

Annette Harth · Ulfert Herlyn · Gitta Scheller · Wulf Tessin

Stadt als Erlebnis: Wolfsburg

Annette Harth · Ulfert Herlyn
Gitta Scheller · Wulf Tessin

Stadt als Erlebnis: Wolfsburg

Zur stadtkulturellen Bedeutung
von Großprojekten



VS VERLAG FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

1. Auflage 2010

Alle Rechte vorbehalten

© VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden 2010

Lektorat: Frank Engelhardt

VS Verlag für Sozialwissenschaften ist Teil der Fachverlagsgruppe
Springer Science+Business Media.

www.vs-verlag.de



Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Umschlaggestaltung: KünkelLopka Medienentwicklung, Heidelberg

Druck und buchbinderische Verarbeitung: Ten Brink, Meppel

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Printed in the Netherlands

ISBN 978-3-531-16984-2

Inhalt

Einführung	7
1 Der Weg Wolfsburgs zur ‚Erlebnisstadt‘	13
1.1 Ziel, Gegenstand und Methode der Studie	13
1.2 Die Entwicklung Wolfsburgs bis Anfang der 1990er Jahre	22
1.3 Die große VW-Krise 1992/93 als Wendepunkt	28
1.4 Die Neuausrichtung der Stadtentwicklung.....	31
1.5 Die Wolfsburg AG als Motor der Stadtentwicklung.....	37
1.6 Die erlebnisorientierten Großprojekte.....	41
1.7 Eine erste Bilanz	63
2 Großprojekte und gemeindliche Integration	77
2.1 Problemaufriss	77
2.2 Großprojekte und Integration in Wolfsburg.....	80
2.3 Erlebnisorientierung der Wolfsburger Bevölkerung.....	84
2.4 Großprojekte als Erlebnisangebote	91
2.4.1 Konzeptionelle Ausrichtung	91
2.4.2 Nutzung und Erleben	96
2.4.3 Abnutzung des Erlebnisnutzens.....	101
2.5 Soziale Selektivität der erlebnisorientierten Großprojekte	105
2.5.1 Zielgruppenorientierung	105
2.5.2 Das einheimische Publikum.....	108
2.6 Großprojekte und Identifikation mit der Stadt	116
2.7 Fazit	122

3	Großprojekte und städtische Urbanität	125
3.1	Problemaufriss	125
3.2	Das traditionelle Urbanitätsproblem Wolfsburgs.....	130
3.3	Wolfsburg auf dem Weg zu einer urbaneren Stadt	137
3.3.1	Wolfsburgs Urbanität aus Sicht der Bewohnerschaft	137
3.3.2	Präsenz im öffentlichen Raum	141
3.3.3	Sichtbarkeit sozialer Vielfalt	145
3.4	Belebung der Innenstadt und ‚Inselurbanismus‘	153
3.4.1	Nutzung des Stadtzentrums	154
3.4.2	Besuchsziel: Großprojekte und nicht ‚die Stadt‘	159
3.4.3	Wirkung des innerstädtischen Shopping Centers.....	164
3.5	Das ‚verschobene‘ Stadtzentrum	170
3.6	Fazit	178
4	Großprojekte und lokale Demokratie	181
4.1	Problemaufriss.....	181
4.2	Lokale Politik im Schatten von VW	185
4.3	Das Verhältnis von Stadt und VW in der Wolfsburg AG.....	191
4.3.1	Erfolgsphase und partnerschaftliche Zusammenarbeit	191
4.3.2	Interessenkonflikte und Re-Definition der Partnerschaft	193
4.3.3	Zukunftsperspektiven: Ausweitung der Wolfsburg AG auf die Region?	197
4.4	Die Rolle der Bürgerschaft im Prozess der Großprojektpolitik....	201
4.4.1	Bürgerbeteiligung	201
4.4.2	Der Rat der Stadt als Entscheidungs- und Kontrollinstanz	208
4.5	Akzeptanz der erlebnisorientierten Stadtentwicklungspolitik	211
4.5.1	Großprojekte im Kontext der kommunalen Daseinsvorsorge.....	211
4.5.2	Erlebnisorientierte Großprojektpolitik im Urteil der Bewohnerschaft	221
4.6	Fazit.....	227
	Schlussbetrachtung	231
	Literatur	241

Einführung in die vierte soziologische Wolfsburg-Studie

Es bedarf schon einer besonderen Erläuterung, wenn Soziologen und Soziologinnen in vier einzelnen Studien die Entwicklung einer Stadt über einen Zeitraum von 50 Jahren untersuchen, ohne dass diese Langzeitbetrachtung von Anfang an geplant gewesen wäre. Tatsächlich war es der Gegenstand selbst, also die Stadt Wolfsburg, der sich in einer Weise verändert hat, die eine wiederholte Beschäftigung nahegelegt hat.

