschließungs- und Versorgungsbereich zwischen Stadt und (eingemeindetem) Umland hat aber zugleich auch zu einer »Vereinheitlichung«, d. h. im Ortsteilbereich zu einer Erhöhung der kommunalen Steuern, Gebühren und Erschließungsbeiträgen geführt. Die inzwischen erfolgte weitgehende Durchsetzung »städtischer« Erschließungs- und Versorgungsstandards mit den damit verbundenen Kosten war lange Zeit ein wesentlicher Konflikt zwischen Kernstadt und eingemeindetem Umland.

Wenn auch, so läßt sich abschließend feststellen, das »alte« Stadt-Umland-Problem nach der Eingemeindung in Form nun intrakommunaler Verteilungskämpfe gewissermaßen erhalten geblieben ist, Kernstadt und eingemeindetes Umland sich um Funktions- und Flächenzuweisungen, die Erschließungsstandards von Baugebieten, um den Aus- bzw. nun auch schon Rückbau von Infrastrukturen oder um die Festsetzung entsprechender Gebühren hier und dort streiten (im übrigen mit abnehmender Tendenz), so ist doch aus der Sicht der Kernstadt das grundsätzliche Umland-Problem gelöst, eventuell mit ansehen zu müssen, wie sich die Dynamik der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung ins Umland verlagert. Bei allen nun intrakommunalen Auseinandersetzungen wird auf lange Zeit gewährleistet sein, daß die Stadt Wolfsburg ihre Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung auf dem eigenen Territorium wird abwickeln können.

Man kann sagen, daß die ganze ökonomische Geschichte der Gesellschaft (d. h. der modernen Nationen) in der Bewegung des Gegensatzes von Stadt und Land sich resümiert.

Karl Marx, Das Kapital I, S. 364.

Karl-Dieter Keim

Jugend und kommunale Politik. Eine essayistische Annäherung

1. »Jugendbewegung«? Was bewegt die Jugend? – 2. Das verspätete Neue? Spaltung und Provokation – 3. Dialog mit der Jugend? Krise statt Integration – 4. Die wilden 80er Jahre? Ein Wolfsburger Lehrstück

Statt nach Bebra hätte den irritierten Beobachter die Zeitgeist-Reise auch nach Wolfsburg führen können.¹ Was suchte er? Das Besondere, Veränderte, Neuartige in der bundesrepublikanischen Kultur; er suchte es in den Städten, und er suchte es vor allem bei der jungen Generation. Er fand es in der Provinz – nicht als Schonraum oder stehengebliebene Biederkeit, sondern als verblüffendes Nebeneinander von Modernität und Mief, von Geschäftigkeit und Öde, von Anspruch und Armut.

Kennen Sie Wolfsburg? Die »Stadt des KdF-Wagens«? Sie liegt unweit der Grenze zur DDR; die jungen Leute fühlen sich Berlin näher als der niedersächsischen Landeshauptstadt. Eine junge Stadt mit einer (noch) jüngeren Bevölkerung. Eine Kommune im Rhythmus einer großen Fabrik, auf der Suche nach ihrer Identität.

Aber doch mit eigener Geschichte. Es gibt eine Geschichte des VW-Werks, eine Geschichte der Stadtentwicklung, eine Geschichte der Erfahrungen, Verdrängungen und Wünsche – und es gibt eine Geschichte der Jugend² und eine Geschichte der Kommunalpolitik. Mit ihrem Zusammenhang befaßt sich dieser Beitrag.

1. »Jugendbewegung«? Was bewegt die Jugend?

In den ersten Jahren nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs sucht die junge Generation einen Neuanfang. Da die Prägungen des Nazi-Regimes noch durchwirken, ist das vor allem eine Frage des *Bewußtseins*. Wie eine Vorstellung von Zukunft

¹ Dies ist eine Anspielung auf die aufregend-vergnügeliche Publikation von M. Horx, *Die wilden Achtziger. Eine Zeitgeist-Reise durch die Bundesrepublik, München und Wien 1987*. Darin wird geschildert, wie der Autor nach viel Spurensuche in Großstädten und anderswo schließlich in Bebra landet und dort die deutsche Wirklichkeit der 80er Jahre zu entdecken glaubt.

² Der Begriff »Jugend« wird in diesem Beitrag keinesfalls administrativ verstanden, also als Altersgruppe der 14–21 bzw. der 14–18jährigen. Statt dessen wird mit dem Begriff ein Bündel von Eigenschaften und Gattungsmerkmalen mit sozio-kulturellem und gesellschaftlichem Charakter bezeichnet, eine Sozialisations- und Lebensphase mit einer relativen Freistellung von Erwachsenenrollen und mit relativ eigenständigen Handlungsräumen.

entwickeln, wo doch schon Kinder während der Kriegsjahre ideologisch und praktisch vereinnahmt waren?

Einige Herren aus dem Werk oder auf dem Rathaus fühlen sich erinnert: »Wir wissen ganz genau, daß nicht in ganz Deutschland jede Stadt so aussehen kann, wie diese aussehen wird. Aber das soll ein Vorbild werden, eine Lehrstätte aus der Stadtbaukunst sozialer Siedlungen«, verkündete Hitler 1938 bei der Grundsteinlegung des VW-Werks. Zu diesem Zeitpunkt wohnten etwa 800 Menschen in der »Stadt«. Ende desselben Jahres waren es etwa 5400 Menschen; davon hausten allerdings etwa 4300 in Barackenlagern. Mühsam war es, so wird berichtet, eine qualifizierte Stamarbeiterschaft in der neuen Stadt anzusiedeln. Während des Krieges mußten ausländische Zivilarbeiter (Zwangsarbeiter), Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge herhalten. Viele Zwangsarbeiter, etwa aus Italien oder den Niederlanden, waren zwischen 19 und 23 Jahre alt. Sie alle wurden getrennt nach Nationalitäten untergebracht: Angehörige westlicher Länder in einem »Gemeinschaftslager«, gleichwohl in je abgesonderten Quartieren, mit dem Recht auf Ausgang und Besuch kultureller Veranstaltungen; die Zwangsarbeiter und Kriegsgefangenen aus den östlichen Ländern (insbesondere aus der Sowjetunion) in einem »Ostlager«, das als Ghetto geführt wurde; die KZ-Häftlinge meist in Bunkern, jüdische Mädchen im Keller einer Halle des VW-Werks. Unterernährung und schlechte ärztliche Versorgung führten zusammen mit der körperlichen Anstrengung zu zahlreichen Todesfällen, auch von jungen Arbeitern ab 16 Jahren. Ab 1944 kam es in einem Kinderheim des VW-Werks zu einem Massensterben polnischer und russischer Kinder (mehr als 300) aufgrund katastrophaler hygienischer Zustände. Bis zum Kriegsende überwog die Anzahl der ausländischen Untergebrachten die Anzahl der deutschen bei weitem.

Dann kommen die amerikanischen Truppen, später übernimmt die englische Militärregierung. Die Ausländer werden befreit, empören sich in öffentlichen Aufmärschen, werden in ihre Heimatländer abtransportiert; einige bleiben. Jetzt also, mit der zweiten Hälfte der 40er Jahre, soll das Neue beginnen. Wie schwer, gerade den Jüngeren Orientierungen anzubieten! »Wir waren mit 13 politisch alt«, resümiert der heutige Schulleiter, damals zusammen mit seiner Frau am Aufbau der Jugendarbeit beteiligt. Das trifft den Punkt. Krieg hebt die gesellschaftlichen Voraussetzungen und Möglichkeiten für Jugend auf; Kinder waren, ohne Schonraum, unmittelbar der Erwachsenenwelt ausgesetzt, waren staatlich-militärisch und weltanschaulich in Dienst genommen. Die Jungen und Mädchen sind nun erfahren und ernüchtert. Es leuchtet ein, wenn in der Jugendforschung die 50er Jahre als der Anfang vom Ende der »Jugend« bezeichnet werden, sind doch alle früheren Orientierungen des aufgeklärten Bürgertums wie der klassenkämpferischen Arbeiterkultur zunichte gemacht.

Die soziale Wirklichkeit in Wolfsburg zeigt Brüche wie Kontinuitäten. Die Ideologie des Nazi-Deutschland ist verpönt, ein politischer Einfluß auf die junge Generation wird abgelehnt, alle Formen der sozialen Organisation sind aufgelöst. Die Militärre-

gierung erläßt 1946 eine politische Amnestie für die noch nicht Volljährigen. Das VW-Werk beschäftigt bereits 1600 Jugendliche. »Die Jugend muß kommen«, ruft ein 21-jähriger bei der ersten Jugendversammlung des Werks aus, »unserem Volk fehlt heute die große Erneuerung von innen heraus, es fehlt ihr die Jugend als entscheidender Faktor jeder Erneuerung auf dem Boden alt-ehrwürdiger, doch ewig junger Ideale. ... Wer sich vergeht an dem inneren Volksgefühl, das sich nach Gerechtigkeit sehnt, der gehört ausgestoßen aus unserem Denken und muß durch reine Kräfte aus den Reihen der Jugend ersetzt werden.« Ein Neubeginn? Die Sprache enthüllt das kulturelle Elend. Wieder ist von »Jugendbewegung« die Rede, doch niemand weiß die mobilisierenden Kräfte und die Perspektiven in neuer Weise zu benennen. Erste Ansätze einer bündischen, kirchlichen und gewerkschaftlichen Jugendarbeit entwickeln sich (jede Jugendgruppe muß von der Militärregierung zugelassen werden), freilich weitgehend unter Rückgriff auf Ideale und Formen der 20er Jahre.

Wolfsburger Bürger mit dem Bürgermeister an der Spitze bilden einen vorläufigen Jugendausschuß, dem auch sechs Jugendliche angehören. Er ruft nach intensiver Diskussion einen Jugendring ins Leben. Die Aufgaben lauten: freiwillige Zusammenarbeit der Jugendgruppen, Einüben der Selbstverwaltung, Austausch von Anregungen, Durchführung gemeinsamer Tätigkeitsprogramme. Dies ist gleichzeitig eine Absage an eine organisierte Einheitsjugend nach dem Muster der FDJ. Jäh decken die Kommunalwahlen 1948 auf, in welchem Umfang das nationalsozialistische Gedankengut weiterwirkt: Die Deutsche Rechtspartei erzielt mehr als 64% der Stimmen. Die Militärregierung verbietet daraufhin die Partei und setzt in Wolfsburg für einige Monate einen Staatskommissar ein. Ein Grund mehr, die sog. Parteijugend nicht öffentlich zu fördern; Jugendausschuß und Jugendpfleger betreuen ausschließlich die freien Gruppen, also die »Jugendbewegung«. Im Mittelpunkt stehen Lied und Spiel, Sport und Wanderung. Sie entwickeln sich in erstaunlicher Vielfalt. Als mißtrauisch und abwartend wird die Wolfsburger Jugend in ideologischer Hinsicht beurteilt; was sie sucht, ist die »feste Gemeinschaft«. Aber so neutral geht das wohl nicht. Ein Ortsring »Junge Kameradschaft – Wolfsburg«, der erklärtermaßen »durch den Dienst in der Gemeinschaft diese Notlage (der Jugend, K.D.K.) meistern und die Erziehung und Bildung junger Menschen neben Elternhaus und Schule fördern« will, formuliert zwar – und das ist neu – die Prinzipien der gleichen Freiheit und Verantwortung für jedes Mitglied und bekennt sich zum Frieden in der Welt, aber die Gemeinschaft will sich »rein und gesund« halten, trägt Wimpel und Tracht. Und ein Jugendfürsorger meint zum Thema der Gemeinschaftserziehung: »Es ist erforderlich, daß die Jugend Impulse erhält, die ihr nicht nur umfassende Bildungsmöglichkeiten geben, sondern die sie auch von schlechten Vorbildern aus Film und Literatur ablenken.« Inzwischen bringen die weiteren Kommunalwahlen Verschiebungen: Das Wählerpotential der DRP wandert offenbar 1949 in beträchtlichem Umfang zu den Vertriebenenparteien, 1952 von dort vor allem zur CDU.

Ich spreche mit Frau Z., die 1950 mit der Mittleren Reife von der Schule abging. Sie erzählt lebhaft von der vielfältigen Jugendarbeit, war selbst in den 50er Jahren bei den Pfadfindern engagiert. Sehr aktiv sei er gewesen, der Jugendring, und auch die Stadt habe die Gruppen und Vereine gut gefördert, mit Räumen, Materialien, Zuschüssen. Engpässe aber in den Schulen, und viele zusätzliche Anforderungen durch den starken Zuzug von Vertriebenen. Die Arbeiterwohlfahrt wurde verstärkt in der Jugendarbeit tätig. Der Jugendring veranstaltete internationale Jugendwochen und Jugendlager. Durch »Heimatabzeichen« und andere symbolische Gratifikationen sollte eine »innere Verbundenheit zur Stadt« gefördert werden.

Fragen der Bewußtseinsbildung sind mit den *materiellen Notlagen* eng verknüpft. Was brauchen die jungen Menschen? Ausbildung, Arbeit, Wohnraum. Es ist für uns heute schwer vorstellbar, daß in den Nachkriegsjahren Hunderttausende von Jugendlichen über Land ziehen, in Trümmern und Bunkern hausen, vom Schwarzmarkt leben, oft Eltern und Heimat verloren haben. Das VW-Werk hilft bei der Jugendhilfe mit und gewinnt vor allem überregionale Attraktivität durch eine vorbildlich betriebene Lehrlingswerkstatt. Auf Landesebene wird für jeden Stadt- und Landkreis zur Einrichtung eines »Jugendhilfswerks« aufgerufen. Zu seinen Aufgaben gehören insbesondere die Bereitstellung von Wohnheimen sowie die Unterstützung der Arbeitsämter. Entgegen der Zusage des Landes werden den kommunalen Trägern die Kosten der Jugendhilfswerke nicht erstattet, und mit der Währungsreform 1948 sind ihre Wirkungsmöglichkeiten nahezu erschöpft. Ausbildungsverbesserungen leiden vor allem unter dem Widerstand von Handwerk, Handel und Gewerbe gegen ein neues Jugendarbeitsschutzgesetz – eine Kontroverse, die bis in die Rathausparteien hineingetragen wird. Die Stadt beschließt gegen die »Berufsnot« die Einrichtung eigener Lehrwerkstätten, nachdem ein Vorstoß beim Land zur Gründung eines freiwilligen Jugendaufbaudienstes und eines freiwilligen Landdienstes vergeblich war. Ab Ende 1952 gelingt es, die hohe Arbeitslosigkeit zu stoppen.

Seit Anfang der 50er Jahre setzt in Wolfsburg eine starke Wohnungsbautätigkeit ein. Die Entwicklung schildert ein VW-Informationsblatt, das auf die Planungen des ehemaligen Stadtbaubüros unter Leitung von P. Koller sowie auf die Baumaßnahmen der 1953 gegründeten VW-Wohnungsbaugesellschaft Bezug nimmt: »Im Laufe der Zeit seit Kriegsende hat sich ein Torso, bestehend aus einer einladend freundlichen Waldsiedlung, einer Anhäufung von trostlosen Baracken, etlichen tarnanstrichgrauen Wohnblöcken und einigen Dutzend zweckentfremdeter ehemaliger Bauernhöfe zu einem blühenden, lebenerfüllten Gemeinwesen entwickelt, das den Namen »Stadt« mit Fug und Recht für sich in Anspruch nehmen kann.« Etwa 3300 Wohnungen standen bei Kriegsende zur Verfügung; zuziehende Flüchtlinge mußten in diesen Wohnungen mit untergebracht oder aber provisorisch in die Baracken eingewiesen werden. Neueingestellte Arbeitskräfte im VW-Werk wohnten zunächst, getrennt von ihren Familien, in Gemeinschaftslagern. Insofern beeindruckt die Aufbauleistung; immer-

hin beherbergt die Stadt 1952 etwa 30000 Einwohner. Ein besonderes kommunalpolitisches Anliegen ist das Jugendwohnheim. Auch hier verbindet sich die Aufgabe, die Wohnungsnot für junge Menschen abzubauen, mit einem Anspruch, der uns heute mißtrauisch macht: Stadtrat K. weist eindringlich auf die Gefährdungen der heimat- und elternlosen Jugendlichen hin und empfiehlt deren Unterbringung in einem Jugendwohnheim. »Bemühen wir uns«, so seine Rede, »die guten Anlagen dieser Jugendlichen zu erkennen und weiter zu fördern, um so die schlechten Anlagen nach und nach zu beseitigen. Vorbedingung für die fürsorgerische Betreuung ist also der Versuch einer charakterlichen Analyse.« Der Niedersächsische Flüchtlingsminister Heinrich Albertz kauft für das Land das Wolfsburger Schloß und richtet darin, unterstützt vom Roten Kreuz, ein Jugendwohnheim für die Stadt sowie eine Heimvolkshochschule ein. Gerade diese erweist sich in den kurzen zweieinhalb Jahren ihres Betriebs als abwechslungsreiche, fruchtbare Begegnungs- und Diskussionsstätte, die mit ihren offenen Abenden in das städtische Leben insgesamt ausstrahlt. Die Wohnungsfrage vermag auch die organisierte Jugend zu solidarischem Handeln zu bewegen: Das seit längerem vom Jugendring geforderte Projekt eines städtischen Jugendheims wird vorerst zugunsten der Wohnungsbaufinanzierung zurückgestellt. Wenig später können dennoch ein neues »Jugendzentrum« in veränderter Konzeption sowie ein weiteres Jugendwohnheim eingeweiht werden.

Was bleibt? Die Kommunalpolitik hatte ihre Aufgaben der Jugendhilfe angepackt. Unterstützt von den relativ starken Jugendverbänden und dem Jugendring wurden Einrichtungen geschaffen, durchaus innovativ nach Form und Finanzierungsweise. Pädagogisch und politisch war allerdings wenig Orientierungshilfe zu bemerken. Das blieb einzelnen Gruppen und Personen überlassen. Sollte Sie Ihre eigene Zeitgeist-Reise nach Wolfsburg führen, begegnen Sie vielleicht dem Schulleiter, der sich heute noch ab und zu seine Pfadfindertracht überstreift. Oder dem Leiter des städtischen Jugendamtes. Warum ihm? Nun, er gehörte zu den Begründern der »Jungen Kameradschaft«. Die 50er Jahre sind nicht vorbei!

2. Das verspätete Neue? Spaltung und Provokation

Das folgende Jahrzehnt, ab Mitte der 50er Jahre, ermöglicht dem Suchenden wenig Einblick. Chronisten und Geschichtenerzähler(innen) bleiben nahezu stumm; die Jahre werden übersprungen. Daraufhin befragt, antwortet jemand: »Das ist einfach ein Zeichen der Normalisierung. Jetzt geht's der Jugend besser, die dringlichen Probleme sind gelöst.« Es scheint so. Die Jugendverbände erhalten nach und nach ihre eigenen Häuser, die Ausbildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten verbessern sich spürbar (das VW-Werk expandiert, begrenzt allerdings die Anzahl seiner Lehrlinge), die Stadt wird größer und wohnlicher, die Kommunalpolitik schickt sich an, Jugend-

fragen der routinemäßigen administrativen Wahrnehmung durch das Jugendamt zuzuordnen.