Die erste soziologische Untersuchung der neuen Stadt Wolfsburg wurde durch das Soziologische Seminar der Universität Göttingen Ende der 1950er Jahre begonnen, um den Prozess der Urbanisierung anhand einer Stadtneugründung sichtbar zu machen (Schwonke/Herlyn 1967). Die heutige Stadt Wolfsburg wurde nämlich erst kurz nach der Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes im Mai 1938 am 1. Juli desselben Jahres gegründet. Im Geleitwort der Initiatoren Helmut Plessner und Hans Paul Bahrdt zu der ersten Untersuchung heißt es: „Die Stadt verkörpert ein Stück jüngster deutscher Sozialgeschichte, die exemplarisch deutlich wird, wenn man die verschiedenen Zuwanderungsströme und die Entwicklung des Verhältnisses dieser sehr rasch wachsenden Industriestadt zu ihrem Umland untersucht“ (S. V). Die Initiatoren waren der Auffassung, dass der Stadtwerdungsprozess nirgendwo besser untersucht werden könnte als in einer Stadtneugründung, weil sich dort erst die Institutionen und Lebensformen entwickeln müssen, die ein langfristiges Überleben garantieren.

Es war zunächst selbstverständlich, die gut 20-jährige sehr bewegte Geschichte der Stadtneugründung aufzuarbeiten, bevor die zentrale Frage der sozialen Integration der Bewohnerschaft in diese Stadt, die ihre Existenz dem Industrierwerk des Volkswagens verdankt, bearbeitet werden konnte. Die Pioniere, die vor 1945 nach Wolfsburg kamen, waren zum großen Teil Flüchtlinge und Vertriebene aus den verschiedensten Gegenden des damaligen Deutschland. Es stellte sich geradezu zwangsläufig die Frage, ob und wie dies „zusammengewürfelte Volk“ in Wolfsburg sesshaft gemacht werden konnte. Wenn Städte sich in der Vergangenheit als entscheidende „Integrationsmaschinen“ erwiesen haben, indem große Mengen von Zuwanderern in den Städten sesshaft geworden sind, dann stellte sich die Frage für die neue Stadt Wolfsburg mit nur wenigen Einheimischen in besonderer Dringlichkeit.

Der empirische Aufwand bei der ersten Untersuchung war beträchtlich: Neben umfangreichen sekundärstatistischen Materialauswertungen und teilnehmenden Beobachtungen standen im Mittelpunkt repräsentative Bewohnerumfragen in der Stadt Wolfsburg und einigen Randgemeinden. Außerdem wurde bei einer Reihe von Bewohnern eine Panelbefragung im Abstand von zwei Jahren durchgeführt, um wenigstens ansatzweise den Wandel von Ein-

stellungen und Verhaltensweisen erfassen zu können. Im Nachhinein muss festgestellt werden, dass die lange Zeit von acht Jahren bis zum Erscheinen der Studie nicht zuletzt auch der Tatsache geschuldet war, dass die empirische Sozialforschung in Deutschland noch in den Kinderschuhen steckte. Mit der Publikation des ersten Bandes war die Wolfsburg-Forschung von Göttingen aus erst einmal beendet.

Etwa 20 Jahre nach den empirischen Recherchen zur ersten Untersuchung versuchten Wulf Tessin und Ulfert Herlyn von der Universität Hannover aus, das ursprünglich gesteckte Ziel, den Prozess der Stadtwerdung zu untersuchen, durch eine Wiederholungsuntersuchung einzulösen (Herlyn/Schweitzer/Tessin/Lettko 1982). Über die Fortschreibung der Entwicklung der Stadt in den 20 Jahren zwischen 1960 und 1980 hinaus stand zunächst wieder die Analyse des Prozesses der sozialen Integration im Vordergrund. Daneben rückten wir die Abhängigkeit des Stadtlebens vom VW-Werk in den Mittelpunkt des Interesses, gingen verstärkt den Einflüssen des VW-Werkes auf die Berufs- und Arbeitsbedingungen und die verschiedenen Politikbereiche nach und analysierten den Stilwandel der Kommunikation zwischen den Vertretern von Werk und Stadt.