Da hilft ein Blick nach Bonn weiter. Dort war 1953 unter der CDU/FDP-Regierung das Reichsjugendwohlfahrtsgesetz von 1922 novelliert worden: Das »Reich« blieb dem Gesetz zunächst erhalten; vor allem aber wurden zwei wichtige Grundentscheidungen wieder in Kraft gesetzt, nämlich die Jugendpflege als zweite Pflichtaufgabe der Jugendämter neben der Jugendfürsorge sowie die Zweiteiligkeit des Jugendamtes in eine Verwaltung und in einen Jugendwohlfahrtsausschuß. Das hat weit mehr als organisatorische Bedeutung. Mit der Stärkung des Jugendwohlfahrtsausschusses wird das sog. Subsidiaritätsprinzip in der Jugendhilfe anerkannt. Die Familie hat Vorrang vor der Jugendhilfe, die Jugendhilfe durch freie Träger hat Vorrang vor der öffentlichen Jugendhilfe. Das bedeutet: Jugendpolitik ist grundsätzlich der Familienpolitik untergeordnet, und die Gestaltungsmöglichkeiten von Staat und Kommunen sind deutlich beschränkt – anders ausgedrückt: gibt keine allgemeine öffentliche Verantwortung für Entwicklung und Zukunftsperspektiven der jungen Generation. Ohne Frage hat sich die langwierige jugendpolitische Diskussion, die 1961 zu einer zweiten Novellierung des Gesetzes führte, auf die kommunalpolitische Haltung in der zweiten Hälfte der 50er Jahre ausgewirkt. So verstehen wir heute besser, warum es zu keinen politischen Leitlinien, statt dessen zu einer Bestärkung der eher entpolitisierten Jugendarbeit kam. Übrigens mit einer pikanten Erscheinung am Rande: Seit Anfang der 50er Jahre werden laufend empirische Jugenduntersuchungen durchgeführt mit dem erkennbaren Hauptmotiv, zu erkunden, wie und mit welchen politischen Einstellungen die unter dem Nationalsozialismus aufgewachsenen Jünger in ihr neues gesellschaftliches Leben hineinwachsen würden.

Die Politiker sagen: »Keine Experimente!« Die Fachleute merken an: »Jugendpolitik ohne Profil!« Ordnungspolitische Auffassungen aus den 20er Jahren setzen sich wieder durch und werden stabilisiert. Die kommunale Jugendpolitik versteht sich instrumentell. So erweist sich das, was ursprünglich der Jugend in der unmittelbaren Nachkriegszeit als typisch zugeschrieben wurde, nämlich sich abwartend zu verhalten, als Kennzeichen der kommunalen Jugendpolitik bis in die 60er Jahre hinein. Und die »organisierte« Jugend richtet sich ebenfalls ein, Eigeninitiativen gehen zurück, die öffentliche finanzielle Unterstützung entlastet vom Druck, Mitglieder zu suchen und eine neue soziale Praxis zu erproben. Wenn aber mit den 50er Jahren das Ende aller früheren Vorstellungen von »Jugend« einsetzt – was tritt an dessen Stelle? Wo ist, wenigstens verspätet, das Neue zu entdecken?

In Wolfsburg zunächst gewiß nicht. Auch nicht in Bonn oder Hannover. Der Blick muß noch viel weiter reichen, haften bleiben, sich dann wieder, neu belebt, dem eigenen Nahbereich zuwenden. So stoßen wir auf die »Beats«, »Hippies«, »Yippies«, auf den nordamerikanischen »Underground«, auf die »Provos« in Stockholm und Amsterdam. Manches davon ist, eher unmerklich, in das Alltagsleben der jungen

Menschen in den bundesdeutschen Städten gelangt. Und darauf angesprochen, fällt es den älteren Wolfsburgern schnell wieder ein: »Ja, die Gammler, die gab es hier auch; überhaupt, wie die sich gegeben und gekleidet haben: langes Haar, Jeans, schmutzilig, öffentlich rumhängen...« Ein Ärgernis offensichtlich betritt da die städtische Bühne. Dabei verhalten sich diese Jüngeren ausgesprochen passiv und anspruchslos. Die bürgerlichen Kreise, inzwischen wieder im Sog des »Wirtschaftswunders« Tritt fassend, fühlen sich gleichwohl in ihren Empfindungen verletzt. Wütende Empörung von rechts. Es setzt ein Prozeß ein, der bis heute, so bunt seine Schattierungen sind, andauert: eine in der städtischen Bürgerschaft angelegte Ausdifferenzierung in *Etablierte* und *Außenseiter*. Jetzt, da er einsetzt, wird offenkundig, daß in der Phase zuvor doch in vielfacher Hinsicht konsensfähige Auffassungen darüber, was zu tun sei und welchen Raum die junge Generation beanspruchen könne, bestanden haben. Das zerbricht nun, und zwar, wie es scheint, unwiederbringlich. Eine doppelte Spaltung beginnt. Zum einen zwischen den Generationen: Jugendliche wachsen heran, deren Kindheit nicht mehr vom Krieg und Nazi-Regime geprägt war – mit Eltern, die eben damit längst nicht fertig sind, ihre eigene Herkunft nicht zum Thema machen, die geistige Leere hinnehmen und sich voll auf materiellen Wohlstand stürzen, auch mit bereits Älteren in der Jugendarbeit, die spüren, daß ihre anfänglichen Ideen der Gemeinschaftserziehung schal werden, daß sie zur gesellschaftlichen Dynamik keine eigenständige Haltung einzunehmen in der Lage sind. Zum zweiten zwischen der jungen Generation selbst: Die »Gammler« – und sie stehen hier stellvertretend für andere Gruppierungen – stehen nicht in Verbindung mit den Söhnen und Töchtern der Arbeiterklasse oder der Unterschicht, sondern sie rekrutieren sich aus der Mittelschicht. Eine bewußte Arbeiterschaft hat sich im VW-Werk ohnedies nur schwer herausbilden können; zu viele Beschäftigte waren ursprünglich Angehörige des deklassierten Mittelstandes. Die Jungarbeiter aus dem VW-Werk folgen im großen und ganzen der Leistungs- und Konsumorientierung der Erwachsenen; sie verkörpern den Habitus der eher kleinbürgerlichen Majorität. Die »Gammler« aus dem bildungsbürgerlichen Milieu leugnen Wert und Nutzen solcher Tugenden wie Arbeit, Leistung, Konsum, Geschäftigkeit; gerade das, nicht so sehr ihr Äußeres, macht sie zu Außenseitern. Ein Psychologe sagt: »Die Gammler signalisieren ein Versäumnis: Wir wollen ganz bestimmt anders sein, als ihr zu uns gewesen seid!«

Die kulturrevolutionären Anliegen der verschiedenen Gruppierungen im westlichen Ausland sind in der Bundesrepublik kaum aufgenommen worden. Dies gilt vor allem für ihre kommunikativen und emotionalen Forderungen, aber auch für die damit einhergehende, manchmal gar nicht gezielt betriebene *Politisierung*. Diese freilich ist nach dem Selbstverständnis der ausländischen Gruppen mit der Arbeit an sich selbst verbunden und nicht bloß aktionsbezogen. Gewiß, die Wolfsburger, sofern sie sich hier zurechnen lassen, sind auch »hip«, nämlich voll im Bilde und gleichzeitig illusionslos; doch es will mir nicht gelingen, von der Haight Street in San Francisco

zur Porschestraße in Wolfsburg schnurstracks eine Verbindungslinie zu ziehen. Ich denke, das Reflexive an diesem Prozeß ist defizitär geblieben – kein Wunder, wenn die Elterngeneration das selbst nicht »gebracht« hat und eigene universalistische Orientierungen nur schwach ausgebildet werden können. Da rückt Berlin ins Bild; vermutlich knüpfen viele der Wolfsburger Außenseiter, die sich von der lokalen Enge absetzen wollen, ihre Kontakte nach West-Berlin, lernen dort die »Scene« kennen, kehren mit der Zeit verändert, mit neuen Auffassungen und Fragen ausgestattet, in ihre Stadt zurück.

Die kommunale Politik ist nicht im Bilde. Mir ist nicht bekannt geworden, daß irgendwann um die Mitte der 60er Jahre in Wolfsburg eine politische Grundsatzdiskussion über die neuen Strömungen in der jungen Generation stattgefunden hätte. Obwohl nicht nur im Straßenbild, sondern auch in den Schulen die Markenzeichen »lange Haare und Parka« unübersehbar werden. Viel hätte an der Haltung der Außenseiter-Jugendlichen auch kritisiert werden können; dazu müssen sie aber vorurteilslos wahrgenommen werden. Die Stadt ist in ihre ausgeprägteste Wachstumsphase eingetreten. Zwischen 1961 und 1965 steigt die VW-Belegschaft von 38 000 auf 48 000 Personen; 1962 werden auf einen Schlag 3200 italienische Arbeiter angeworben und wegen Wohnungsmangel in einer Barackensiedlung untergebracht. Seitdem gehören der Wolfsburger jungen Generation immer auch Ausländer an. Die Stadtverwaltung bemüht sich, finanziell gut gestellt, um den systematischen Ausbau ihrer Infrastruktur, schafft Rathaus, Stadthalle, Kulturzentrum, ein größeres Krankenhaus und neue Schulen. Das Bestreben ist offenkundig, jetzt vollends zur »richtigen« Stadt zu werden und den meist ruhigen, mittelständisch orientierten Bürgern Angebote für ein Gefühl der Zugehörigkeit zu machen. Die Stadt ist gewissermaßen mit sich selbst beschäftigt; die sich anbahnenden kulturellen Wandlungen bei einem Teil der jungen Leute werden ignoriert. »Wollte man aus der Optik der Politiker eine kurze Kennzeichnung der Jugend geben, so müßte man wohl von deren Unauffälligkeit sprechen«, urteilt ein Betrachter der jugendpolitischen Szene. »Es fehlen auffällige, die Politik mobilisierende Problemlagen Jugendlicher. Deshalb war der Druck, jugendpolitische Ziele formulieren zu müssen, relativ gering.« Ein langsamer Umschwung setzt mit der Intensivierung der politischen Bildungsarbeit und mit der beginnenden Diskussion um die Bildungsreform ein.

Mit den bundesweiten Auswirkungen der Studentenbewegung verändert sich ab 1967 die Lage abrupt. Das scheinbar reibungslose Zusammenspiel von materiellem Erwerb und geistig-kultureller Stagnation wird von immer größeren Teilen der bildungsbürgerlichen Jugend (bis in Schulklassen hinein) aufgekündigt. Konnte bisher die öffentliche Demonstration des Andersseins noch mit bloßer Mißachtung gestraft werden, so nimmt jetzt die Provokation eindeutiger politische Gestalt an; die Etablierten müssen sich stellen. Die Aufbegehrenden entwickeln neuartige Aktionsformen, ihre Orientierung wird international, die bisher tabuisierte marxistische Ideologie

wird zum Bildungsinhalt, Sozialexperimente (Kommunen, Kinderläden u. ä.) breiten sich aus. Es bilden sich eine antiautoritäre Bewegung und eine Außerparlamentarische Opposition (APO). Einer verkündet für viele: »Politik und Privatleben sollen nicht getrennt bleiben, sondern müssen vermittelt werden. Geschieht das nicht, so geschieht keine Selbstbefreiung und keine kollektive Befreiung und damit auch keine gesellschaftliche Veränderung. Dann reibt der Widerspruch zwischen bürgerlicher Existenz und oppositionellem politischem Engagement die Menschen auf.« Die Bürger sind – insbesondere nach den Springer-Demonstrationen und dem Dutschke-Attentat – landauf, landab aufgeschreckt, die einen in empört-reaktionärer Haltung, die eher republikanisch Gesinnten aufgerüttelt-ratlos. Überall finden Diskussionen statt; die etablierten Gruppen müssen Rede und Antwort stehen. Radikalisierungen bleiben nicht aus. Kleinere Gruppen drängen mehr und mehr zu gewaltsamen Konfrontationen, entfernen sich von der Motivlage ihrer Mitsstreiter, geraten unter massive staatliche Kontrolle. Politische Gewaltakte belegen zusammen mit der dazu passenden staatlichen Repression die zugespitzte Aussichtslosigkeit einer pseudo-revolutionären Strategie. Damit werden bereits erreichte Bewußtseinsstufen und neue Formen sozialer Praxis aufs Spiel gesetzt. Seit Anfang der 70er Jahre setzt eine Lähmung ein.

Da die SPD bundesweit etwas mehr jugendpolitische Programmatik aufweist als die anderen Parteien, scheinen in Wolfsburg ab 1965 günstigere Voraussetzungen eingetreten zu sein. Stellt doch die Partei seit diesem Jahr den städtischen Verwaltungschef (Oberstadtdirektor), übernimmt also das »Stadtreiment«. Jedoch: Wenn mein Eindruck nicht täuscht, geht die Kommunalpolitik und gehen andere öffentliche Personen der Stadt wenig vorbereitet in den Ring. Die unvertretbar lange Zeit, die die Stadt verstreichen ließ, ohne sich über ihre perspektivischen Verpflichtungen den jungen Menschen gegenüber klar zu werden und ohne sich von einer im wesentlichen administrativen Bearbeitung von Jugendproblemen zu lösen, rächt sich jetzt. Die Anstöße gehen von anderen Akteuren aus. Unter dem Einfluß der APO bildet sich eine »Aktiongemeinschaft kritische Jugend«, die die bisherige Selbstgenügsamkeit und Abkapselung der verbandlichen und kommunalen Jugendarbeit aufs Korn nimmt. Sie fordert eine bessere Organisierung jugendspezifischer Interessen und mehr politisches Bewußtsein als notwendigem Bestandteil aller Jugendaktivitäten. Der Stadtjugendring beschließt (1969) auf einer Vollversammlung, sich für die politische Jugendarbeit zu öffnen, Jugendgruppen auch unabhängig von ihrer Förderungswürdigkeit nach dem Jugendwohlfahrtsgesetz den Beitritt zu ermöglichen. Die Stadt will den Jugendring stärken und stellt einen Sozialarbeiter als hauptamtlichen Geschäftsführer zur Verfügung. Mit einer neuen Satzung (1972) und der Rechtsform eines Vereins ist die Neubildung der Institution Stadtjugendring abgeschlossen. Die Kommunalpolitik setzt auf zusätzliche jugendbezogene Reformmaßnahmen: Dem Ruf nach autonomen Jugendzentren wird zögernd, mit Teillösungen nachgegeben, Aben-

teuerspielplätze werden eingerichtet, die Schulen erhalten Schülervertretungen. Volkshochschule, Stadtbibliothek und Sportvereine werden beispielhaft gefördert.

Mehr Aufsehen erregt eine andere Aktivität, die sich anfangs eher unbemerkt innerhalb der SPD anbahnt. Einige Jugendliche und eine erwachsene Frau wollen eine Kommune (nach dem Berliner Muster) einrichten. Die Stadt erklärt sich bereit, wohlwollend-permissiv, dafür und für einige andere Wohngemeinschaften Räume in Häusern bereitzustellen, die sich im städtischen Eigentum befinden. Aus Gründen, die hier nicht darzulegen sind, suchen die Mitglieder der Kommune direkten Kontakt zu der »Bewegung des 2. Juni«. Polizeiliche Untersuchungen finden statt. Im Zusammenhang mit dem Fememord an U. Schmücker in Berlin werden die Kommune-Mitglieder verhaftet. Die betroffenen Freunde und Angehörigen und die städtische Öffentlichkeit sind aufgewühlt. Spätestens jetzt wird den Wolfsburgern klar, daß sie Zeugen schwerwiegender Entfremdungen und massiver gesellschaftlicher Umbrüche sind, die sich auch in ihrer Stadt niederschlagen.

Es ist tatsächlich etwas in Bewegung gekommen, und dieses erfaßt auch die Wählerschichten. Auf Bundesebene wird die sozial-liberale Koalition gestärkt, trotz Studentenbewegung und Gewaltproblemen. In Wolfsburg erzielt die SPD 1972 überraschend die absolute Mehrheit, obwohl sich politisch-kulturelle Irritationen breit machen und obwohl zur selben Zeit die Gebietsreform durchgeführt wird, die der Stadt zusätzliche, als eher konservativ eingeschätzte Ortsteile mit etwa 35 000 Einwohnern zuführt.

Eher verdeckt durch die politischen Turbulenzen hat sich aber auch ein sozialstruktureller Wandel der jüngeren Generation ereignet. Im Zuge der Bildungsreform und der verbesserten Ausbildungsmöglichkeiten gelingt es, den Status der Arbeiterkinder und der jungen Mädchen gegenüber früheren Jahrzehnten anzuheben. Das Wahlalter und ab 1975 auch die Volljährigkeit werden auf 18 Jahre gesenkt. Jugendpolitiker sehen darin vorschnell eine Beschneidung ihres Wirkungsfeldes. Tatsächlich hat sich aber die Lebensphase der jungen Generation längst verselbständigt und reicht partiell bis ins Alter von 25 Jahren. Diese gesellschaftspolitischen Veränderungen insgesamt haben möglicherweise die Machtbalance zugunsten der Jugend genauso nachhaltig verschoben wie die dramatischen Folgen der Studenten- und Protestbewegung.

3. Dialog mit der Jugend? Krise statt Integration

Auf die Studenten- und Protestbewegung versucht die Jugendpolitik ab Mitte der 70er Jahre mit zusätzlichen Vorschlägen für eine bessere politisch-gesellschaftliche Integration zu antworten. Die Jugendhilfe wird nicht mehr als nur erziehungspolitischer Auftrag zur Unterstützung der Familie begriffen. In einem Diskussionsentwurf für ein neues Jugendhilfegesetz ist das erste Mal von einer eigenständigen bildungs- und erziehungspolitischen öffentlichen Aufgabe die Rede; in die soziale und gesellschaftli-

che Praxis soll deutlicher als bisher gestaltend eingegriffen werden. Genau diese ideologische Neubestimmung ist aber der Grund dafür, daß aus dem Jugendhilfegesetz neuer Art bisher nichts geworden ist; das Reformvorhaben ruht bis zum heutigen Tage. Die angekündigte Reformpolitik der sozial-liberalen Koalition – auch in ihren kleineren Varianten auf Landes- und Kommunalebene – landet rasch in den Niederungen des bürokratisierten Alltags. Von einem jugendpolitischen Elan ist wenig zu spüren. Dennoch beherrscht die Rhetorik vom »Dialog mit der Jugend« bis zum Beginn der 80er Jahre die jugendpolitischen Debatten. Irgendwie soll der veränderten, politisierten Lage und der wachsenden Eigenständigkeit der jungen Generation Rechnung getragen werden. »Wir suchen das Gespräch«, versichern Kommunalpolitiker und Jugendpfleger. Sie vergessen hinzuzufügen, daß sie allerdings nicht bereit sind, von ihren eigenen Auffassungen (als Erwachsene wie als Vertreter von Behörden) abzulassen.

In Wolfsburg verschwinden Klärungen dieser Art zunächst von der Tagesordnung, da sich die Wirtschafts- und Beschäftigungskrise in den Vordergrund schiebt. Im VW-Werk wird die eintretende Rezession 1974/75 besonders spürbar; die Belegschaft wird in kürzester Zeit um 10000 Arbeitsplätze reduziert. Betroffen sind vor allem die un- und angelernten Arbeiter (überwiegend Ausländer) sowie Frauen. Auch Jüngere, die erst kurz dem Betrieb angehören, müssen auf Kündigungen gefaßt sein. Zwar kann sich das VW-Werk in den folgenden Jahren wieder stabilisieren, aber die Verunsicherung sitzt doch tief. Bedenken wir, die jetzt starken Jahrgänge der Zehn- bis Zwanzigjährigen sind in den 60er Jahren geboren, zu einer Zeit, in der das wirtschaftliche Wachstum und die fortdauernde Anhebung des Lebensstandards fast zu den Selbstverständlichkeiten zählte. Das ändert sich nun deutlich. Mißtrauisch registrieren die Wolfsburger, daß die VW-Personalpolitik keineswegs auf Kontinuität setzt, sondern sich mit einer Strategie des »hire and fire« den krisenhaften Entwicklungen anzupassen versucht. Ab 1979 setzt, bei überraschend guter Konjunkturlage in der Automobilbranche, eine gewisse Stabilisierung ein. Ausbildungsdefizite und Arbeitsmarktprobleme zählen aber seitdem zum festen Bestandteil der Erfahrungen bei den Wolfsburger Jugendlichen. »Was kann die Stadt für uns tun?« fragt der Stadtjugendring und bittet den Oberbürgermeister um ein Grundsatzgespräch. Die Antwort folgt dem bewährten Spiel »Jugendliche fragen, Politiker antworten nicht«. Die Stadt sei im Gespräch, könne aber auf die Wirtschaft nicht direkt einwirken; es werde eine überbetriebliche Ausbildungsstätte geben (sie wird später ohne Beteiligung des Stadtjugendrings eingerichtet); auch Fragen der Jugendpflege seien wichtig. Immerhin wird 1977 eine Gesprächsrunde »Arbeits- und Ausbildungssituation Jugendlicher in Wolfsburg« ins Leben gerufen, der neben Angehörigen der Stadtverwaltung auch Vertreter des VW-Werks, der Wirtschaftsverbände, des Arbeitsamts und der Berufsschulen angehören. Zweifel sind erlaubt, ob diese Gesprächsrunde wirksam sein kann, denn sie trifft sich einmal im Jahr. Bezirksregierung und Heimvolkshochschule

betreiben ein Projekt »Hilfen für arbeitslose Jugendliche«, die Stadt bemüht sich im Rahmen ihrer eigenen Möglichkeiten, Arbeit von täglich 4 Stunden für arbeitslose Jugendliche bereitzustellen. Das Instrumentarium auf der kommunalen Ebene ist und bleibt relativ wirkungslos; letztlich bleibt es bei der Einzelfallhilfe oder bei den diffusen Absichten mit Erziehungs- und Bildungsangeboten.

Bei den jüngeren Menschen setzt indessen ein Wandel im Verhältnis zur »Arbeitsgesellschaft« ein. Das seit den Tagen der Protestbewegung vorhandene Mißbehagen an der Art und Weise, wie die Erwachsenenwelt die Arbeitsprozesse organisiert und hinnimmt, erhält jetzt unter den Bedingungen der strukturellen Arbeitslosigkeit zusätzliche Nahrung. Immer häufiger wird die Aussicht auf Lohnarbeit nicht mehr als selbstverständlich hingenommen. Der Widerspruch ist offenkundig: Schule und Elternhaus drängen darauf, daß intensiv und berufsorientiert gelernt wird, andererseits signalisieren die realen Bedingungen tagtäglich, daß ein beträchtlicher Teil der jungen Menschen für die Arbeitswelt nicht gebraucht wird. So verstärkt die Krise des Arbeitsmarktes die tieferliegende Krise des Zusammenhangs von Arbeit und Leben. Bloße Integrationsstrategien erweisen sich als brüchig. Die kommunale Politik, auch wenn sie mit den beginnenden 80er Jahren ausführlicher in Diskussionen eintritt, muß eingestehen, daß sie wenig zur beruflichen Zukunftsorientierung der Wolfsburger Jugend beitragen kann.

Szenenwechsel. Wir fahren durch die Stadt und lassen die Blicke schweifen. Wir entdecken als erste Stufe einer »City-Bildung« die zur Fußgängerzone umgebaute Porschestraße – ein Vorhaben, das die SPD-Mehrheit, u. a. gestützt auf entsprechend geäußerte Wünsche von Jugendlichen bei einer Jugendbefragung, durchgesetzt hat. Nicht weit entfernt befindet sich, mit einigen hübschen, älteren Häusern, der »Rothenfelder Markt«. Meine Begleiterin meint bitter: »Hier sind wir verschaukelt worden.« Rückblende: Das städtische Planungsamt gibt selbst den Hinweis, am Rothenfelder Markt ein zentrales Jugendhaus einzurichten, um das herum weitere Jugendeinrichtungen gruppiert werden könnten. Planungsgruppen werden eingesetzt; der Stadtjugendring schließt sich den Vorschlägen an. Nach weiteren Vorarbeiten durch das Stadtentwicklungsreferat beschließt der Rat 1978, an dem vorgeschlagenen Standort eine Art Jugenddorf einzurichten, obwohl es von seiten der Anwohner und der betreffenden Kirchengemeinden Widerstand gibt. Aufgrund des Ratsbeschlusses wird eine Planungsgruppe unter Beteiligung von Jugendlichen eingesetzt, die das Raum- und Nutzungskonzept erarbeiten soll. Die Jugendlichen investieren viel, aber das Projekt scheitert. Unabhängig von der Schuldfrage sind die Folgen bis heute spürbar: Die engagierten Jugendlichen fühlen sich getäuscht und mißtrauen künftighin allen Aufforderungen zur Mitarbeit, wenn sie von der Verwaltung ausgehen; weitere Planungen der Stadt für Jugendeinrichtungen werden mit Argwohn beobachtet. Erfahrungen dieser Art belegen nicht nur die Mitwirkungsbereitschaft junger Menschen an kollektiven Projekten, darin kommt auch ein andauerndes Bedürfnis

zum Ausdruck, sich nach eigenen Vorstellungen städtische Räume aneignen zu können. Die Fahrt führt uns weiter, an einigen neuen »Kulturbauten« vorbei (Theater, Badepark), bis wir in neuen Stadtteilen ankommen, die Ende der 60er Jahre in hochverdichteter Bauweise, überwiegend mit den Mitteln des Sozialen Wohnungsbaues, errichtet worden sind. Hier wird die Antwort der Stadt auf den gestiegenen Wohnungsbedarf, stets forciert unter dem sanften Druck des VW-Werks, unmittelbar anschaulich. Man mag zu Hochhäusern stehen wie man will: Die Bereitstellung von Wohnraum, aus der Sicht des VW-Werks von Unterbringungsmöglichkeiten, schafft noch lange keine städtischen Siedlungsräume, in denen die Bewohner ihre unterschiedlichsten Vorstellungen verwirklichen können und wo sie sich auf Dauer niederlassen wollen. Schließlich erreichen wir die Ortsteile, die 1972 eingemeindet worden sind. Hier sind der Stadt unerwartet gewachsene Strukturen in überschaubaren Lebenszusammenhängen zugefallen. Die Ortsteile beanspruchen, daß die Kommunalpolitik ihre Besonderheiten sichert und örtliche Aktivitäten unterstützt; das kommt auch der lokalen Jugendarbeit zugute.

Die wirtschaftliche Krise löst eine Ernüchterung bei der kommunalen Politik aus. Die widersprüchlichen und kurzfristig nicht behebbaren Jugendprobleme scheinen diese Ernüchterung zu verstärken. Die Mentalität des »Wirtschaftswunders« weicht der Besorgnis um die künftigen Entwicklungschancen der Stadt. Erste Leerstände in den Sozialwohnungen gelten als böses Omen; künftige Investitionsentscheidungen werden nur noch vorsichtig angegangen. Und die Jugendpolitik? Immer wieder wird auf Integrationsstrategien zurückgegriffen, mit wenig Realitätsbezug zu den gesellschaftlichen Veränderungen: »Erziehung und Bildung müssen für die heranwachsenden Bürger drei grundlegende Befähigungen gewährleisten: die Fähigkeit zur gemeinsamen, doch individuell differenzierten Arbeit und Leistung, die Fähigkeit zur sozialen und politischen Kooperation der Menschen untereinander und zur Übernahme politischer Verantwortung sowie die Fähigkeit zur Beteiligung am kulturellen Leben«, so verkündet die Bundesregierung. Die kommunale Politik erlebt regelmäßig das Scheitern solcher Ansprüche, weiß darauf aber nicht anders zu antworten. Auch in Wolfsburg werden Integrationsstrategien versucht, so lange die kommunalen Finanzen in Ordnung sind insbesondere durch verbesserte Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und durch die Anerkennung der stadtteilorientierten offenen Jugendarbeit. Beide Wege erweisen sich nach wenigen Jahren als Sackgassen. Da sich mit den städtischen Jugendeinrichtungen immer normative Vorstellungen über Teilnehmer und Benutzungsweisen verbinden, sind nicht Dialoge, sondern Konflikte bestimmend. Auch die offene Jugendarbeit schafft nicht den städtischen Raum, den eine selbständiger gewordene junge Generation beansprucht. Viele Konfliktbeispiele in Wolfsburg belegen, daß die Jugendverwaltung sich gerne zurückzieht, wenn es brenzlig wird – nicht nur, weil sie kommunalpolitisch zu wenig Rückendeckung erhält, sondern weil sie auch ihrem Selbstverständnis nach einer wirklichen Erweiterung des jugendlichen

Handlungsspielraums mit tiefem Mißtrauen begegnet. Der Jugendwohlfahrtsausschuß setzt Themen dieser Art zwar auf seine Tagesordnung, vermag jedoch offensichtlich keine wirksame Vertretung jugendspezifischer Interessen einzulösen.

In welche Dimensionen die konflikthafter Auseinandersetzungen hineinreichen, habe ich mit anderen zusammen in Forschungsprojekten in Wolfsburg untersucht.³ Es sind Signale, wenn Jugendliche Beschädigungen oder Zerstörungen in Schulen, Jugendeinrichtungen und im öffentlichen Stadtraum verüben. Aber Signale wofür? Der Jugendpfleger äußert sich vor dem Jugendwohlfahrtsausschuß (1982): »Erschreckend ist die Dialogunfähigkeit sowohl von Erwachsenen als auch von Jugendlichen. Mit der Verlängerung der Jugendphase nimmt auch die Notwendigkeit von Jugendarbeit zu, und für die Kommunalpolitik besteht die Aufgabe, das Vertrauen der Jugendlichen zu wecken und herzustellen. Die Forderungen der Jugendlichen nach Freiräumen ist ernstzunehmen.« Die Ergebnisse unserer Studien zeigen, daß Jugendliche in Freizeitheimen grundsätzlich eine Konsumhaltung einnehmen, auf jeden Fall viel Geld verdienen möchten, Vorschläge für Aktivitäten bekommen wollen, zu Wolfsburg sagen: »Es ist nichts los« oder »tote Hose«, keine erwachsenen Gesprächspartner haben. Daraus entsteht ein widersprüchliches und untereinander oft konfliktorientiertes Verhalten, dem Sozialarbeiter und Erwachsene meist ratlos gegenüberstehen. Dahinter verbergen sich allerdings selbsterfahrene Qualitäten der Zugehörigkeit und der Zusammengehörigkeit, wie sie gerade beim regelmäßigen Aufenthalt in den Heimen erfahren werden. Zwar ist unbestreitbar, daß auch aus Spaß und Langeweile heraus Unfug getrieben wird, daß dadurch auch die Veranstalter der offenen Jugendarbeit provoziert werden, aber das sind auch gleichzeitig verquere Formen räumlicher Aneignung. Vielfach dreht sich das Denken und Handeln dabei um die eigenen Sorgen und Nöte. Problembewußtsein entwickelt sich, sofern es um die eigene Situation geht, für die kollektiven Interessen fehlt ein ähnliches Wissen. Es kommt daher nicht zu Forderungen, um die gemeinsame Situation für junge Menschen zu verbessern, es fehlt an Vorstellungen über die Weiterentwicklung einer selbstorganisierten Jugendarbeit, es findet zu wenig Austausch von Erfahrungen und Problemen der Einrichtungen untereinander statt. Anders die Situationen im öffentlichen Stadtraum. Er bildet die Kulisse für die Vielfalt jugendkultureller Stile. Er ist Lernfeld und Revier für solche Jugendlichen, die sich durch Familie, Schule und Beruf nicht oder nicht mehr integriert fühlen. Was früher die »Gammler« waren, das verkörpern jetzt die »Punks«, flankiert von umherstreifenden Jugendlichen- und Hauptschüler-Cliquen. Ihr Verhalten drückt manchmal eine verachtende Wegwerf-Haltung aus; sie haben nichts zu verlieren. Aber sie tun sich auch zusammen, um die Situation erträglicher zu gestalten, Mut zu fassen für den

³ Hierzu verweise ich im einzelnen auf unsere Veröffentlichung: U. Hennig / K. D. Keim und J. Schulz zur Wiesch, Spuren der Mißachtung. Zum Verhältnis von Jugendproblemen und Stadtstruktur, Frankfurt / New York 1984, mit vielen Einzelaussagen von Jugendlichen.

»ersten Ausstieg«. Die Jugendforschung zu Beginn der 80er Jahre macht allgemein deutlich, daß das Bild der Jugend wohl kaum zuvor so vielschichtig und widersprüchlich ist wie in diesen Jahren. Die kulturelle und soziale Ausdifferenzierung umfaßt sowohl Formen jugendlichen Engagements innerhalb der linken oder der Spontiszene, Gruppierungen der sogenannten Alternativbewegung, Erscheinungsformen der Flucht oder des Ausstiegs (Drogenszene, Resignation), bis hin zu den mehrheitlich angepaßten, aber sozial verschiedenen Gruppierungen, die sich an Konsum- und Freizeitgestaltung ausrichten. Bei aller Pluralisierung der Stile bleibt so doch die bereits in den 60er Jahren konstatierte Aufspaltung in Außenseitergruppen, die eher mit politischem und kulturellem Engagement auftreten, und Etabliertengruppen, die eher konservative Gruppenstile pflegen, bestehen. Quer dazu liegt offenbar ein weit verbreitetes Bedürfnis, in selbstbestimmter Weise Formen des gemeinsamen Lebens zu finden, also sich nicht isolieren oder individualisieren zu lassen.

Wer mit Erwachsenen in Wolfsburg über die Jugendprobleme in diesen Jahren spricht, gelangt zu dem Eindruck, daß es wenig Bereitschaft gibt, sich mit den jugendlichen Sichtweisen, ihren Gefühlslagen und ihren Phantasien auseinanderzusetzen. Ohne diese Mühe können Erwachsene aber auch die Bewältigungsformen nicht verstehen, zu denen junge Menschen greifen. Sie orientieren sich statt dessen an Äußerlichkeiten und mißachten dabei die lebensweltlichen Eigenheiten der nachwachsenden Generation. Viele Jugendliche haben ein Gespür für die Krisenerfahrungen und den steigenden Anpassungsdruck entwickelt. Sie sträuben sich dagegen, auf tradierte Denk- und Verhaltensweisen hingedrängt zu werden, deren zugrundeliegende Normen und Werte ihnen nicht mehr nachvollziehbar erscheinen bzw. von der Praxis der Erwachsenen selbst außer Kraft gesetzt werden. Schulbetrieb, Berufsausbildung, Stadtteile und kommunale Politik sind nur verschiedene Felder eines zusammenhängenden Lebensraums, der die Quellen dieses Unbehagens in sich birgt. Die Jugendlichen merken tagtäglich, daß sie selbst kaum Mittel besitzen, die ihnen eine positive Austragung der Krisensituation ermöglichen würden. Der Zugewinn an gesellschaftlicher und sozialer Macht, der der jungen Generation generell zugeschrieben wird, gerät so unter den strukturellen Nachteilen der 80er Jahre zu einer Realitätserfahrung der Ohnmacht.

4. Die wilden 80er Jahre? Ein Wolfsburger Lehrstück

Es sind in diesen Jahren zwei Prinzipien zu erkennen, die der Politik der Stadtentwicklung neue Akzente verleihen. Zum einen versuchen in vielen Städten, Kommunalpolitiker und Vertreter der örtlichen Wirtschaft im Interesse der gehobenen Dienstleistungsberufe die Angebotsstruktur der Innenstädte zu verbessern, um auf diese Weise die Anziehungskraft der Stadt zu stärken und der aufstrebenden jüngeren Generation einen ihr angenehmen Rahmen zu bieten. Statt Milieu und Mief soll mehr Weltläufig-

keit und Finesse hereingeholt werden; die sogenannten Yuppies (Young Urban Professionals) oder die »Dinks« (Double Income No Kids) bilden die angesteuerte Zielgruppe. Unter dem Etikett der Neuen Urbanität werden Stadtgestaltung und »postmoderne« Architektur bedeutsam, vorausgesetzt, privates Kapital läßt sich dafür mobilisieren. Das zweite Prinzip einer selbst-produktiven urbanen Gesellschaft fußt auf einer Vielzahl von Gruppen und Aktivitäten, ebenfalls meist der jüngeren Generation, die in Verbindung mit gesellschaftskritischen Strömungen oder sozialen Bewegungen möglichst eigenständige Arbeits- und Organisationsformen einrichten wollen, in deutlicher Distanzierung von den Regelungsmechanismen des Staates und der Wirtschaft. Das Spektrum reicht von den verschiedenen Facetten der sogenannten Alternativbewegung über Bürgerinitiativen und andere Formen politischer Partizipation bis hin zu den Selbsthilfe- und soziokulturellen Gruppen sowie zur Ökologie- und Frauenbewegung. Die Gesamtheit dieser heterogenen Selbst-Produktivität knüpft letztlich an die Vorstellung von Stadt als einem kulturellen Projekt an. Gerade im Aufeinandertreffen dieser beiden Prinzipien entstehen offenbar interessante und brisante Auseinandersetzungen, die über den künftigen öffentlichen Gebrauch der Stadt mitentscheiden. Denn hinter den Prinzipien stehen unterschiedliche Interessenlagen und daher m. E. auch unterscheidbare Bewohnergruppen. Die augenscheinliche Beliebtheit der gewählten Aktivitäten und die Tatsache, daß die üblichen sozialstrukturellen Zuordnungen nach Stand oder Klasse fragwürdig geworden sind, verbunden mit einer häufig anzutreffenden Ideologie des »anything goes«, verleiht dem ganzen eine scheinbare Strukturlosigkeit, die hier mit dem Attribut der »wilden 80er« gemeint ist.

Was tut sich in Wolfsburg? Beide soeben skizzierten Prinzipien, die für die künftige Entwicklung der Stadt von Belang sein könnten, sind deutlich mit der jungen Generation verbunden. So oder so bietet sich die Gelegenheit, die jugendpolitische Position fortzuentwickeln und sich diesen allgemeinen Entwicklungstendenzen zu stellen. Zu Gunsten einer privilegierenden Neuen Urbanität lassen sich einige kommunalpolitische Aktivitäten feststellen, z. B. der geplante weitere Ausbau des City-Bereichs und die Bemühungen, im Dienstleistungsbereich weitere Branchen und Berufsgruppen anzusiedeln (auch als Gegengewicht zu der Monostruktur der – längerfristig eher schrumpfenden – Automobilproduktion). Die Stadt wird sich jedoch schwer tun, in dieser Hinsicht so erfolgreich zu sein, daß eine qualitativ interessante Entwicklung eingeschlagen werden kann. Über der gegenwärtigen Lage schwebt das Damoklesschwert, daß die eigene Jugend ihre Zukunftsmöglichkeiten lieber außerhalb der Stadt sucht und daß andere junge Menschen sich von Wolfsburg zu wenig angezogen fühlen. Die Kommunalpolitik könnte sich freilich auch gezielt mit den Möglichkeiten des zweiten Prinzips der selbst-produktiven urbanen Gesellschaft befassen. Die zurückliegenden Jahrzehnte haben immer wieder aufgezeigt, daß in einem gewissen Umfang derartige kulturelle Aktivitäten und Formen einer selbstor-

ganisierten sozialen Praxis entstehen können. Die Frage ist, inwiefern solche Entwicklungen als grundsätzlich positiv wahrgenommen und von der kommunalen Politik gefördert werden. Das könnte auch den Horizont der Jugendpolitik und der Jugendhilfe erweitern und vielleicht zu der Perspektive beitragen, die für die Stadtentwicklung insgesamt erforderlich ist. Dieser Frage möchte ich hier noch weiter nachspüren. Mir ist dabei bewußt, daß die kommunalen Handlungsmöglichkeiten begrenzt sind und daß es sich teilweise um sozio-kulturelle Wandlungen handelt, zu deren Kontrolle keine Legitimation besteht. Auch die Abhängigkeit vom VW-Konzern steht im Hintergrund und wird das stadtentwicklungspolitische Handeln stets mitbestimmen.