Die grundlegende methodische Innovation dieser zweiten Wolfsburgstudie war die konsequente Anlage als eine Panelstudie, d.h. wir befragten dieselben Personen ein zweites Mal 20 Jahre nach ihrer Erstbefragung. Dies erwies sich als methodische Zwangsjacke, denn man musste sich minutiös dem methodischen Repertoire der ersten Studie unterwerfen, z. B. in Befragungen exakt dieselbe Fragestellung anwenden. Hinzu kam die Tatsache, dass der zeitliche Abstand von 20 Jahren sich doch als zu lang erwiesen hat, um Bedingungen von Verhaltensänderungen sicher erfassen zu können (vgl. die methodische Kritik dieses Ansatzes in: Herlyn u.a. 1982, 268ff.). Außer diesem Panel wurden verschiedene Teilgruppen z. T. intensiv befragt, Expertengespräche durchgeführt und statistisches Material ausgewertet.

Auch wenn wir uns damals für weitere Wiederholungsuntersuchungen in der soziologischen Stadtforschung aussprachen, um ihr den statischen Charakter zu nehmen (ebenda S. 14), und der Leiter der ersten Untersuchung, Martin Schwonke im Nachwort zur 2. Studie sagte: „Man bekommt Lust, Wolfsburg erneut zu besuchen und die neuen Eindrücke mit denen vor zwanzig Jahren zu vergleichen“ (S. 275), hatten wir damals noch keine konkreten Pläne für eine weitere Beschäftigung mit der neuen Stadt. Sie kam jedoch wieder in den Blick, als am Beispiel von Wolfsburg die Stadt-Umlandpolitik (Tessin 1986), Migrationsprobleme (Schweitzer 1990) und Lebensstile in der Arbeiterschaft (Herlyn/Scheller/Tessin 1994) untersucht wurden.

Als die Stadt kurz nach der bislang schwersten Strukturkrise des VW-Werkes 1992/93 an einem Wendepunkt der Stadtentwicklung angekommen

war, ergab sich der Plan, zum dritten und – wie wir in der Zusammenfassung der drei Studien (Herlyn/Tessin 2000) meinten – letzten Male die Stadtentwicklung Wolfsburgs soziologisch zu untersuchen. Sie konnte einige Jahre später unter dem vielsagenden Titel „Wolfsburg: Stadt am Wendepunkt“ publiziert werden (Harth/Herlyn/Scheller/Tessin 2000). Wieder wurde im Rahmen einer subjektorientierten Sozialforschung von einem Mix quantitativer und qualitativer Methoden ausgegangen, der sich auch bei den anderen Studien schon bewährt hatte. Zum einen wurde die Frage von Form und Gestalt der sozialen Integration fortgeschrieben, zum anderen gab es die so umfangreiche Krise im Volkswagenwerk und ihre Bewältigung. Diese bislang schwerste Krise wurde zu einem Wendepunkt der Stadtentwicklung, die einerseits zu einer grundlegenden Neuorientierung der Stadtentwicklungspolitik und andererseits zu einer völlig neuartigen Kooperation von Stadt und Werk in der Wolfsburg AG führte. Am Ende der dritten Studie stand Wolfsburg – so schrieben wir im Nachwort – am Anfang einer neuen Etappe und wir schlossen die Frage an, ob in zehn Jahren der richtige Zeitpunkt für eine vierte Wolfsburg-Studie da sein würde, indem wir mit aller Deutlichkeit nicht das Ende der Forschungsbemühungen um den Stadtwerdungsprozess dieser Stadt erkannten, sondern die Meinung äußerten „eigentlich am Anfang der soziologischen Wolfsburg-Forschung“ zu stehen (ebenda S. 221). Es ergab sich tatsächlich zehn Jahre später die seltene Konstellation, mit personell gleicher Besetzung diese vierte Studie beginnen zu können. Mit dieser vierten Untersuchung als Teil einer weitgehend ungeplanten Langzeitbeobachtung der Stadtentwicklung wurde uns bewusst, dass eine Abfolge von vier großen empirischen Studien einer Stadt über einen Zeitraum von insgesamt einem halben Jahrhundert bisher ein Novum in der stadtsoziologischen Forschungslandschaft ist; darüber hinaus ist die personelle Kontinuität der die Untersuchungen leitenden sowie bearbeitenden Personen in der empirischen Sozialforschung einmalig.

In der hier vorliegenden vierten Untersuchung geht es darum, die stadt-kulturellen Folgen jener erlebnisorientierten Stadtentwicklungspolitik zu untersuchen, die das letzte Jahrzehnt der Wolfsburger Kommunalpolitik bestimmt hat: Zum einen soll die Frage beantwortet werden, welche Rolle die erlebnisorientierten Großprojekte im Alltag der Bevölkerung spielen, wie sie wahrgenommen und genutzt werden; zum anderen soll untersucht werden, ob und wieweit mithilfe dieser erlebnis- und großprojektorientierten Ausrichtung der Wolfsburger Stadtentwicklungspolitik es gelungen ist, das Dauerproblem mangelnder Urbanität abzubauen bzw. zu mildern. Schließlich interessiert, inwieweit die Bevölkerung an dieser Politik beteiligt war, welche Rolle VW bzw. die Wolfsburg AG in diesem Prozess gespielt hat.

Das angewandte Methodenset ähnelt dem der dritten Studie und ermöglicht vergleichende Aussagen zu früheren Stadtentwicklungsetappen. Wie auch schon bei der dritten Studie wurde auch dieses Mal kein Panel-, sondern ein Follow-up-Ansatz gewählt, weil dieser Ansatz methodisch flexibler ist und keine Repräsentativitätsprobleme aufweist.

Alles in allem betrachtet, gab es zwischen den verschiedenen Forschungen keine Logik in dem Sinne, dass sie zwingend aufeinander folgen mussten und dementsprechend methodisch angelegt worden wären, auch wenn es vielleicht für Außenstehende den Anschein hatte. Wohl aber wurden die beiden Fragestellungen nach der Integration und Urbanität der Stadt immer wieder aufgegriffen und fortgeschrieben und baut jede Studie auf den Ergebnissen der vorhergehenden auf. Die erste Wolfsburger Untersuchung war noch ganz dem in den 1950er Jahren vorherrschenden Forschungstrend verpflichtet, ganze Gemeinden in ihren vielseitigen Verknüpfungen umfänglich abzubilden, um die „globale Gesellschaft auf lokaler Basis“ (König 1958) zu erfassen, einer Zeit, die später als das „goldene Zeitalter der Gemeindeforschung“ (Hahn u.a. 1979, 80) titulierte wurde. Die nachfolgenden Untersuchungen beziehen sich zwar auch auf den gemeindlichen Kontext dieser monoindustriellen Stadtneugründung, vertiefen aber schon stärker sektorale Schwerpunktthemen wie Innenstadt, VW-Krise, politische Steuerungen, etc., können aber letztlich doch noch unter dem Begriff einer Stadtstudie subsumiert werden und setzten sich damit doch etwas ab von dem mainstream der damaligen soziologischen Stadtforschung, für die Gemeindestudien immer mehr obsolet wurden. Mittlerweile scheint das Interesse an Lokalstudien aber wieder zuzunehmen.

Mit den über ein halbes Jahrhundert gestreuten Wolfsburg-Studien wird einer im aktuellen stadtsoziologischen Diskurs erneut thematisierten konzeptionellen Idee nachgekommen: „Nicht länger und ausschließlich *in* den Städten forschen, sondern die *Städte* selbst erforschen“ (Berking/Löw 2008, 7). Tatsächlich bedarf eine realitätsnahe Stadtforschung auch immer der Versuche, die entscheidenden Lebenschancen verteilenden oder vorenthaltenden Parameter des lokalen Lebenszusammenhanges konkreter Städte zu erforschen, um die spezifischen lokalen Vergesellschaftungsprozesse abbilden zu können. Auf die neue Stadt Wolfsburg trifft in besonderer Weise zu, was Volker Klotz in der Diskussion von Stadtromanen gesagt hat: „Die Stadt liefert nicht nur Inhalte, sie steuert auch die Richtungen und die Gangarten der verschiedenen Lebensläufe. Sie stellt die Weichen des menschlichen Geschehens. Sie gibt und nimmt Arbeitsplätze. Sie bestimmt die gesellschaftlichen und moralischen Regeln. Sie führt Menschen zusammen und trennt sie“ (1969, 324).