Nach einigem Hin und Her wird Frau H., die an unserem damaligen Forschungsprojekt intensiv beteiligt war, über eine ABM-Finanzierung Ende 1984 für ein Jahr nach Wolfsburg vermittelt.⁴ Sie soll dort als Beraterin tätig sein, um jugendpolitisch einiges – als Umsetzung der Forschungsergebnisse – in Gang zu bringen. Das ist eine interessante Konstruktion; selten genug gelingt es, nach durchgeführten Forschungsvorhaben weiterführende Handlungsvorschläge zu entwickeln. Die ehemalige Forschungsgruppe verbindet damit die Hoffnung, daß eine Zusammenarbeit zwischen Jugendverwaltung, Sozialarbeit, Referat für Stadtentwicklung und Stadtkämmerei aufgebaut werden kann, so daß übergreifende Schritte zu einer breit angelegten Jugendpolitik (als Teil der Stadtentwicklungspolitik) möglich werden. Dem Jugendwohlfahrtsausschuß soll dabei eine wichtige Steuerungs- und Koordinierungsfunktion zukommen. Die Aufnahme im JWA ist freundlich, Unterstützung wird zugesagt, Frau H. schildert, sie begreife ihre Aufgabe als sozialen Prozeß und komme nicht mit fertigen Rezepten an. Es wird eine kleine Arbeitsgruppe gebildet, in der die verschiedenen Schritte entwickelt und abgesprochen werden sollen. Die einzuschlagende Zielrichtung liegt auf der Hand, nämlich Grundlagen zu schaffen für die Lösung der Ausbildungs- und Arbeitsplatzprobleme junger Menschen, für ihre bessere Teilhabe an der städtischen Politik sowie für eine Stärkung der selbstorganisierten Jugendaktivitäten. Die Arbeitsgruppe zögert: »Was stellen Sie sich denn vor?« wird die Beraterin gefragt. »Wir müssen das begrenzen, sonst ist in einem Jahr nichts zu bewegen«. Begrenzen heißt: Auswahl eines Stadtteils (Vorsfelde), Einschränkung der Aufgabe auf »Mitbeteiligung und Mitwirkung Jugendlicher in ihrem Stadtteil«. In dieser Form gibt das Jugendamt die Vereinbarung dem Jugendwohlfahrtsausschuß zur Kenntnis; dieser akzeptiert ohne Diskussion. Die Arbeitsschritte im Stadtteil sollen zwar Modellcharakter auch für andere Stadtteile in Wolfsburg haben, dennoch ist offensichtlich, daß mit dieser Entscheidung bereits eine Abkehr von den übergreifenden,

⁴ Antragsteller der Maßnahme ist das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin auf der Grundlage eines mit der Stadtverwaltung Wolfsburg vereinbarten Beratungsprojekts. Die Mitwirkung des Instituts beschränkt sich – wie sich weiter zeigt – im wesentlichen darauf, daß an der Schlußdiskussion über die Beratungsergebnisse zusätzlich ein Difu-Mitarbeiter teilnimmt.

allgemeineren Fragestellungen der Jugendpolitik stattfindet. Die Beraterin, ohnedies bereits ernüchtert, versucht nun, mit den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen vor Ort in Kontakt zu treten, und hofft auf Unterstützung. Es sieht schlecht aus: »Das erfordert Mehrarbeit, und wenn wir die aufbringen, wird gesagt, wir seien doch nicht so überlastet, wie wir immer beklagen würden.« Auch mit der Anbindung an das Referat für Stadtentwicklung sieht es schlecht aus. Seit 1982 stellt die CDU nach einem klaren Wahlerfolg den Oberstadtdirektor, nimmt organisatorische Veränderungen innerhalb der Stadtverwaltung vor und reduziert dabei das bisherige Arbeitsfeld des Referats für Stadtentwicklung. Gerade die sozialplanerischen Arbeiten, die eine Verbindung zwischen Stadtentwicklungspolitik und Jugend- bzw. Sozialpolitik betreffen, sollen in Zukunft wegfallen; das so umgemodelte Referat soll sich im wesentlichen auf konkrete Ansiedlungsprojekte und auf die Aufgaben der Städtestatistik konzentrieren. Die politisch begründeten Veränderungen bekommt auch die Jugendverwaltung zu spüren. Eine offensive Jugendpolitik gilt als unerwünscht. Dennoch scheint es realisierbare Aussichten zu geben: Im Stadtteil steht ein bebautes Gelände zur Verfügung, das möglicherweise für ein neues Modell kombinierter Jugendeinrichtungen genutzt werden könnte.

Nun beginnt ein Leidensweg für die Beraterin. Sie ist relativ dicht an das Jugendamt angebunden, erhält dagegen von Seiten des Jugendwohlfahrtsausschusses und der Mitarbeiter im Stadtteil relativ wenig Unterstützung. Der Stadtjugendpfleger, für die Projektrealisierung vor allem zuständig, hält sich bedeckt. Im Stadtteil wird eine Jugendbefragung durchgeführt. Um die Nutzung des vorgesehenen Geländes für künftige Jugendeinrichtungen absichern zu können, wird eine Begründung seitens der Jugendverwaltung erbeten. Drei Monate später stellt sich heraus, daß diese schriftliche Äußerung nicht vorliegt; das erste Mal wird deutlich, daß Stadtjugendpfleger und Jugendamtsleiter sich von der ganzen Projektidee distanzieren. Frau H. wendet sich an den Dezernenten und stellt überrascht fest, daß ihre Aktivitäten bei ihm auf Interesse stoßen. Durch eine Berichterstattung vor dem JWA soll die Ermüdungs- und Stagnationsphase noch einmal überwunden werden (inzwischen sind 8 Monate der Beratungszeit verstrichen). Immer deutlicher schält sich heraus, daß alle Gesprächspartner aus der Verwaltung das zielgerichtete Vorgehen der Beraterin problematisieren, verzögern oder gar blockieren, verbunden mit der Taktik, immer wieder in großer Breite sozialpädagogische Fragen zu diskutieren, ohne daß irgendwelche Konsequenzen daraus gezogen werden. Nach der anfangs freundlichen Aufnahme und der anschließenden Phase der Diskussion verstärkt sich bei der Beraterin jetzt der Eindruck, isoliert zu werden – mit dem Ergebnis, daß ihre Arbeitskapazität gar nicht mehr in Anspruch genommen wird.

Sie weicht auf andere Aktivitäten aus, befaßt sich zum Beispiel mit der ersten Wolfsburger Selbsthilfe-Initiative (Selbsthilfewerk e.V.) und lernt deren eigene enttäuschenden Erfahrungen mit der Stadtverwaltung kennen. Sie führt auch Einzelgesprä-

che mit Mitarbeitern der Jugendarbeit und entdeckt dabei deren Unzufriedenheit mit der eigenen Situation. Und sie stößt im Stadtteil Vorsfelde auf neonazistische Aktivitäten. Die bisher eher beschwichtigende Haltung des Jugendamts zu dieser Frage ist nach den Informationen, die Frau H. zusammenträgt, nicht länger vertretbar. Die rechtsradikalen Erscheinungsformen haben seit einigen Jahren zugenommen. Eine Gruppe führt Geländespiele in Uniform durch, einzelne Mitglieder treten sichtbar als bisher in der Öffentlichkeit auf. In Gesprächen mit Redakteuren und Lehrern wird diese Tendenz eindeutig bestätigt. In einem Arbeitspapier wird dargestellt: Es gibt derzeit etwa 30 bis 40 »Nazipopper« mit wenig ideologischem Hintergrund, hauptsächlich ehemalige Hauptschüler, sodann etwa 10 bis 20 Mitglieder von »Wehrsportgruppen«, gemeinschaftsbezogen, militaristisch, mit Diskriminierungen gegen Ausländer und Linke, schließlich etwa 10 »Neonazis«, eindeutig ideologisch ausgerichtet und geschult. In einer Debatte des Stadtrats wird die Frage aufgeworfen, ob es zwischen der Entwicklung neonazistischer Gruppen und der Jugendarbeitslosigkeit eine Verbindung gebe. Die Presse berichtet über Hakenkreuz-Aufkleber und Schmierereien.

Bis zur Berichterstattung vor dem JWA versucht die Beraterin vergeblich, nochmals Arbeitsgespräche innerhalb der Jugendverwaltung zu führen. Der Ausschuß nimmt den Bericht kritisch auf und reagiert auf die Hinweise über die neonazistischen Aktivitäten unwillig. Beschlüsse werden nicht gefaßt. Die Beraterin sieht in der verbleibenden Zeit keine Ansatzpunkte mehr, mit den eingeschlagenen Arbeitsschritten weiter voranzukommen. Sie wertet noch Materialien über Jugendarbeitslosigkeit in Wolfsburg aus und verfaßt dann einen abschließenden Arbeitsbericht. Die massive Kritik, die darin gegenüber der Jugendverwaltung geäußert wird, erscheint nach den gemachten Erfahrungen angebracht. Ernsthafte Bemühungen, einen neuen Impuls für die Wolfsburger Jugendpolitik zu schaffen oder auch nur mit dem vorgesehenen Projekt im Stadtteil voranzukommen, waren nicht zu erkennen. Statt dessen dominierten Ablenkungen und Verzögerungen, und daß der eine oder andere Mitarbeiter gerade privat mit seinem Hausbau beschäftigt sei, wurde mehrere Male ernsthaft als Entschuldigung für mangelnde Aktivität herangezogen. Im Zusammenwirken kommunalpolitischer Strukturen und einzelner beteiligter Personen entstand eine Arbeitssituation, die nichts bewegt, sondern alles beim Alten beläßt.

Kein Wunder, daß die aktuellen Probleme den älteren gleichen. Neben dem Hallenbad wird 1986 ein neues Jugendzentrum Mitte in Betrieb genommen. Das alte Heim war weitgehend von Jugendlichen selbst verwaltet worden. Der Stadtjugendring beansprucht nun, die Selbstverwaltung auch im neuen Heim fortzusetzen. Jugendwohlfahrtsausschuß und Jugendamt sehen das anders. Dieses neue Heim soll »ordentlich« genutzt werden. »Punks« oder gar die Drogenszene sollen hier nicht Fuß fassen. Jugendliche reagieren, wie gehabt, mit Aggressionen und bunten Bemalungen an den Außenwänden. Die Stadt beschließt im Sommer 1987 die unbefristete Schlie-

ßung des Jugendzentrums. Einige Monate später wird es, nachdem inzwischen das gesamte Personal ausgetauscht worden ist, wieder eröffnet.

Es fällt mir schwer, zu dem ganzen Sachverhalt eine konstruktive Schlußbemerkung zu machen. Müssen die Möglichkeiten, für Wolfsburg eine attraktive Neue Urbanität zu schaffen, als relativ gering eingeschätzt werden, so mißlingen bisher die Ansätze für eine selbst-produktive urbane Gesellschaft deswegen, weil die kommunale Machteleite daran nicht interessiert ist. Und dies angesichts der gemachten Erfahrungen, die eindeutig belegen, daß die herkömmlichen Antworten und Strategien der Jugendpolitik für die veränderte Situation der jungen Menschen nicht mehr angemessen sind. Auch die Stadt Wolfsburg wird lernen müssen, anzuerkennen, daß Jugendpolitik nicht auf Jugendverwaltung verkürzt werden darf, daß schon die 10- bis 14jährigen erhebliche Brüche erleben und mit Identitätsproblemen beschäftigt sind, wenn sie in die relativ eigenständige Jugendphase hineinwachsen, und daß die 18- bis 25jährigen volljährig und selbständig sind und sich nicht mit Pädagogisierungen oder Kontrollmaßnahmen abspeisen lassen.

Literatur: D. Baacke und W. Heitmeyer (Hrsg.), Neue Widersprüche. Jugendliche in den 80er Jahren, Weinheim / München 1985; U. Herlyn u. a., Stadt im Wandel. Eine Wiederholungsuntersuchung der Stadt Wolfsburg nach 20 Jahren, Frankfurt 1982; W. Hollstein, Die Gegengesellschaft, Reinbek 1981; B. Nikles, Jugendpolitik in der Bundesrepublik Deutschland, Opladen 1978. *Quellen:* E. Fornsdran, Die Stadt- und Industrie Gründungen Wolfsburg und Salzgitter, Frankfurt 1984; U. Riechert, Neubeginn im Schatten der NS-Tyrannie, Braunschweig 1987; J. Sandmann, Zur Entstehung der Jugendbewegung in Wolfsburg 1945 bis 1951, Wolfsburg 1982; J. Siegfried, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit im Volkswagenwerk 1939–1945, Frankfurt 1986. *Sonstiges:* Presseberichte und andere Materialien des Stadtarchivs Wolfsburg; Protokolle, Unterlagen und Ergebnisbericht von U. Hennig; Einzelgespräche.

Und so ist auch die Stadt, nach der aristotelischen Beschreibung, und nach der Idee, welche ihren natürlichen Erscheinungen unterliegt, ein sich selbst genügender Haushalt, ein gemeinschaftlich lebender Organismus. Wie auch immer ihre empirische Entstehung sein mag, ihrem Dasein nach muß sie als Ganzes betrachtet werden, in bezug worauf die einzelnen Genossenschaften und Familien, aus denen sie besteht, in notwendiger Abhängigkeit sich befinden. So ist sie mit ihrer Sprache, ihrem Brauch, ihrem Glauben, wie mit ihrem Boden, ihren Gebäuden und Schätzen, ein Beharrendes, das den Wechsel vieler Generationen überdauert, und teils aus sich selber, teils durch Vererbung und Erziehung ihrer Bürgerhäuser, wesentlich gleichen Charakter und gleiche Denkungsart immer aufs neue hervorbringt.

Ferdinand Tönnies, Gemeinschaft und Gesellschaft. Grundbegriffe der reinen Soziologie (Neudruck 1970), § 18, S. 36.

Ulrich Schweitzer

Neuanfang in Wolfsburg. Integrationsprobleme von Neuzuzüglern

Die empirischen Quellen – Phase des Informationsmangels und der Desozialisation – Die ersten Hürden am neuen Ort – Einlebensprozesse – Der Arbeitsbereich als Ausgangspunkt – Freizeitsphäre – Die Situation des Neuzuzüglers in Wolfsburg

Wolfsburgs Bewohner sind – auch noch im 50. Jahr seit der Gründung – eher Zugezogene als hier geborene Bürger. Diese Tatsache des über lange Jahre anhaltenden Zustroms von neuen Bewohnern hat auch im Bewußtsein der Wolfsburger Platz gefunden. In der Befragung in den 60er Jahren wird Wolfsburg von einem Teil der Wolfsburger selbst als Stadt bezeichnet, deren Bewohner ein »zusammengewürfeltes Volk« sind.¹ Städtebaulich sind diese Jahre dadurch gekennzeichnet, daß alle paar Jahre ein neues Stadtviertel entstand.

Heute ist der zügige, bisweilen hektische Ausbau der Stadt beendet. Von Barackenlagern und dem Eindruck von Wildwestsiedlungen aus der Anfangszeit ist keine Rede mehr. Die Stadt ist heute auch von ihren Einrichtungen her – Rathaus, Theater, Schwimmbad usw. – »vollständig« geworden. Wer heute in die Stadt kommt, stößt auf eine fertige Stadt – eine Stadt, die weitläufig und autogerecht ist und etwas von der Großzügigkeit und zugleich Verlorenheit mancher amerikanischer Städte hat. Auch stößt der Neuzuziehende nicht mehr wie vor 20 oder 30 Jahren auf eine »Ansammlung« ebenfalls frisch zugezogener Menschen, sondern er findet zumindest auch soziale Strukturen vor, die sich mit längerfristigem Zusammenleben der Stadtbewohner ergeben, was sich z. B. im Vereinsleben oder in der stärkeren Etablierung privater sozialer Beziehungen niederschlägt.

Dennoch ist Wolfsburg mit dem Hauptarbeitgeber VW-Werk eine Stadt geblieben, für die Mobilität und ein relativ hoher Anteil an Neuzuzüglern typisch ist. Dies ist ein Grund, der es reizvoll erscheinen läßt, die Situationen von Neuzuzüglern nach Wolfsburg, ihre Probleme und Chancen des Einlebens näher zu untersuchen.

Die empirischen Quellen

Aus zwei Quellen wird in dem vorliegenden Aufsatz Material verwendet: Einige wichtige Eckdaten über Verhalten und Einstellungsmuster neuzugezogener Wolfsbur-

¹ M. Schwonke / U. Herlyn, Wolfsburg. Soziologische Analyse einer jungen Industriestadt, Stuttgart 1967, S. 179.

ger konnten in einem größeren Forschungsprojekt gewonnen werden.² Dabei wurden den Interviews mit 500 schon über 20 Jahre ansässigen (und in den 60er Jahren schon einmal befragten) Wolfsburgern Interviews mit 100 gebürtigen Wolfsburgern sowie mit 200 Neuzugezogenen in ihren Aussagen einander gegenübergestellt.

In einem weiteren Schritt hat der Verfasser eine Reihe von Intensivinterviews mit Neuzuzüglern durchgeführt, in denen exemplarisch Verästelungen und Verzweigungen des Einlebensprozesses im Detail nachgezeichnet wurden. Dabei wurden Neuzuzügler befragt, die in der Regel aus einer größeren Distanz nach Wolfsburg zugezogen sind (bei Zuzüglern aus Nachbargemeinden hätte zu sehr die Gefahr bestanden, daß sie längst mit Wolfsburger Gegebenheiten vertraut sind) und die seit wenigstens drei, höchstens sechs Monaten in Wolfsburg leben.

Phase des Informationsmangels und der Desozialisation

Daß ein Neuzuzügler sich am neuen Ort in den ersten Wochen noch nicht so recht auskennt, daß er sich in den Stadtvierteln und Straßen nicht so sicher zurechtfindet wie ein länger ansässiger Stadtbewohner, und auch, daß er verschiedene Einrichtungen zunächst nicht kennt, das wäre alles ein relativ triviales Problem, denn zur Lösung dieses Problems gibt es ja eine Reihe erprobter und bewährter Mittel: vom Stadtplan über das Branchentelefonbuch über den alternativen Stadtführer bis hin zum Erlaufen und Erfragen von Informationen. Diese Orientierungsprobleme und die Lösungsversuche der Neuzuzügler gewinnen aber an Brisanz, wenn sich herausstellt, daß manche Dinge erst nach einer Reihe von Versuchen in Erfahrung zu bringen sind (welcher Heimwerkerladen hat denn nun wirklich das spezielle Material für mein Hobby...) oder nur durch Zufall oder aber auf verschlungenen Pfaden und Umwegen in Erfahrung gebracht werden. (Ich frage einen Kollegen nach einem Musiklehrer für eins meiner Kinder, und der verspricht, einen Freund in seinem Verein zu fragen, dessen Frau in der Musikschule arbeitet.)

Schwer in Erfahrung zu bringen sind – neben ganz speziellem Bedarf an bestimmten Gütern oder Dienstleistungen – Dinge und Einrichtungen, die mit einem bestimmten sozialen Milieu verbunden sind. Die Kneipe ist so ein Ort, der stark geprägt ist von dem sozialen Milieu der dort Verkehrenden. Und wenn ein Neuzuzügler die eine oder andere Kneipe entdeckt hat, die ihm äußerlich zusagt, von der Einrichtung, dem gastronomischen Angebot und der Geräuschkulisse her, gilt es für ihn herauszufinden, ob das Milieu dort für ihn das »richtige« ist, ob die Umgangsformen der Kunden untereinander, aber auch die Interaktion zwischen Bedienung und Publikum seinen

² Vgl. U. Herlyn / U. Schweitzer / W. Tessin / B. Lettko, Stadt im Wandel. Eine Wiederholungsuntersuchung der Stadt Wolfsburg nach 20 Jahren, Frankfurt 1982.

Vorstellungen und Bedürfnissen entspricht.³ Ein anderes Beispiel dafür, daß Angebot und Milieu stimmen müssen, ist der Verein: Hier wäre das (reale) Beispiel eines Neuzuzüglers zu zitieren, der einen Sportverein sucht, in dem er seine Sportart in seiner Leistungsgruppe betreiben und Leute aus etwa seiner Alters- und Familiensituation treffen kann.

In beiden genannten Beispielen ist neben der Dimension des Mangels an konkreten Informationen und des sächlichen Orientierungsbedarfs bereits die Dimension der sozialen Beziehungen angesprochen. Auch auf dieser Dimension bedeutet der Ortswechsel generell eine weitgehende Zäsur. Diese Zäsur betrifft sowohl formell geregelte soziale Beziehungen (wie das Ausüben eines bestimmten Berufs oder die Mitgliedschaft in einer Organisation) als auch primäre soziale Kontakte (zu Bekannten und Verwandten) und schließlich informelle soziale Kontakte (zu Nachbarn aus dem Wohnviertel, zu Personal in Einzelhandelsgeschäften usw.).

Das Herausfinden zahlreicher Einrichtungen und Nutzungsmöglichkeiten erfordert Informationen und Zeit und kann vom Neuzuzügler nicht vollständig in den ersten Tagen und Wochen gelöst werden. So ist zu erwarten, daß der Wandernde nach dem Ortswechsel sich um manche Dinge intensiver kümmert, im Zweifel zunächst die lebensnotwendigen Dinge regelt (Einkaufsmöglichkeiten ausfindig machen, Hausarzt finden usw.) und andere Dinge zunächst noch liegen läßt (die »Reaktivierung« im Hobbyverein hat Zeit) und erst später in Angriff nimmt. Das heißt aber auch, daß er einen Teil seiner Rollen zeitweilig suspendiert, weil er Prioritäten setzen muß. Insbesondere soziale Kontakte (über den Grußkontakt hinausgehende Nachbarschaftsbeziehungen entwickeln sich erst im Laufe der Jahre) und auch die Einbindung in ein Netz von Bekannten und Freunden erreichen erst nach längerer Zeit das »Durchschnittsniveau« des Stadtbewohners.⁴

Die zeitweilige Suspendierung einzelner Rollen, das Abschneiden von bisherigen sozialen Kontakten, das zwangsläufige Aufgeben von Gruppenzugehörigkeiten – das bedeutet, daß der Neuzugezogene eine Anfangsphase geringer Einbindung in ein örtlich gebundenes soziales Milieu zu durchleben hat. Überspitzt formuliert: Nach dem Ortswechsel befindet sich der Wandernde in einer Phase der »Desozialisation«. Diese wird am deutlichsten in der zeitweiligen und in der Regel unfreiwilligen Suspendierung einzelner Rollen. Sie zeigt sich aber auch in einer mildereren Form dort, wo der Neuzugezogene zwar teilnehmen kann, aber zunächst noch Außenseiter bleibt. Es sind dies vor allem Situationen im öffentlichen und halböffentlichen Raum. Ein Beispiel ist die schon angesprochene Situation der Kneipe, die sich dem Fremden in aller Regel nicht ohne weiteres erschließt. Ein weiteres Beispiel sind öffentliche Plätze

³ Vgl. das Kapitel »Wie wird man Stammgast?«, in: F. Dröge / T. Krämer-Badoni, Die Kneipe, Frankfurt 1987.

⁴ Vgl. U. Herlyn u. a. (s. A 2), S. 171 ff.

und Parks, die bisweilen von einzelnen sozialen Gruppen oder auch Cliques als »ihr« (zeitweiliges) Territorium reklamiert werden.

Die markantesten Probleme des Ortswechslers sind umrissen. Wie gehen nun die Migranten mit den Problemen – und Chancen – des Neubeginns um? Wie bewältigen sie den Einschnitt in ihre Biographie? Und wie sieht der Einlebensprozeß, besser: wie sehen die möglichen Einlebensprozesse aus?

Die ersten Hürden am neuen Ort

Der Ortswechsel ist ganz offensichtlich für die Migranten selbst ein Thema und ein Anlaß zur Reflexion. Ein Indikator dafür ist bereits ihre hohe Auskunftsbereitschaft. Manche der Befragten bilanzieren relativ nüchtern ihre Erfahrungen zu Beginn ihres Lebens in Wolfsburg und versuchen die Bedeutung des Ortswechsels für sich abzuschätzen; bei vielen Befragten ist aber auch deutlich der Druck zu spüren, sich mitzuteilen und in der Gesprächssituation des Interviews tiefere Eindrücke der ersten Zeit am neuen Ort zu verarbeiten.

Natürlich weiß jeder Ortswechsler, daß er in eine fremde Stadt kommt, wo er vielleicht gerade erst Arbeitsplatz und Wohnung gefunden hat und sonst nichts und niemanden kennt. Er kann sich ausrechnen, daß er eine ganze Menge neuer Eindrücke von der neuen Stadt und den Menschen zu verarbeiten haben wird. Dennoch sind der Ortswechsel, der Tag des Einzugs in der neuen Wohnung, die ersten Wochen »gut« für Überraschungen; und der Neuzuzügler wird sich bewußt, daß er in eine neue Lebenssituation gekommen ist.

Der erste Eindruck in einer neuen Stadt wird häufig von städtebaulichen Aspekten bestimmt: Man hat eine neue Bühne betreten und ist gefangengenommen von der neuen Kulisse. Unter dem Blickwinkel bisheriger Wohnerschaft fällt das Urteil über die noch sehr junge und auf dem Reißbrett entstandene Stadt Wolfsburg besonders drastisch aus, wenn der Neuzuzügler vorher in einer gewachsenen, womöglich mittelalterlichen Stadt gewohnt hat. Viele sind schockiert, wenn sie das erste Mal von Süden her am Neubauviertel Westhagen mit seinen Hochhäusern vorbei in die Stadt hereinkommen. Auch entdecken sie zunächst keine Stadtmitte außer der in den letzten Jahren fertig gewordenen Einkaufszone.

Allerdings muß ein (negativer) erster Eindruck nicht auf Dauer erhalten bleiben. Ein »erfahrener Migrant«, der schon mehrere Male seinen Wohnort gewechselt hat, schränkt seine sarkastisch-ironischen Bemerkungen über den »Mittleren Westen« in Wolfsburg mit der Vorbemerkung ein, daß dem Neuzuziehenden oft Dinge auffallen, die ein paar Jahre später eindeutig an Gewicht verlieren: »Auf der einen Seite, da gibt's einen ganz merkwürdigen Effekt. Das haben wir erlebt, als wir nach Stuttgart gezogen sind. Da gibt's in Stuttgart und Umgebung so viel häßliche Ecken, die also wirklich echt häßlich sind; die einem als Zugezogener sehr stark ins Auge fallen, die man komischerweise nach zwei Jahren nicht mehr sieht... Und jetzt komm ich auf

Wolfsburg: Zum einen sah es genauso aus, wie man immer sagte: ... (unverständlich) Wüste. Also wenn Sie die – also, das nennt sich ja fast Stadtzentrum, das ist ja der Witz (!) dabei, Stadtmitte. Wenn Sie quasi an der Stadthalle langgehen – ich kenn jetzt den Namen (der Straße) nicht – und die breite Straße runtergucken, das sieht ja aus, wie, wie – Chicago, ne kann man auch nicht sagen – wie Mittlerer Westen in den USA ... Die Straße ..., da geh ich runter, sage: Aha, so hab ich mir das auch vorgestellt: Links und rechts diese Mietskasernen von, was weiß ich, von 1938 oder 1950, und dazwischen ist viel Straße und sonst nichts. Gut, das hab ich mir am Anfang, wie ich das erste Mal hierher gekommen bin, gedacht: Das sieht 'n bißchen schlimm aus. Gut, nachher siehste es nicht mehr...« (Ingenieur, 36 J.)

Die Stadt mag als Kulisse ungewohnt, auch unfreundlich erscheinen. Das muß nicht daran hindern, sich hier einzurichten. Problematischer wird der Neuanfang, wenn der Ortswechsler bei der Ankunft oder in der Anfangsphase meint, hier kein Bein auf den Boden zu bekommen.

Das Gefühl, nicht zurechtzukommen, kann sich an materiellen Dingen festmachen: Unter den zwei Dutzend Befragten der Intensivbefragung 1982 sind es zwei Frauen – eine Rentnerin und eine junge, zu der Zeit arbeitslose Lehrerin, die mit ihrem berufstätigen Mann nach Wolfsburg gezogen ist –, die im Moment des Einzugs einen psychischen Tiefpunkt erreichen. In beiden Fällen ist die neue Wohnung um einiges kleiner als die alte Wohnung und bietet nicht die Möglichkeit, sich wie »gewohnt« einzurichten.

Die Klage über eine zu kleine neue Wohnung mag begründet sein. Man darf aber vermuten, daß gerade der Umzugstag und der Einzug in die neue Wohnung den Ortswechsel drastisch bewußt und fühlbar werden lassen – der Umzugstag setzt neue Fakten, die nicht so schnell wieder revidiert werden können, – und daß bei der Klage über die neue Wohnung auch Sorgen und Ängste mitschwingen, ob man wirklich die richtige Entscheidung getroffen hat und hier so heimisch werden und sich wohl fühlen kann wie am alten Ort.

Das Gefühl, nicht zurechtzukommen, kann neben äußeren Dingen vor allem durch die soziale Isolation des Neuzuzüglers ausgelöst sein. So ist eine junge Praktikantin (Erzieherin) bei der Ankunft überwältigt von ihrer Isolation – wobei in ihrer Ankunftssituation enttäuschte Erwartungen in der sozialen Dimension und praktische Probleme sich überlagern: »Ich war natürlich nicht total begeistert, als ich hier ankam ... Das lag daran, wie ich halt hier angekommen bin. Daß man eben – auf einmal weiß man, da sollste jetzt wohnen, hier in dieser Stadt, nicht. Und dann steht man dann erst mal, alle Leute rennen an einem vorbei; man steht auch total bepackt mit seinen ganzen Sachen; irgendwie total beschissenes Gefühl: Man guckt sich um, man weiß ja nicht, was man davon halten soll. Ja, und dann kam ich hier (im Heim) an, und dann war kein Mensch da, der mir 'n Schlüssel geben konnte für die Wohnung und das Zimmer, wo ich drin wohnen sollte. Und dann konnt ich erst mal

vier Stunden (warten), da war ich echt am Boden zerstört. Man weiß, man hat jetzt hier keinen mehr, den man kennt – kriegt man auch nicht so schnelle erreicht, wenn's einem dreckig geht; die (alten Freunde) sind alle woanders. Ja, und dann kommt man hier an, und kein Mensch kümmert sich um einen – noch nicht einmal die, wo man arbeiten soll. Ja, das macht einen ganz schön fertig – also mich hat's ganz schön fertig gemacht.« (Erzieherin, 20 J.)

Das Problem der sozialen Isolation wird besonders drastisch empfunden von den Ortswechslern, die am alten Ort in eine Vielzahl von sozialen Beziehungen verflochten waren. Die genannte arbeitslose Lehrerin, die ihre neue Wohnung so sehr beengend findet, hat vorher mitten in einer Großstadt gewohnt, ist dort aufgewachsen, hat dort studiert, ist aktives Mitglied im Sportverein gewesen – und durch ihren Mann, über seine Arbeit und seine Freizeitaktivitäten, kamen etwa nocheinmal so viele soziale Beziehungen und Bekanntschaften hinzu. Die Befragte stand vorher mit beiden Beinen im Leben und ihre Wohnsituation in der Stadtmitte war so, daß sie nur »aus der Haustür zu fallen« brauchte, um Freunden zu begegnen oder bekannte Gesichter zu sehen. Jetzt sitzt sie in einer erheblich kleineren Wohnung in einem eher am Rande liegenden Stadtviertel, wo sich nichts abspielt, bietet in einem Sportverein einige Stunden in der Woche ihre Dienste als Übungsleiterin an und ist im übrigen Hausfrau (mit der vagen Aussicht, eines Tages berufstätig sein zu können). Der verzweifelte Lage entspricht die deutliche Reaktion: »Also mein erster Gedanke war, als wir hier so ein paar Wochen waren: weg hier! Drei Jahre (Referendariatszeit des Mannes), nicht länger...« (Lehrerin, arbeitslos, 25 J.)

In dem letzten Zitat wird ein weiteres Moment des Einlebensprozesses angesprochen, das vor allem in der Anfangsphase zum Tragen kommt: Die Chance sich einzulassen wird mitbeeinflusst von der Bereitschaft, sich überhaupt auf die Stadt einzulassen, die neue Situation zu akzeptieren und zu verarbeiten. Ein empirisch greifbarer – wenn auch nicht (von vornherein) eindeutig interpretierbarer – Ausdruck der Nichtbereitschaft oder doch eingeschränkten Bereitschaft, sich auf den neuen Ort einzulassen, dort ein neues Leben zu entfalten und seinen Aktionsraum zu entwickeln, kann das Festhalten mancher Migranten am alten Ort sein. Damit ist nicht das Verhalten gemeint, das für viele Migranten typisch ist, nämlich nur gelegentlich den alten Wohnort aufzusuchen, um Kontakte zu Bekannten und Verwandten weiter zu unterhalten. Gemeint ist das Festhalten in der Form, daß bestimmte Aktivitäten in der Anfangsphase ausschließlich am alten Ort stattfinden: so das Beispiel des Ehepaares, das monatelang jedes zweite Wochenende in der alten Heimatstadt ist, um zahlreiche Freunde zu sehen – und in dieser Zeit kaum Kontakte am neuen Ort aufnimmt; oder die Ortswechsler, die bestimmte, nicht zum täglichen Bedarf gehörende Güter noch längere Zeit an ihrem vorigen Wohnort einkaufen, weil sie sich dort eben auskennen, oder auch weil dort das Angebot in der einen oder anderen Branche besser ist.

Ein junger Musiklehrer kauft seine Kleider und Schuhe, seine Schallplatten und

Bücher nach wie vor in seiner Heimatstadt Bremen, wenn er etwa alle zwei Monate nach Hause fährt. Auch das Lehrerehepaar, das an den Wochenenden regelmäßig nach Osnabrück nach Hause fährt, macht oft seine Einkäufe dort; besonders bei »ihrem« Fleischer, der preiswerter anbietet als Wolfsburger Geschäfte, und wo sie auch persönlich bekannt sind. Hier ergänzen sich ökonomisches Verhalten und die Dimension sozialer Kontakte. Dieses Festhalten am alten Ort kann also – um die obige Bemerkung der nicht eindeutigen Interpretierbarkeit aufzunehmen – sowohl Zeichen einer geringen Bereitschaft sein, sich auf den neuen Ort, seine Gegebenheiten und Menschen einzulassen, als auch ein mögliches Zeichen objektiver Schwierigkeiten: Es ist dem Neuzuzügler noch nicht gelungen, bestimmte Dinge herauszufinden oder aber: bestimmte Dinge – ob im Konsumbereich oder im Bereich sozialer Beziehungen – sind tatsächlich (einstweilen) am alten Ort besser zu erreichen bzw. zu verwirklichen.

Einlebensprozesse

Aus dem vorliegenden empirischen Material der Wolfsburger Studien – wie auch anderer Studien – wird offensichtlich, daß mit dem Überwinden der ersten Hürden der Einlebensprozeß noch lange nicht abgeschlossen ist: Die Wahrscheinlichkeit, daß sich jemand am neuen Ort zu Hause fühlt und sich mit ihm identifiziert, ist bei Neuzugezogenen auch nach zwei Jahren Wohndauer noch sehr viel geringer (unter 50%) als bei der befragten Vergleichsgruppe der seit mindestens 20 Jahren in Wolfsburg Lebenden (mehr als 75%).⁵

Was gibt den seit zwei Jahrzehnten in Wolfsburg lebenden Bewohnern eine so viel deutlichere Chance, sich heimisch zu fühlen, als den erst seit zwei Jahren ansässigen Bewohnern? Heimat im volkstümlichen Verständnis, das Heimat gerne mit Herkunftsort gleichsetzt, ist Wolfsburg für beide Vergleichsgruppen nicht.

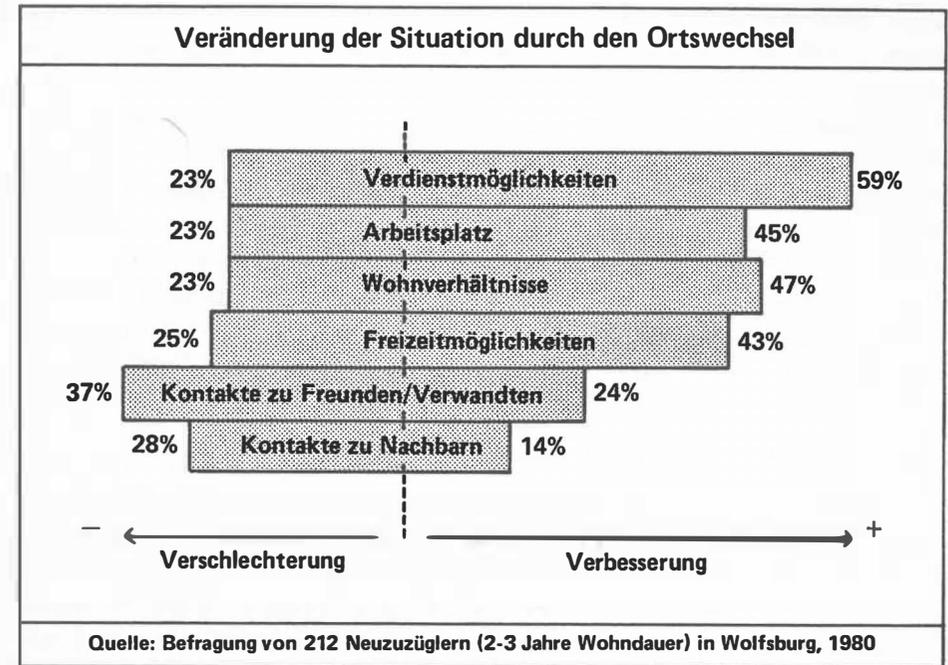
In die Diskussion des Heimatbegriffs wurde zu Beginn der 50er Jahre der Aspekt sozialer Beziehungen eingebracht.⁶ In der Tat scheint die Entwicklung sozialer Beziehungen wichtig dafür zu sein, daß Neuzuzügler am neuen Ort Wurzeln schlagen können. In der Wolfsburg-Studie der 60er Jahre stellen die Autoren fest: »Erst bei einer Anwesenheit von sechs bis zehn Jahren in Wolfsburg wird die durchschnittliche Bekannntenzahl von 2,1 erreicht.«⁷ In der 1980er Studie wird der durchschnittliche Bekannntenzahl bereits nach zwei bis drei Jahren Wohndauer erreicht.

Immerhin: es ist offenbar nach wie vor eine Frage von ein paar Jahren, bis Neuzuzügler ihre sozialen Kontakte geknüpft haben. In der 1980er-Befragung wird der Bereich sozialer Kontakte von Neuzuzüglern am ehesten als Problembereich

⁵ Ebda., S. 234.

⁶ W. Brepohl, Die Heimat als Beziehungsfeld, in: Soziale Welt 4 (1952/53), S. 12 ff.

⁷ M. Schwonke / U. Herlyn (s. A 1), S. 130.



eingestuft. Während in allen anderen Bereichen – Freizeitbereich, Wohnverhältnisse, Arbeitsplatz und Verdienstmöglichkeit – die Mehrzahl der Neuzuzügler die materiellen Voraussetzungen durch den Umzug verbessert findet, werden die Kontakte zu Nachbarn ebenso wie zu Freunden oder Verwandten am neuen Ort überwiegend schlechter als am alten Wohnort beurteilt. Heimat lediglich mit den empirisch ermittelbaren sozialen Kontakten wie Bekanntschaft oder Nachbarschaft zu verbinden, scheint jedoch etwas kurz gegriffen zu sein. Umfassender läßt sich Heimat verstehen als »Satisfaktionsraum«, in dem der einzelne seine Aktivitäten entfalten und Identität gewinnen kann.⁸ »Wenn Menschen sich den quasi alltäglich benutzten Raum eines Ortes erobert, verfügbar gemacht, angeeignet haben, dann kann Heimat im umfänglichen und ungeteilten Sinn als soziale und räumliche Verortung des einzelnen bzw. der Gruppe entstehen.«⁹

Die Untersuchung des Einlebensprozesses als Entwickeln von Handlungsmöglichkeiten in verschiedenen Lebensbereichen hat vor allem den Vorteil, daß sich Querbezüge und Entstehungsbedingungen verschiedener Handlungsbereiche sichtbar machen lassen. Dabei sind nach wie vor Sozialkontakte von besonderem Interesse,

⁸ I. M. Greverus, Auf der Suche nach Heimat, München 1979.