Die wissenschaftliche Rezeption der vor allem den lokalen sozialen Wandel thematisierenden Wolfsburgforschung war von Anfang an sehr vielfältig und durchaus kontrovers: während René König von einer „vorzüglichen Untersuchung“ sprach (1969, 646), bezeichnete Eckart Bauer die erste Studie als ein Beispiel für die „Reflexionslosigkeit deutscher Gemeindeforschung“ (1971, 24ff.). Die zusammenfassende Analyse der verschiedenen Untersuchungen ergab jedoch überwiegend positive Einschätzungen. In einem aktuellen, in die Stadtsoziologie einführenden Werk heißt es nach eingehender Darstellung der Studien: „Die Wolfsburg-Studien stellen ein herausragendes Beispiel empirischer Stadtforschung in Deutschland dar. (...) Beim Lesen dieser Studien eröffnet sich eine Längsschnittperspektive, die nicht nur Kontinuität und Wandel der Stadt Wolfsburg, sondern auch Kontinuität und Wandel stadtsoziologischer Fragestellungen und empirischer Stadtforschung beschreiben“ (Löw u. a. 2007, 177).

Auch diese Untersuchung wurde wie die meisten der vorausgegangenen von der Deutschen Forschungsgemeinschaft finanziert, der wir an dieser Stelle dafür in besonderer Weise danken. Wie bei den anderen Studien wurden wir auch dieses Mal vielfältig von der Stadt Wolfsburg unterstützt, was eine notwendige Voraussetzung für die Durchführung langjähriger lokaler Stadtstudien darstellt.

Im Juni 2009

als Projektleiter Ulfert Herlyn und Wulf Tessin

1 Der Weg Wolfsburgs zur ‚Erlebnisstadt‘

1.1 Ziel, Gegenstand und Methode der Studie

Die Stadt Wolfsburg stand Anfang der 1990er Jahre als Folge einer VW-Krise bisher ungekannten Ausmaßes buchstäblich an einem Wendepunkt ihrer bis dahin teils stürmischen, teils stetigen Aufwärtsentwicklung. Angesichts eines bis dahin unerreichten Ausmaßes an Arbeitslosigkeit und einer generellen Verunsicherung darüber, welche Rolle Wolfsburg als Produktionsstandort und zugleich Konzernsitz des VW-Imperiums im Kontext des Globalisierungsprozesses weiterhin spielen würde, entschlossen sich Stadt und Konzern in einer ausgesprochen weitreichenden Art von Public Private Partnership (Wolfsburg AG) zu einer gemeinsamen radikalen Neuausrichtung der Stadtentwicklungspolitik. Es wurden alle Weichen dazu gestellt, Wolfsburg im interkommunalen Wettbewerb konkurrenzfähig zu machen. Dabei wurde und wird – wie in Wolfsburg üblich – ‚geklotzt und nicht gekleckert‘: „Wolfsburg gibt Gas“ (Uhrig 2003). Mit dem Ziel der Diversifizierung der Wirtschafts- und Arbeitsmarktstrukturen wurde eine ganze Palette von Maßnahmen ergriffen (u. a. Förderung von Unternehmensgründungen, Qualifizierungsprojekte, Ansiedlung von Zulieferbetrieben). Markantester und für die Stadtentwicklung folgenreichster Ausdruck dieser neuen Strategie war das Setzen auf erlebnisbezogene Großprojekte, die innerhalb eines sehr kurzen Zeitraums in einem relativ zur Stadtgröße ausgesprochen beträchtlichen Umfang realisiert wurden: die VW-Autostadt, das Phaeno, die Volkswagen Arena, das Badeland etc..