⁹ U. Herlyn u. a. (s. A 2), S. 231.

nicht nur, weil sie der vielleicht wichtigste Indikator für lokale Identität sind, sondern auch, weil sie oft den »Kitt« oder das Bindeglied zwischen verschiedenen Bereichen darstellen.

Das Sich-Einleben in einer fremden Stadt geht in den verschiedenen Bereichen – Wohnung, Arbeit, Konsum, Freizeit, Nutzung öffentlicher Einrichtungen, Aufnahme sozialer Kontakte – idealtypisch gesehen parallel vonstatten. Idealtypisch deshalb, weil doch der eine oder andere Bereich bei den meisten Menschen Priorität genießt und andere hintenangestellt werden. Die Handlungsfelder entwickeln sich – beim Neuzugezogenen wie beim Alteingesessenen – aber nicht isoliert nebeneinander her, sondern es ergeben sich Querbezüge zwischen ihnen, in der Regel zufällig, manchmal auch bewußt gesucht oder geplant. Man könnte von kalkulierbarem Zufall sprechen.

Der Arbeitsbereich als Ausgangspunkt

Es liegt für Neuzuzügler nahe, daß der Bereich Arbeit den Startpunkt des Lebens am neuen Ort bildet. (In den meisten Fällen ist der Arbeitsplatz der Grund für den Ortswechsel, der Aspekt sozialer Beziehungen spielt eine sehr viel geringere Rolle als Motiv, und Freizeitmöglichkeiten des neuen Wohnorts können von den Ortswechslern höchstens mitberücksichtigt werden.) Dennoch ist es beeindruckend, auf welchen Ebenen Einflüsse aus dem Bereich Arbeit sichtbar werden.

Das beginnt damit, daß es Berufe gibt, die den Neuzuzügler leicht vertraut werden lassen mit der Stadt: Unter den Befragten sind es ein Taxifahrer und ein Polizist, die »viel herumkommen«, ebenso wie ein Monteur oder auch ein Bankkaufmann im Außendienst. Daß man sich von Arbeitskollegen über Einkaufsmöglichkeiten informieren läßt, erscheint vielleicht trivial. Bemerkenswert ist dagegen, daß Arbeitskollegen auch sehr bald als gute Informanten angesehen werden, wenn es um Dienstleistungen mit Vertrauensbedarf geht – insbesondere um Zahnärzte und Ärzte. Wie sehr hier Vertrauen gefragt ist, zeigt sich an der nicht geringen Zahl von Ortswechslern, die auch nach dem Umzug monate-, jahrelang noch den Zahnarzt am alten Ort aufsuchen.

Eng und schillernd zugleich ist der Zusammenhang zwischen Arbeit und Freizeit. Auf der einen Seite schränken die Bedingungen des Arbeitslebens das Engagement im Freizeitbereich ein: Wenn die zeitlichen und/oder physischen Arbeitsbelastungen sehr hoch oder die Arbeitszeiten ungünstig sind (Schichtarbeit) oder auch, wenn die berufliche Perspektive unsicher ist und damit auch unklar wird, ob die neue Stadt auf längere Sicht Wohnort bleiben wird. Auf der anderen Seite gibt es zahlreiche positive Zusammenhänge zwischen den Bereichen Arbeit und Freizeit. Da ist der Lehrer, der sich einmal in der Woche mit seinen Kollegen zum Sport trifft. Da ist der VW-Ingenieur, der von einem Kollegen für den Jazz-Verein geworben wird, oder die Röntgen-Assistentin, die mit einem Kollegen den Schützenverein besucht. Und da ist

der Psychologe in der Drogenberatung, der ein Stück weit Arbeit und Freizeit verbindet und den Besuch in der Diskothek auch dafür nutzt, den Kontakt mit seinen Klienten zu pflegen.

Ambivalent sind die Auswirkungen, die der Bereich Arbeit für einen Großteil der Arbeitnehmer im Volkswagenwerk auf andere Lebensbereiche ausübt. Auf der einen Seite beeinträchtigt die Schichtarbeit – bei VW heißt das für die meisten Arbeitnehmer wöchentlicher Wechsel zwischen Früh- und Spätschicht – eindeutig die Chancen in der Freizeit. In der Spätschichtwoche ist die Teilnahme an Abendveranstaltungen unmöglich. Aber auch in der Frühschichtwoche sind längere abendliche Unternehmungen schwer zu verkraften. Auf der anderen Seite sind die Kontakte am Arbeitsplatz häufig Ausgangspunkt für gemeinsame Aktivitäten in der Freizeit und für private soziale Beziehungen. Die Fortsetzung des betrieblichen Kontakts im privaten Bereich reicht dabei vom gemeinsamen Noch-ein-Bier-trinken-Gehen nach der Arbeit bis zu gegenseitigen Hilfeleistungen im Haushalt, bei Reparaturen, Renovierungen oder Installationen – gerade für Neuzuziehende eine wichtige Chance, Hilfe zu erhalten.

Schließlich ist die Verbindung zwischen Arbeit und Freizeit sehr eng, wenn jemand aus derselben Neigung seinen Beruf ergreift und sein privates Hobby betreibt – wie der Musiklehrer, der sich in der Freizeit als Jazzgitarrist betätigt. Sein Arbeitsplatz ist Ausgangspunkt für Freizeitaktivitäten ebenso wie für soziale Kontakte. Seinen Anfang beschreibt er so: »Mich hat's gestört ... , daß diese Stadt irgendwo keinen Stil hat. Andererseits war ich dann mal in der Musikschule. An der Musikschule ist auch das Wolfsburg-Kolleg untergebracht, im Moment ... Da sah ich da die ganzen Leute rumhängen, ... da war halt die Szene von Wolfsburg, so ungefähr. Also insofern war ich dann doch wieder 'n bißchen ganz gut drauf. Daß ich dachte: es gibt auch hier noch vernünftige Leute oder so.« (Musiklehrer, 23 J.) In dieser Szene lernt er auch seine Freundin kennen. In der Schule macht er die Bekanntschaft einer Kollegin, findet bei ihr vorübergehend Quartier, es entwickelt sich eine dauerhafte Freundschaft mit ihr und ihren Kindern. Ein anderer Kollege vermittelt ihm Kontakt zu einer Gruppe von jungen Musikern, wo er eine Weile als Gitarrist mitspielt; dann tut er sich mit einem Saxophonisten zusammen, der auch an der Musikschule unterrichtet. Bei einem Musikschulfest und bei anderen Veranstaltungen in der Stadt schließt er neue Bekanntschaften.

Ein letztes Detail der Geschichte dieses Neuzuzüglers verdient Erwähnung: der Zusammenhang zwischen Arbeitssphäre und Politik. An der Musikschule wird auf Lehrerkonferenzen auch städtische Haushaltspolitik angesprochen und der junge Musiklehrer erhält Einblick in kommunalpolitische Zusammenhänge.

Sicherlich ist das Beispiel des Musiklehrers nicht repräsentativ für die Stadt der VW-Arbeiter, es zeigt aber besonders plastisch die Verquickung verschiedener Lebensbereiche wie Arbeit, Freizeit, soziale Kontakte, Wohnen, Politik – und in diesem

Fall sehr deutlich: das Berufsfeld als Ausgangspunkt für die Entfaltung in anderen Handlungsfeldern.

Der Bereich Arbeit ist nicht nur häufig Ausgangspunkt für gemeinsame Freizeitaktivitäten und soziale Kontakte, sondern es gibt auch »Rückkoppelungseffekte« wie: die einmal am Arbeitsplatz entstandenen und in der Freizeit weiterentwickelten sozialen Kontakte wirken sich wieder positiv auf das Betriebsklima aus – ein in der Arbeitssoziologie bekanntes Phänomen. Ein Angestellter im VW-Werk beschreibt die gemeinsamen Freizeitaktivitäten seiner schon länger im Werk arbeitenden Kollegen: gegenseitige private Besuche, gemeinsame Ausflüge, gemeinsame Besuche von Sportveranstaltungen. Die Auswirkungen auf die Atmosphäre am Arbeitsplatz sind in seinen Worten: »Da ist natürlich die Stimmung hervorragend in so einem Laden, nicht. Und das macht eben Spaß, wenn man da morgens hingehet. Da ist nicht so eine Wand: öh, schon wieder hin. Sondern man sagt: Okay, Arbeit muß sein; und die Kollegen sind auch ganz nett; gehen wir also heute wieder hin.« (Ing., 26. J.)

Freizeitsphäre

Wie es einem Neuzuzügler in Wolfsburg gelingt, seine Freizeitaktivitäten zu entfalten und im Freizeitbereich Fuß zu fassen, hängt vor allem von den drei Faktoren Freizeitbedingungen in der Stadt, Lebensstil und bisheriges Freizeitverhalten des einzelnen Neuzuzüglers sowie von der Art, wie der Neuzuzügler mit bestimmten Anfangsproblemen umgeht, ab.

Mit materieller Infrastruktur im Freizeitbereich ist Wolfsburg gut versorgt; das gilt in den Bereichen, die kommunal organisiert und finanziert werden: Wolfsburgs Angebot im Sportbereich und im Freizeit- und Bildungsbereich ist im Vergleich zu anderen niedersächsischen Städten ausgesprochen gut. Einen Mangel gibt es dagegen an kommerziell bzw. privatwirtschaftlich organisierten Einrichtungen, insbesondere Cafés und Lokalen,¹⁰ ein Mangel, der auch von den Bürgern so konstatiert wird. Hand in Hand damit geht die Klage über mangelnde Atmosphäre in der Stadt. Besonders deutlich wird diese Kritik gerade bei den Neuzuzüglern, die die junge Stadt Wolfsburg auf dem Hintergrund ihrer Wohnenerfahrungen in älteren, gewachsenen Städten beurteilen.

Im konkreten Freizeitverhalten gibt es Bereiche, in denen es offensichtlich keine Rolle spielt, wie lange jemand die Verhältnisse am Ort schon kennt. Im Besuch von Theater, Kino oder Festveranstaltungen stehen die Neuzuzügler den schon lange ansässigen Wolfsburgern nicht nach. Auch Wassersportmöglichkeiten nehmen sie genauso häufig wahr. In diesen Bereichen ist offensichtlich der Zugang auch für einen Fremden nicht problematisch.

¹⁰ Ebda., S. 190 f.

Deutlich weniger aktiv sind Neuzuzügler dagegen in solchen Freizeitbereichen, die einen gewissen Informationsstand über lokale Gegebenheiten und ein Mindestmaß an sozialen Kontakten voraussetzen. Das zeigt sich am selteneren Lokalbesuch von Neuzuzüglern ebenso (viele Lokalbesuche spielen sich als soziales Ereignis zusammen mit Freunden und Kollegen ab) wie noch deutlicher im unterschiedlichen Zugang zu Vereinen: Jeder zweite der 20 Jahre und älter in Wolfsburg Wohnenden (Panel-Befragten wie auch in Wolfsburg gebürtigen Befragten) ist nach der 1980er Befragung Mitglied in einem Verein; von den Neuzuzüglern ist es nur jeder vierte, der innerhalb von zwei bis drei Jahren Wohndauer Zugang zu einem Verein gefunden hat. »Dieses Muster einer ›Karenzzeit‹ vor einer Mitgliedschaft läßt sich im übrigen auch zurückverfolgen in den Daten der 60er Befragung ...«¹¹

Eine Sportlehrerin gesteht, aufgrund geringer Informationen Bedenken zu haben, in einem Sportverein mitzumachen: »Vielleicht hat man auch ein bißchen noch Hemmungen. Wenn man da in einen Verein geht – meistens sind das dann Leistungsgruppen. Und ich weiß nicht, welche Gruppe ist richtig für mich; vielleicht mal 'n bißchen Volleyball spielen, so zum Spaß. Und dann steht nun in den Zeitungen von den und den Leistungsgruppen, und dann (haben wir) Hemmungen, da hinzugehen.« (Referendarin, 29 J.)

Auf der anderen Seite gibt es einige unter den befragten Neuzuzüglern, die, gerade weil sie die relative soziale Isolation der Anfangszeit am neuen Ort sehen, von vornherein fest entschlossen sind, in einen Verein zu gehen. Den Vereinsbeitritt sehen sie bewußt als Mittel, soziale Kontakte zu knüpfen, und das gelingt ihnen zumeist auch.

Freizeitaktivitäten jedoch, die zumindest jüngere Leute gerne in Gesellschaft unternehmen, stellen viele Neuzuzügler angesichts fehlender sozialer Kontakte noch einige Zeit zurück. Auch auf indirekte Weise können sich noch fehlende soziale Kontakte für eine bestimmte Gruppe von Neuzuzüglern als Hemmnis vor Freizeitaktivitäten herausstellen: Junge Eltern, die neu in der Stadt sind, haben oft noch nicht die Bekannten zum Babysitten gefunden und verzichten deshalb einstweilen auf Freizeitaktivitäten außer Haus.

Den meisten Neuzuzüglern gelingt es immerhin, in mittlerer Frist ihre Freizeitaktivitäten am neuen Ort zu entfalten. Gegen Ende des ersten Jahres am neuen Ort haben sie die ihnen am wichtigsten erscheinenden Freizeitaktivitäten in Wolfsburg aufgenommen. Etwa zu diesem Zeitpunkt haben sie sich auch von noch bestehenden Bindungen an die Freizeitsphäre am alten Wohnort gelöst.

¹¹ Ebda., S. 200.

¹² R. C. Hanson / O. G. Simmons, The Role Path Concept and Procedure for Studying Migration to Urban Communities, in: Human Organization 27 (1968), S. 152 ff.

Die Situation des Neuzuzüglers in Wolfsburg

Die Stadt Wolfsburg ist durch zwei Eigenschaften besonders gekennzeichnet und bietet insofern ihren Bewohnern – den alteingesessenen ebenso wie den neuzugezogenen – besondere Lebensbedingungen: Zum einen bestimmt das Volkswagenwerk mit seinen Arbeitszeiten den Lebensrhythmus der Stadt. Der gemeinsame Arbeitsplatz vieler Wolfsburgener schafft zugleich die Basis für Kontakte und Solidarität. Das alles überragende gemeinsame Thema Auto hat aber auch Grenzen: Daß sich in der Arbeit und in der Freizeit, in der Produktion wie im Konsum (für viele Werksangehörige: der alljährliche Kauf eines neuen Wagens und der Verkauf des Jahreswagens) zwar nicht alles, aber doch sehr viel um das Auto dreht, wird von manchen Stadtbewohnern auch als beengend empfunden. Der Arbeitsmarkt außerhalb »des Werkes« ist eng begrenzt.¹³ Und das Thema Auto ist, so scheint es, selbst in der privaten Kommunikation nicht leicht an den Rand zu drängen.

Die zweite besondere Lebensbedingung, die die Stadt Wolfsburg ihren Bewohnern bietet, ist ihre Struktur. Von der Anlage her ist die Stadt großräumig, autogerecht, mit Freiräumen gut ausgestattet. Die Besiedlung ist gekennzeichnet vor allem durch die Planungen der 50er und 60er Jahre, in denen zahlreiche in sich geschlossene kleinere Stadtviertel entstanden sind. Das Ergebnis ist vor allem: Mietwohnungsbau in suburbanem Milieu. Die Wichtigkeit einer funktionierenden urbanen Stadtmitte wurde zwar schon in den 60er Jahren erkannt, die Ausgestaltung der Stadtmitte aber erst in den 70er Jahren vorangetrieben.¹⁴

Die für eine Stadt dieser Größe zunächst relativ geringe Bedeutung der Stadtmitte und die relativ geringe Bevölkerungsdichte in der Innenstadt führten möglicherweise zu einer geringeren Dichte der Kommunikation. Die Chancen, verschiedene Lebensbereiche miteinander zu verknüpfen und Netze sozialer Beziehungen zu etablieren, wurden durch die Stadtstruktur in der Vergangenheit zumindest nicht gefördert. (Dies mag zum Teil durch den gemeinsamen Arbeitsplatz vieler Stadtbewohner kompensiert sein.) Dieses Manko wurde heute mit den stärker entwickelten Innenstadtfunktionen zumindest teilweise ausgeglichen. Wieweit es der Stadt gelingt, den in den bisherigen Untersuchungen auch konstatierten Mangel an Atmosphäre auszugleichen und eigene Atmosphäre auszustrahlen, bleibt weiter offen.

Unabhängig von der besonderen Situation der Stadt Wolfsburg läßt sich generell feststellen: Die Chancen zu lokaler Identifikation mit dem neuen Ort steigen proportional zu der Aufenthaltsdauer und der damit verbundenen Entfaltung von Handlungsmöglichkeiten und dem Erfahren von vielen Einzelheiten und Vorgängen des Lebens in der neuen Stadt. Lokale Identifikation scheint auf der Verknüpfung von Lebenslauf und Stadtgeschichte zu beruhen, hat aber genau dort auch ihre Grenze:

¹³ U. Herlyn u. a. (s. A 2), S. 124.

¹⁴ Ebda., S. 99 f.

Wer die eine oder andere wichtige Phase seines Lebens an einem anderen Ort oder an mehreren anderen Orten verbracht hat, für den bleiben diese Orte wichtige Lebensstationen; und die Beziehung zu diesen Orten bleibt Teil der persönlichen Identität des Ortswechslers. Die lokale Identität eines Ortswechslers wird stets mehrere Orte umfassen.

Die äußeren Gestaltungen des Zusammenlebens, wie sie durch Wesenwillen und Gemeinschaft gegeben sind, wurden unterschieden als Haus, Dorf und Stadt. Diese sind die bleibenden Typen des realen und historischen Lebens überhaupt. Auch in entwickelter Gesellschaft, wie in den anfänglichen und mittleren Zeiten, wohnen die Menschen auf diese verschiedenen Arten zusammen. Die Stadt ist die höchste, nämlich komplizierteste Gestaltung menschlichen Zusammenlebens überhaupt. Ihr ist mit dem Dorfe die lokale Struktur gemein, im Gegensatz zur familiären des Hauses. Aber beide behalten viele Merkmale der Familie, das Dorf mehrere, die Stadt mindere. Erst wenn die Stadt sich zur Großstadt entwickelt, verliert sie diese fast gänzlich, die vereinzelt Personen oder doch Familien stehen einander gegenüber und haben ihren gemeinsamen Ort nur als zufällige und gewählte Wohnstätte.

Ferdinand Tönnies, *Gemeinschaft und Gesellschaft. Grundbegriffe der reinen Soziologie* (Neudruck 1970), S. 245 f.

Autoren

JÜRGEN FRIEDRICHS, geb. 1938, studierte in Berlin und Hamburg Soziologie, Psychologie und Philosophie. Er promovierte 1968 in Hamburg, wurde dort Assistent und hat gegenwärtig an der Universität Hamburg einen Lehrstuhl für Allgemeine Soziologie und Stadtforschung; er ist auch Leiter der Forschungsstelle Vergleichende Stadtforschung. Forschungen und Veröffentlichungen u. a. zu Methoden der Sozialforschung, Akzeptanz neuer Technologien, Stadtentwicklungen in West- und Osteuropa und den USA, zur Sozialökologie und Theorie der Stadtentwicklung.

ULFERT HERLYN (1936) studierte Soziologie in Göttingen, Köln und Berlin. Von 1963–1973 wiss. Mitarbeiter am Soziologischen Seminar der Universität Göttingen; dort Habilitation (1973). Ab 1974 Professor für Planungsbezogene Soziologie an der Universität Hannover. 1980 bis 1982 Vorsitzender der Sektion für Stadt- und Regionalsoziologie in der Deutschen Gesellschaft für Soziologie. Neuere Buchveröffentlichungen: Wohnverhältnisse in der Bundesrepublik (zusammen mit I. Herlyn), ²1983; Neubausiedlungen der 20er und 60er Jahre (zusammen mit A. v. Saldern und W. Tessin), 1987; Lebenslauf, Wohnungs- und Stadtstruktur, 1988.

DIETRICH KAUTT hat an der TU Berlin Architektur, Städtebau und Wirtschaftswissenschaften studiert und war nach Abschluß des Referendariats als Regierungsbaumeister in Bietigheim und Biberach mit Planungsaufgaben betraut. Von 1982 bis 1984 Leiter des Stadtplanungsamtes in Bremerhaven. Promotion bei Jürgen Paul in Tübingen mit einer Arbeit über »Wolfsburg im Wandel städtebaulicher Leitbilder«. Seit 1984 Bürgermeister in Schondorf. Zahlreiche Veröffentlichungen in den Bereichen Städtebau (ideologie) und Altstadtgestaltung.

KARL-DIETER KEIM, geb. 1939. Studium der Soziologie, Politischen Wissenschaften und des Öffentlichen Rechts. Promotion. Von 1970 bis 1982 wissenschaftliche Mitarbeiter am Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin. Er wurde 1982 zum Professor für Sozialplanung an der Universität Bamberg berufen. Zahlreiche Veröffentlichungen im Bereich der Stadtsoziologie und der Sozialplanung; zuletzt: Macht, Gewalt und Verstädterung, 1985; Wege zur Sozialplanung, 1985 zusammen mit L. Vaskovics.

VOLKER KIRCHBERG, geb. 1956, studierte in Hamburg Soziologie, Psychologie, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Volkswirtschaftslehre und Sozialpädagogik. Er schloß das Studium 1985 als Diplom-Soziologe ab und ist seitdem Mitarbeiter der Forschungsstelle Vergleichende Stadtforschung. Forschungsschwerpunkte: Stadtteilanalyse, Politische Partizipation, Stadtentwicklungen, Stadt und Kultur.

ULRICH SCHWEITZER, geb. 1948, 1972 Diplom in Soziologie an der Universität Bielefeld, war ab 1973 als wissenschaftlicher Mitarbeiter bei Prognos (Basel) und Infas (Bad Godesberg) an zahlreichen Stadtforschungsprojekten beteiligt (Sozialplanung in Sanierungsgebieten, Wohnungsmarktstudien, Infrastrukturuntersuchungen). Von 1979 bis 1982 wirkte er an der stadtsoziologischen Studie über Wolfsburg mit – durchgeführt an der Universität Hannover unter Leitung von U. Herlyn. Im Anschluß an das Projekt untersuchte er den Einlebensprozeß von Neuzuzüglern (Veröffentlichung geplant). Zur Zeit nimmt er im Kreis Mettmann Planungsaufgaben (Altenplan) wahr.

WULF TESSIN, geb. 1945, studierte Soziologie und Städtebau in München. Nach Abschluß des

Studiums wissenschaftlicher Mitarbeiter am Soziologischen Seminar der Universität Göttingen und Hochschulassistent am Lehrstuhl für Planungstheorie an der RWTH in Aachen. 1987 Promotion. Seit 1987 Akademischer Rat für Planungsbezogene Soziologie an der Universität

Hannover. 1985 Habilitation im Fach Siedlungssoziologie. Zahlreiche Veröffentlichungen im Bereich Stadtentwicklung, Stadterneuerung, Stadt-Umland-Politik und städtische Freiraumplanung.

Besprechungen

NORBERT HUSE (Hrsg.), *Denkmalpflege. Deutsche Texte aus drei Jahrhunderten*, München: C. H. Beck 1984, 256 S., 22 Abb., brosch. DM 39,50.

Verspätet kommt ein Buch zur Anzeige, das eine Lücke ausfüllt: Eine Geschichte der deutschen Denkmalpflege im ganzen Zusammenhang gibt es bis heute nicht, und die dringende Möglichkeit zur Selbstbefragung war bislang so gut wie gar nicht gegeben. In Titel und Umschlag ist eine Textsammlung angekündigt. In Wirklichkeit ist es, so jedenfalls sagt und verfährt Vf., eine Zitatsammlung. Vf. bringt in 9 Kapiteln (die stark essayistischen »Italienischen Präludien« hat Rez. dazugezählt) je eine umfangliche Einleitung und in Kleindruck, wie Vf. sagt, »Zitate« dazu. Hätte Vf. diese oft über mehrere Seiten reichenden »Zitate« als das behandelt, was sie sein sollten, nämlich Texte, wäre der Leser im technisch-methodischen Sinne besser bedient. Rez. hält das durchgehend praktizierte Prinzip der Kürzungen und Auslassungen der Originaltexte für unangebracht. Es gibt (hoffentlich) eine Reihe von Lesern, die den Text in einem historisch-kritisch ernstzunehmenden Sinne haben müssen, und das kann eben nur der Originalwortlaut sein. Statt dessen haben wir hier »Texte«, für die Vf. entschieden hat, was wichtig ist und nicht.

Dem kritisch mit diesen Auszügen arbeitenden Benutzer bleibt also nichts anderes übrig, als sich die Originale zu beschaffen. Aber so leicht wird ihm das hier gar nicht gemacht. Er wird hoffentlich bald erkennen, daß sich der Verweis auf den jeweiligen Originalstandort des einzelnen »Tex-

tes« in den Anmerkungen zu den einzelnen, oft bis zur Hälfte vom Kommentar des Vfs. bestrittenen Kapiteln befindet. Es wäre ein leichtes gewesen, klar und direkt anzugeben, wo das Original jeweils zum erstenmal abgedruckt worden ist. Statt dessen findet man einen Auszug aus Riegls Beisteuer »Neue Strömungen in der Denkmalpflege« vorne mit der Jahreszahl 1906, hinten mit dem Vermerk »Zitat nach Riegl 1906«. Den hat man im Literaturverzeichnis zu suchen; dort gibt es aber nur einen Riegl 1905. Ist das der Text? Oder ist's ein anderer? S. 171 ff. finden sich Auszüge aus Dvořáks Einleitung zum ersten Band der Österreichischen Kunsttopographie von 1907. Sucht man nach der genauen Angabe des Fundorts, ist man S. 247 auf den Vermerk angewiesen: »Zitat nach Österr. Zeitschr. f. Kunst und Denkmalpflege 1974, 105, 109 ff.« Es gibt Dutzende solcher (und viel komplizierterer) Beispiele. Ob Vf. nicht gut daran getan hätte, einen Historiker für diesen Teil seiner Arbeit heranzuziehen? Dann wäre nicht nur eine ernstzunehmende Quellensammlung entstanden, sondern auch ein elementares Ereignis realisiert worden, das Gespräch nämlich zwischen dem Denkmalpfleger und dem Historiker.

S. 23 ff. kommen Auszüge aus Goethes bekanntem Essay »Von deutscher Baukunst« zu Wort, mit dem rührenden Fundortvermerk »Zitat nach Goethe, Bd. 33, 6f.«. Nichts weiter. Jetzt soll einer suchen, welche von den hundert Goethe-Ausgaben gemeint ist. Der Aufsatz ist übrigens nicht eine der zahllosen Ungenauigkeiten des Bandes, wie S. 23 angegeben 1771, sondern im November 1772 in Frankfurt anonym

erschienen und 1773 dann in Herders Sammlung »Von deutscher Art und Kunst« aufgenommen worden. Vf. bemerkt fügt in Einführung an: »Ob Goethes Text den Beginn der deutschen Denkmalpflege markiert, wie manche meinen, sei dahingestellt.«

Wir glauben, in einem Buch, das der Geschichte und Entwicklung der deutschen Denkmalpflege gilt, hätte ganz entschieden zu dieser Frage Stellung genommen werden müssen. Tatsächlich bringt Vf. keinen älteren Text, das wäre doch wohl schon eine Antwort. Aber es kann im Ernst nicht angenommen werden, mit diesem Traktat, in dem nur vom Sehen die Rede ist, aber nicht vom Konservieren oder verbis expressis gar von Denkmalpflege, hebe hierzulande die Denkmalpflege an. Sie hat ihre geistigen Wurzeln spätestens dort zu suchen, wo mit dem Einsetzen einer spezifischen Landschaftsmalerei auch der Sinn für die Individualität des Umlandes erwacht, wo mit Humanismus und Renaissance die »nationalen« Denkmäler und Zeichen ihren besonderen Stellenwert bekommen. Unter landesherrlich-feudalen Auspizien ist diese repräsentative Denkmalpflege dann im 17. und 18. Jahrhundert weitergeführt worden, Friedrich Mielke hat 1981 in dieser Zeitschrift in einem grundlegenden Aufsatz über »Preußische Monarchen und ihre denkmalpflegerischen Ambitionen« darüber gehandelt. Vf. hat diese Abhandlung ebenso wenig zur Kenntnis genommen wie Mielkes bereits 1975 in dieser Zeitschrift erschienene Beisteuer »Zur Genesis der Kunstdenkmäler-Inventarisierung«. Der Aufsatz gilt einem Nebenthema von Denkmalpflege, dem Vf. für das 19. Jahrhundert und 20. Jahrhundert aber alle Aufmerksamkeit geschenkt hat.

Es ist klar, daß einer Textsammlung mit dem Hinweis, was da noch alles hätte hineingehört, immer am Zeug geflickt werden kann. Vf. hat ausgewählt; das war unumgänglich und richtig so. Dann freilich gälte es, der Wertkategorien für diese Auswahl auch ansichtig zu werden. Und ebenda wird es schwierig und schließlich überhaupt unverständlich. Rez. meint, für die Gründerzeit hätte man sich nicht nur auf die gewissermaßen personalen Varianten von Denkmalpflege (Riegl, Dehio usw., warum übrigens nicht den

praktizierenden Bodo Ehardt?) beschränken, sondern auch grundsätzliche Vorstöße wagen sollen. 1878 hat Max Schasler ein Buch »Über moderne Denkmalswuth« erscheinen lassen und dabei doch sehr grundsätzlich auch Fragen des Denkmalschutzes angesprochen: Der Historismus einerseits und die schnöde Kunstkommerzialisierung andererseits führten zu einer Depravation der Kunst. Man baue Museen und lege die größten Sammlungen an, ohne dabei zu fragen, »welche Wirkung auf ihre Seelenbildung« die Volksmasse davon empfangt. Man lebe in einer Zeit »krankhaften Eifers« und »impotenten Epigonthums«. Sollte derlei – damals in Nietzsche gipfelnde – Kritik nicht etwas mit dem Denkmalpflege-Gedanken zu tun haben?

Im Dritten Reich ist die Denkmalpflege in gleicher Weise mißbraucht und gebeutelt worden wie die Biologie oder die Geschichtswissenschaft oder die Rassenkunde. Jetzt sprach man von »Stadtgesundheit« (wie man heute von »Stadt-sanierung« spricht) und von »Gefüge-Sanierung« (wie man heute von Ensemblesanierung spricht). Der entscheidende Schritt von der feudalen, noch immer von einer künstlerisch-ästhetischen Wertkategorie ausgehenden Denkmalpflege zu einer gesellschaftlich relevanten Denkmalpflege ist im Dritten Reich getan worden. Jetzt ist Denkmalpflege (wie heute selbstverständlich) Teil der Stadtentwicklung; jetzt erhält sie planerischen und projektiven Charakter, mit der freilich schlimmen Prämisse, daß Geschichte (und Denkmäler) den Segnungen einer bestimmten Ideologie zu dienen hätten. Vf. hat diese Entwicklungsstufe der deutschen Denkmalpflege unverständlicherweise ganz ausgeklammert. Es hätte eine Fülle von Textmaterial dafür zur Verfügung gestanden.

Stuttgart

Otto Borst

CORD MECKSEPER / HARALD SIEBENMORGEN (Hrsg.), *Die alte Stadt: Denkmal oder Lebensraum? Die Sicht der mittelalterlichen Stadtarchitektur im 19. und 20. Jahrhundert*, Göttingen: Van-

denhoeck & Ruprecht 1985 (*Kleine Vandenhoeck-Reihe*, Bd. 1508), 186 S., 44 Abb., DM 21,80.

Die sechs Beiträge dieses schmalen, aber überaus inhaltsreichen Bandes sind hervorgegangen aus einer Vortragsreihe, die im Winter 1983/84 in den Städten Braunschweig und Hannover abgehalten wurde. Anlaß waren die Vorbereitungen für die Landesausstellung Niedersachsen »Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland 1150–1650«, die 1985 in Braunschweig stattfand und deren vierbändiger Katalog in dieser Zeitschrift ausführlich besprochen wurde. Angesichts der weithin erschöpfenden Behandlung des Ausstellungsthemas sowohl in der Ausstellung selbst wie in den beiden Aufsatzbänden des Kataloges war es ein glücklicher Einfall der Veranstalter, die Vortragsreihe nicht weiteren Aspekten der norddeutschen Stadtgeschichte zu widmen, sondern der Art und Weise, »wie mittelalterliche Stadtarchitektur von der Romantik bis heute gesehen und beurteilt wurde«. Unversehens – oder mit Absicht? – erhält damit auch der »fachfremde« Leser eine Lektion, daß und in welchem Ausmaß der Umgang mit der überkommenen Substanz durch historische und ideologische Unterschiede und Wandlungen geprägt ist, und daß daher auch manche der Streit- und Glaubensfragen, die heute den Denkmalschutz und die Stadtbildpflege beherrschen, wieder von der Bühne abtreten werden – allerdings nicht ohne ebenso deutliche Spuren in unseren Städten hinterlassen zu haben wie ihre Vorgänger.

Der Band beginnt mit einem kulturpolitisch orientierten Beitrag von Hermann Glaser, »Um eine Stadt von innen bittend«, der, mit Jean Paul beginnend, die Thesen der neueren Großstadt-, Städtebau- und Konsumkritik aufnimmt und Stadtplanung als Teil einer ästhetisch, sozial und sozialpädagogisch ausgerichteten kommunalen Kulturpolitik begreifen will. Der Stadtplaner, der »mit Generalpose die Baumassen hin und her bewegt«, soll abgelöst werden durch – und hiermit soll wohl ein weiterer Bogen zu der Romantik, die die Veranstalter im Auge hatten, geschla-

gen werden – einen »Planungs-poeten«, die Stadt als Profitopolis durch die Stadt als Ort »vergnügender Vielsamkeit«, als »angenehmes Gehäuse fürs Heimischsein, als Zuwachs für Wahrnehmungen und Erfahrungen, Lernen und Bildung« – als Metropolis ...

Es folgt eine ungemein kenntnisreiche und genaue historisch-kritische Analyse des kunsthistorischen und kunsttheoretischen Werkes von Viollet-le-Duc von Monika Steinhauser. Hier wird deutlich, in welchem Ausmaß das leidenschaftliche Bekenntnis zu einer neuen technischen Rationalität und demokratischen Vernunft die Sicht einer längst abgeschlossen geglaubten Epoche wie der Gotik verändern kann, in welchem Ausmaß auch die daraus gewonnenen Erkenntnisse ganz unmittelbar in die theoretische Grundlegung eines durch und durch modernen Stils – Stil, genauer: »style« verstanden als »material- und konstruktionsgerechte, bedürfnisorientierte Methode des Bauens« – einfließen können.

Viollet-le-Duc war 1879 gestorben. Die Fassadenwettbewerbe, über die im folgenden Michael Brix berichtet, fanden 20 Jahre später, um die Jahrhundertwende, statt, greifen aber die Chance, die ihnen durch dies Verständnis von »Stil« geboten wurde, nicht auf. Hier sind es gerade nicht die inneren Prinzipien, sondern die äußeren Attribute vergangener Epochen, die aufgenommen und in die Gegenwart übertragen werden sollen. Anlaß war die Sorge um die Erhaltung der alten Bürgerhauskultur, die durch die allenthalben aus dem Boden schießenden Verwaltungs- und Geschäfts-, Büro- und Verkehrsbauten tödlich gefährdet schien; Ziel war die Gewinnung einer, auf die jeweiligen örtlichen Überlieferungen abgestimmten »Vorratssammlung altstadtgerechter Musterfassaden«, die Bauherren und Baumeistern zur Anregung dienen sollten. Wer die Abbildungen der in Hildesheim, Bremen und Lübeck preisgekrönten Entwürfe sieht, wird sich den zeitgenössischen Vorkämpfern einer eher bewahrenden Denkmal- und Heimatpflege anschließen, die sich alsbald an der Überdekoration und »Altertümelei« der Entwürfe stießen und sie im übrigen als Alibi für den Abriß weiterer, »echter« Bürgerhäuser verstanden.

Wie sehr in dieser Zeit die Einstellung zur alten, vor allem zur alten deutschen Stadt durch allgemeine national- und gesellschaftspolitische Positionen geprägt war, bestätigt auch der Beitrag von Kristiana Hartmann »Städtebau um 1900. Romantische Visionen oder pragmatische Aspekte«. »Romantische Visionen«, das war die Heroisierung und Idealisierung der deutschen Vergangenheit, wie sie nicht nur im »Kunstwart« und im »Dürerbund« zum Ausdruck kommt, sondern auch in den »Historischen Städtebildern« und einer großen Zahl anderer Veröffentlichungen, die Ausdruck und Gehalt, Reiz und »schönheitlichen Wert« der mittelalterlichen Stadt für die Lösung anstehender Fragen nutzbar machen wollten.

»Pragmatische Aspekte«, das waren dagegen die Verbesserungen der Wohn- und Wohnumfeldverhältnisse, die die liberalen Reformen im Auge hatten. Heller und Margarethenhof, die hier als Beispiele herangezogen werden, waren zwar auch nicht frei von sozialkonservativen und sozialromantischen »Visionen«, es überwog aber doch der nach vorne, in eine bessere Zukunft gerichtete wohnungs- und lebensreformerische Impuls.

Einen knappen, aber umfassenden und vorzüglich illustrierten Überblick über den »Wiederaufbau der historischen Städte in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg« gibt Jürgen Paul, wobei wiederum und in einem zeitlich noch engeren Rahmen die höchst unterschiedliche Bewertung und Behandlung der historischen Substanz, wie sie den Zweiten Weltkrieg überlebt oder auch nicht überlebt hatte, ins Auge fällt. Einen Konsens gab es auch hier von Anfang an nicht, weder in der Politik, die jede richtungweisende Aussage scheute, noch bei den »Fachleuten«, die sich deshalb um so heftiger bekriegen konnten. Die Entwürfe von Gustav Hassenpflug für den Wiederaufbau der Altstadt von Nürnberg und von F. X. Holzbauer für den Marienplatz in München wird man – auch wenn sie nicht lange ernsthaft zur Diskussion standen und im Ergebnis eher Kompromisse das Feld beherrschten – so leicht nicht vergessen. Eindeutige Konzepte, wie sie den Wiederaufbau von Münster, Freiburg und Freudenstadt auf der einen,

von Hannover, Kassel und Kiel auf der anderen Seite prägten, waren die Ausnahme. Ein besonderer Gewinn ist hier der Vergleich mit den Prinzipien und Programmen des Wiederaufbaus in der DDR, den man in den meisten Analysen der Nachkriegsgeschichte vermißt.

Der Band schließt mit einem Versuch von Dieter Lange, am Beispiel von zwei Kaufhausprojekten, einem realisierten in Wolfenbüttel und einem (noch?) nicht realisierten in Lüneburg, eine Verbindung zwischen Denkmalpflege und Postmoderne herzustellen, und zwar insofern, als beide Projekte nach einigen Umwegen in einer Art von Collage endeten, die einem streng funktional konzipierten, architektonisch der jeweiligen Mode entsprechenden Kaufhauskern mehr oder weniger angepaßte Fassaden vorhängte, die die Verbindung zu der umgebenden historischen Substanz herstellen sollten. Obwohl man Zweifel haben kann, ob der Vergleich mit der Postmoderne über Äußerlichkeiten hinaus trägt – dort werden für die Collage unterschiedlicher Stilelemente in erster Linie ästhetische, hier denkmal- bzw. stadtbildpflegerische Argumente geltend gemacht –, so ist damit doch eine weitere Art der »Verbindung von Alt und Neu« angesprochen, die bereits vielerorts ihre Spuren hinterläßt.

Insgesamt kann man den kleinen Band nur empfehlen. Er ist nicht nur seinen (bescheidenen) Preis wert, sondern auch jede Minute, die man darauf verwendet. Und die Nachdenklichkeit, in die er den Leser entläßt, klingt nach.

Hamburg

Erika Spiegel

MEINHOLD LURZ, *Meisenheim. Architektur und Stadtentwicklung*, Horb: Geiger-Verlag 1987, 280 S., 211 Abb., 70 Zeichn. u. Pläne, 68,- DM.

Innerhalb der Reihe »Die Kunstdenkmäler der Rheinprovinz« erschienen 1935, bearbeitet von Walter Zimmermann, »Die Kunstdenkmäler des Kreises Kreuznach«. 1972 und 1985 als Reprint wiederverlegt, widmen sie Meisenheim, dem »Rothenburg am Glan«, einer Kleinstadt im

Nordwesten des Pfälzer Berglandes, 53 Seiten und damit den größten Anteil, den ein Ort des Kreises in diesem Inventar einnimmt.

Die vergleichsweise extensive amtliche Würdigung und die Tatsache, daß Meisenheim – zwischen 1869 und 1932 selbst Verwaltungssitz eines gleichnamigen Kreises – von Zerstörungen des letzten Krieges weitestgehend verschont geblieben ist und noch lange ein eher beschauliches Dasein führen konnte, erklären den in Anbetracht erster massiverer baulicher Eingriffe nur allzu verständlichen Wunsch insbesondere der offiziellen Denkmalpflege nach einer gemäß den Aufgaben des Denkmalschutz- und -pflegegesetzes von 1978 aktualisierten Erfassung, die Grundlage denkmalpflegerischer wie darauf abgestimmter neuplanerischer Maßnahmen bilden kann. Denn: Mehr als einmal sollte in Meisenheim die Nichterwähnung eines Kulturdenkmals im wenn auch veralteten, so doch amtlichen und damit für allgemeinverbindlich und leider auch als abgeschlossen erachteten Inventar für seine Beseitigung in Anspruch genommen werden. Meisenheim stellte bis zum Jahre 1982 einen in dieser Hinsicht in vielen Bundesländern nahezu fast normalen Fall dar.

Der Hinweis auf das »Kapital« einer geschlossenen wie vielfältigen historischen Bausubstanz innerhalb der Stadtmauern, die Notwendigkeit ihrer Rehabilitierung wie ihrer im Zuge des sich entwickelnden Fremdenverkehrs sinnvollen Revitalisierung und nicht zuletzt der massiver werdende Veränderungsdruck bewogen die Kreisverwaltung Bad Kreuznach zu vorbildhaftem Handeln: Man stellte 1982, weil zu diesem Zeitpunkt eine Erfassung nicht nur Meisenheims im Zuge der sogenannten Denkmaltopographie der Bundesrepublik Deutschland auf Landesebene finanziell noch unsicher war, einen Kunsthistoriker im Zuge einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme ein. Dieses Pilotprojekt, das sich sinnvollerweise zunächst nur auf Meisenheim als Denkmälerschwerpunkt beschränkten sollte, dauerte rund drei Jahre – ohngerecht die konkrete Vorbereitung ihrer Publikation.

Theoretisch hätte die Möglichkeit bestanden, die Erfassung der Meisenheimer Kulturdenkmäler innerhalb der 1985 mit dem Band über Spey-

er eröffneten und vom Landesamt für Denkmalpflege herausgegebenen »Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz«, der sogenannten Denkmaltopographie, zu publizieren. Das Meisenheimer Projekt sollte jedoch weitergehende Ziele verfolgen: Es ging dem Inventarisator und Verfasser nicht nur um die Bekanntgabe denkmalwürdiger Einzelobjekte und Zonen in Kurztext und Bild, nicht nur um eine historische und bauhistorische Einführung und Grobanalyse, die – gemäß der gebotenen Dringlichkeit ihrer Veröffentlichung – nur selten Archivalien benutzen, sondern um einen intensiveren Einstieg im Sinne des klassischen Inventars, ja um eine möglichst direkte Vermittlung von Orts- und Gebäudegeschichte, um die Schaffung einer für die Denkmalpflege vor Ort nahezu idealen Ausgangsbasis, um handfeste Konsequenzen, so die Einleitung von Untersuchungsverfahren, so die begleitende Beratung bei Bauvorhaben, so die Wiederherstellung der Objekte mit Kräften aus Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und deren Bezuschussung. Der ständig anwesende Inventarisator wurde zur denkmalberaterischen Anlaufstelle vor Ort, machte seine Forschungsergebnisse u. a. in zahlreichen Zeitungsartikeln und Vorträgen publik, motivierte und mobilisierte die Öffentlichkeit. Meisenheim erlangte die Spitzenposition bei der Unterschätzung von Kulturdenkmälern, bei der Zahl der Widerspruchsverfahren das Landesminimum.

Ohne diese vielleicht verhältnismäßig ausführliche Würdigung der Vorbedingungen und des Umfeldes ist das Buch von Meinhold Lurz und sind die drei von ihm selbst ausgesprochenen Anliegen

1. einer Erfassung denkmalwürdiger Objekte wie ihrer Zuordnung zur Denkmalzone Altstadt,
2. eines Beitrages zur Architektur- und Stadtgeschichte des 14.–20. Jahrhunderts,
3. einer möglichst intensiven Interessenweckung der Bürgerschaft für ihren Ort nicht wirklich zu verstehen.

Lurz hat insgesamt etwa 300 Gebäude detaillierter untersucht und hierbei auch die Haus- und Eigentümergeschichte mit Schwerpunkt während des Zeitraumes bis zum »Haeusser-

buch« von Gottlieb Wilhelm Spener, entstanden 1768 im Auftrage des Herzogs Christian IV. von Pfalz-Zweibrücken, behandelt. Dabei stellte sich heraus, daß sich Baubestand und Archivunterlagen, darunter Auftragsbücher und Gerichtsprotokolle, in seltener Vollständigkeit entsprachen, überdies die Informationen durch bisher unbekannt Pläne, vor allem des 18. Jahrhunderts, durch ältere Fotos und Auskünfte von Bürgern ergänzt werden konnten. Zudem ergab die systematische Begehung der untersuchten Gebäude wesentliche Aussagen zu Ausstattung und Inventar (vgl. die Türen und Möbel der in Meisenheim ansässigen Schreinerfamilie Schmidt, die ebenso das Umland mit ihren Erzeugnissen versorgte).

Die bei der Zuordnung der Gebäude z. B. im 18. Jahrhundert wegen des Fehlens von Hausnummern auftretenden Schwierigkeiten konnten weitgehendst durch Heranziehen der Nachbareigentümer-Namen ausgeräumt werden.

Störend in der Arbeit von Lurz ist – trotz des straßenweisen Vorgehens – das Fehlen einer schlüssigen, d. h. hierarchisch aufgebauten Systematik: So werden in Teil 1, Kap. VI, unter »Einzelne Funktionen: u. a. Kultbauten, Gerbhäuser, Gartenhäuser subsumiert, so fallen unter Teil 2 »Die einzelnen Häuser« auch Bahnlinie, Brücken, Brunnen, Friedhöfe, Kirchen und andere Baulichkeiten, ganz abgesehen von »technischen« Pannen, so dem absatzlosen Übergang vom Literaturverzeichnis zu Anmerkungen über Münzsorten und Kaufkraft wie über Längen- und Hohlmaße. Auch wären ein Verzeichnis der Künstler, Architekten und Baumeister und ein Glossar am Ende des vorrangig für Laien am Ort, aber auch für die vergleichende und weiterführende Forschung geschriebenen Werkes sicherlich angebracht gewesen.

Was die Abbildungen anbelangt, so hat der Verfasser – wohl aus finanziellen Gründen – nicht jedes der behandelten Objekte und manches zu klein wiedergegeben, überdies großen Wert auf bisher unveröffentlichtes Material gelegt und stattdessen auf die hierbei übliche repräsentative Übersicht verzichtet. Diese Entscheidung ist insofern zu bedauern, als sie einerseits bestehende Zusammenhänge optisch nicht nachvollziehbar macht und andererseits ein breiteres

Interesse bei Ortskundigen nicht gerade fördert. Insbesondere an der Schloßkirche und an St. Antonius von Padua wird dieser Tatbestand mehr als deutlich.

Nicht immer, vor allem im 1. Teil nicht, ist eine Zuordnung der Bilder zum jeweiligen Text gegeben. Auch wäre im Sinne nicht nur der stilistischen Sensibilisierung der Denkmaleigentümer wie -betrachter bei den z. T. lapidaren Bildbeischriften ein Verweis auf erkennbare und damit verständlichere Zusammenhänge nützlich gewesen, so etwa derjenige auf das modernisierte Gesicht eines im Kern wesentlich älteren Gebäudes (wie dem auf S. 89 abgebildeten). Als vielleicht allzu kritischer (3) Denkmalpfleger wünschte man sich statt der aus einem Standardwerk übernommenen allgemeingültigen Zeichnungen von Dachformen und Mauerwerksarten oder derjenigen von Fachwerk aus Hessen (auch wenn es ähnlichen Charakter zeigt) orts- und regionaltypischere und damit präzisere wie im dargestellten Zusammenhang plausible Beispiele. Fotos zu manchen Themen, wie etwa von Grabsteinen als prägenden Einzelaussagen eines Friedhofs, fehlen.

Wenig konsequent und damit die bisherigen Ergebnisse der Hausforschung verunklarend ist der Versuch einer typologischen Differenzierung der in Meisenheim vorhandenen Hofanlagen, bei denen vorrangig die Erschließung statt der Funktionen und ihrer Anordnung betrachtet wird und bei denen das unverhältnismäßig umfangreiche, jedoch kaum systematisierte Zeichnungsmaterial auffällt.

Die Arbeit liefert eine Fülle kaum zu erwartender Aussagen zur Bau-, Stadtbau- und zur Sozialgeschichte der Stadt. Besondere Erwähnung verdienen z. B. die Ausführungen zu Stadthygiene und Straßenbeleuchtung. Allerdings unterliegt der Verfasser, zumal er lebendig schreibt und häufig aus seinen Quellen zitiert, mitunter der Gefahr einer sehr persönlich gefärbten Kommentierung im Stile von Heimatbüchern.

»Meisenheim, Architektur und Stadtentwicklung« ist eine überaus engagierte und informationsreiche, der Umsetzung des Denkmalschutz- und -pflegegesetzes vor Ort zuarbeitende, weil die Hausbesitzer ansprechende Untersuchung.

Sie fördert das Verständnis für gebaute Orts- und Heimatgeschichte, ist eine oder – besser gesagt – die unstrittig wesentlichste Ergänzung und Erweiterung der Arbeit von Zimmermann. Sie wird, zumal sie eine Fülle weiterführender Hinweise enthält und auf den Satzspiegel erfreulich extrem ausweitet, nicht nur im Hinblick auf die vergleichende Forschung eine Fundgrube darstellen für jeden, der sich mit dem Thema »Kleinstadt« aus historischer, aber auch stadtsoziologischer Sicht befaßt. Sie erfordert jedoch eine erhebliche Umarbeitung, sollte sie in die Denkmaltopographie-Reihe des Landes aufgenommen werden können. Als wirkliche Alternative hierfür (und wie sie der Autor in seinem Vorwort verstanden wissen will) kommt sie nicht nur zeitlich zu spät, sondern auch deswegen nicht in Frage, weil sie in der Fülle des gebotenen Materials nicht deutlich genug zur Herausarbeitung wesentlicher architektur- und stadtbauhistorischer Wertungen findet. Bei diesem Urteil sollte jedoch nicht verkannt werden, daß es in der Bundesrepublik, so in Bayern, Denkmaltopographien gibt, die aus Kostengründen derart in ihrer individuellen Aussage reduziert wurden, daß sie teilweise kaum über einen Listencharakter hinausgehen.

Die Veröffentlichung von Lurz ist ein nachahmenswerter Beweis dafür, daß Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen im Bereich der Denkmalpflege nicht nur – wie meist bisher – zu strittigen Rekonstruktionen und Ergänzungen von Bauwerken unter der Obhut von Gemeinden und Vereinen führen müssen, sondern schwerpunktmäßig bei der Erfassung und Dokumentation historischer Bausubstanz mit einem von allen Beteiligten für überaus sinnvoll erachteten, weil langfristig wirksamen Erfolg eingesetzt werden könnten. Dies um so mehr, als die Zahl arbeitsloser Kunsthistoriker, Archäologen, Architekten und anderer eine sinnvolle Übergangstätigkeit Suchender wächst.

Kaiserslautern

Hartmut Hofrichter

HERMANN KORTE, *Stadtsoziologie. Forschungsprobleme und Forschungsergebnisse der 70er Jahre, Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1986, 141 S., DM 35,-.*

Der Autor selbst bezeichnet den Band sehr zutreffend als »wissenschaftlichen Bericht« über die in den 70er Jahren bearbeiteten Lehr- und Forschungsgegenstände der westdeutschen Stadtsoziologie. Der Bericht soll sich auf die »Darstellung und Kommentierung« der »wesentlichen Entwicklungslinien und Publikationen« konzentrieren.

Der rote Faden des Bandes wird so an der gerade heute im Rückblick interessierenden Ausgangsfrage festgemacht, wie denn die westdeutsche Stadtsoziologie jene weitgespannten Erwartungen eingelöst hat, mit denen sich eine auf die Probleme der Großstädte anwendungsorientierte Sozialwissenschaft am Beginn jener kritik-, reform- und planungsintensiven Periode der 70er Jahre konfrontiert sah. So kreist die Darstellung um die Frage, »wie die Stadtsoziologie diese herausfordernde Situation angegangen und bewältigt hat und inwieweit es den einzelnen Richtungen bzw. Autoren tatsächlich gelungen ist, die Analyse der städtischen Verhältnisse mit einer Theorie der städtischen Entwicklungsbedingungen zu verknüpfen und zudem ihre subjektive Verflechtung zu reflektieren« (S. 5).

Nach einem einleitenden Kapitel, in dem vor allem die angesprochene Zielsetzung des Buches diskutiert und zudem näher begründet wird, weshalb die westdeutsche Stadtsoziologie gerade während der 70er Jahre eigene neue Konturen gewinnt und damit erst sinnvoll zum zeitlichen Ausschnitt des Buches gemacht werden kann, beschäftigt sich das Kapitel 2 kurz mit einigen zentralen stadtsoziologischen Arbeiten insbesondere der 60er Jahre, an denen die weitere Darstellung der Entwicklung während der 70er Jahre in einem Punkt anknüpft: am Thema Städtebauförderungsgesetz. In den Kapiteln 3 und 4 diskutiert Korte seine These, daß sich, ausgelöst durch das StBauFG, die stadtsoziologische Diskussion der 70er Jahre zentral an »grundlegenden Veränderungen an Inhalten und Verfahren«

(S. 35) der Stadt- bzw. Sozialplanung interessiert zeigte und sich hierbei vor allem den beiden Problembereichen »Partizipation« und »Infrastruktur« zuwandte. Auf den ersten Problembereich bezogen, behandeln daher die folgenden Abschnitte die Forderungen nach Mitbestimmung (Kapitel 5), die Randbedingungen für Partizipation aus dem Verhältnis Kommune-Staat (Kapitel 6) und die Zielsetzungen und Methoden (Kapitel 7) der Partizipation. Der zweite Problembereich wird abgehandelt, indem in Kapitel 8 »Entstehung und Veränderung der Infrastrukturtheorie« kurz nachgezeichnet, in Kapitel 9 »Standorttheorien«, d. h. vor allem die Theorie der zentralen Orte und Versuche ihrer Weiterentwicklung, skizziert, in Kapitel 10 »Probleme einer bedürfnisgerechten Infrastrukturplanung« angerissen und schließlich in Kapitel 11 stadtsoziologische Arbeiten zur Theorie und Analyse sozialer Infrastruktureinrichtungen behandelt werden. Mit Ausführungen zur »wiederentdeckten Klassik« der Chicagoer Schule (Kapitel 12) und zu Versuchen ihrer Erneuerung im Rahmen von Sozialraumanalyse und Sozialökologie (Kapitel 13) geht Korte dann vor allem auf Fehlentwicklungen ein, die dieses, die westdeutsche Stadtsoziologie der 70er Jahre dominierende Projekt ihrer theoretischen und empirischen Weiterentwicklung in seinen Augen genommen hat. Kapitel 14 ist schließlich einigen (jedoch bei weitem nicht allen) Arbeiten gewidmet, die abseits der drei in diesem Band behandelten thematischen Entwicklungslinien von Partizipation, Infrastruktur und Sozialökologie liegen.

Es wird deutlich geworden sein: Gemäß der Zielsetzung eines »Berichts« stehen Entwicklung und Verlauf zentraler stadtsoziologischer Diskussionszusammenhänge im Mittelpunkt des Bandes. Eine inhaltliche Aufarbeitung des in den 70er Jahren zusammengetragenen empirischen Materials, eine zusammenfassend-bilanzierende Darstellung der Theorieentwicklung im betrachteten Zeitraum und/oder gar ein Versuch einer theoretischen Synthese oder Weiterentwicklung waren nicht angestrebt. Es überwiegt die wissenschaftssoziologische Perspektive auf die Stadtsoziologie. Das Ergebnis ist ein guter Überblick über Themen, Problemstellungen und Entwick-

lungslinien der westdeutschen Stadtsoziologie der 70er Jahre und über die kontroversen wissenschaftlichen Positionen ihrer Bearbeitung. Gerade die Darstellung der kontroversen Positionen und Herangehensweisen vor dem Hintergrund ihrer jeweiligen Ausgangsbedingungen ist durchweg gelungen und überall dort (z. B. Kap. 4) besonders informativ, wo der Autor selbst an den Diskussionen beteiligt war.

Stuttgart

Gerhard Berger

KLAUS KONRAD / REINHARD MARTIN u. a., *Stadtentwicklung und Stadtpolitik. Unterrichtseinheiten für die Sekundarstufe 1 und 2. Didaktischer Teil und Materialenteil, Stuttgart: Metzler 1984, 81 u. 33 S., DM 10,- u. DM 14,-.*

Innerhalb der von Kurt Gerhard Fischer herausgegebenen Reihe »Unterrichtsmodelle zur Politischen Didaktik« geben die Verfasser eine interessante Anleitung dazu, wie man das aktuelle Thema »Stadsanierung« in den Unterricht einführen könnte. Den didaktischen Teil eröffnen Beiträge von Manfred Teschner über den Wandel städtischer Sozialstrukturen, von Heinz Zielinski über Planungsrecht und Planungspraxis in der Stadtentwicklung sowie von Kurt K. Franke über Wohnungspolitik in Berlin. Allen drei Verfassern gelingt eine knappe, verständliche Darlegung der Voraussetzungen und Rahmenbedingungen heutiger Stadtpolitik. Anschließend überprüft Reinhard Martin mit Hilfe eines »Rasters, der aus wissenschaftstheoretischen Überlegungen des Kritischen Rationalismus und der Kritischen Theorie gewonnen wurde« (S. 41), diese fachwissenschaftlichen Erkenntnisse. Daraus resultiert eine sicher gut begründete Stellungnahme für die Interessen der von Sanierungen betroffenen, sozial schwachen Mieter und damit auch faktisch für eine Beibehaltung des derzeitigen sozialen Standes der sanierungsbedürftigen Bereiche. Hinter diesen Zielen tritt die Frage zurück, ob die Finanzierung solcher Unternehmungen politisch durchgesetzt werden kann; denn privaten Investitionen stehen die Verfasser der Unterrichtsmodelle kritisch gegenüber (S. 64).

Großes methodisches Geschick beweisen die Autoren bei der Organisation des Unterrichts. Ziele, Inhalte und Unterrichtsformen passen nahtlos zueinander – die didaktisch begründete Bürgerbeteiligung wird im Unterricht praktiziert. Besondere Hervorhebung verdient das »Legespiel zum Städtebauförderungsgesetz«, das sicher dazu hilft, die sehr abstrakte Gesetzesmaterie un-

terrichtlich brauchbar zu machen. Dennoch muß vom Lehrer viel Motivation ausgehen, soll ein solcher Unterricht gelingen. Alles in allem bieten die beiden Hefte viele gute Hinweise für eine unterrichtliche Beschäftigung mit einem komplexen und umstrittenen Sachverhalt.

Esslingen

Rainer Jooß