Großprojekte als symbolische Solitärbauten oder Ensembles spielten schon immer eine wichtige Rolle in der Entwicklung von Städten, man denke nur an den Eiffelturm in Paris oder die Museumsinsel in Berlin. Städte waren auch schon immer „Orte des Spektakels“ (Roost 2003a, 9). Hierher zog es die Menschen, um aus dem Alltag Herausgehobenes zu erleben.

Für die Bundesrepublik Deutschland lässt sich für die 1960er Jahre von einer ersten Phase großer Projekte sprechen. Vor dem Hintergrund allgemeinen Wirtschaftswachstums, relativen gesellschaftlichen Wohlstands sowie dem Anspruch, breite Bevölkerungsgruppen daran teilhaben zu lassen, entstanden an vielen Orten infrastrukturelle Großprojekte, wie Krankenhäuser, Schulzentren, Freizeitanlagen, Großsiedlungen etc.. Im Gegensatz zu den herkömmlichen dezentralen Einrichtungen der kommunalen Daseinsvorsorge waren sie hochgradig funktional spezialisiert, zentral gelegen, allein von ihrer schieren Größe her neuartig und verlangen ihrem Klientel ein angepasstes

Verhaltensrepertoire ab. Heute spielt der Neubau von Großprojekten im Bereich der kommunalen Daseinsvorsorge nicht mehr so eine zentrale Rolle wie in der Städtebaupolitik der 1960er und auch noch der 1970er Jahre, eher steht deren Umbau, Modernisierung und zeitgemäße Bedarfsanpassung im Mittelpunkt.

Seit den 1990er Jahren kann man nun von einer zweiten Phase großer Projekte sprechen. Im Unterschied zu den Großprojekten der kommunalen Daseinsvorsorge der 1960er Jahre liegt ihnen ein vollkommen anderes Konzept zu Grunde: Sie zielen zentral auf einen Zusatznutzen, ein Erlebnis, das im Grunde genommen ‚überflüssig‘ ist. In der Literatur wird der Begriff des erlebnisorientierten Großprojekts recht breit verwendet, und es werden (wie von uns auch) unterschiedlichste Sachverhalte unter den Begriff subsumiert: Shopping Malls, Themenparks wie Disneyland in Kalifornien, die HafenCity in Hamburg, das CentrO in Oberhausen, die olympischen Spiele und Inszenierungen von Automarken- oder Produktionen als Unterhaltungsspektakel. Sucht man nach gemeinsamen Merkmalen all dieser unterschiedlichen neuen Angebote, so lassen sich (zumindest in der Mehrzahl der Fälle) folgende Aspekte benennen:

- *Erlebnisorientierung*: Die Großprojekte sind erlebnisorientiert und von vornherein auf emotionale Sensationseffekte ausgerichtet, d. h. spektakulär manchmal hinsichtlich der aufsehenerregenden Architektur, immer aber was das Angebot betrifft, denn sie versprechen den Besuchern einen über den Gebrauchswert hinausweisenden Zusatznutzen (Mehrwert), nämlich Gefühle wie Glück, Wohlergehen oder Zufriedenheit (Roost 2008, 30).
- *Komplexes Angebot*: Großprojekte zeichnen sich durch Multifunktionalität aus, was vor allem im Marketingkonzept begründet liegt: Einerseits soll die Wirkung der Ware durch das Umfeld verstärkt, andererseits die Aufenthaltsdauer erhöht werden, da die Wahrscheinlichkeit des Konsums mit der Dauer des Aufenthalts wächst. Das Angebot ist umfassend und die Grenzen zwischen Konsum, Werbung, Freizeit, Essen, Entspannen, Vergnügen und Unterhaltung sind fast aufgehoben (Ronneberger u. a. 1999, 106; vgl. auch Baldauf 2008). Den Besuchern soll es an nichts mangeln. Man soll in der betreffenden Einrichtung so lange wie möglich verbleiben, dort essen, etwas erleben, zur Ruhe kommen, sich bewegen etc.. Alle Mitglieder der entsprechenden Gruppe, vom Kind bis zum alten Menschen, sollen durch das Angebot angesprochen werden.
- *Selbstbezug und tendenzielle Abschottung von der Umgebung*: Großprojekte sind fast immer thematische und räumliche Solitäre. Sie sind direkt mit dem Auto erreichbar, was durch integrierte Tief- oder Hochgaragen oder Großparkplätze direkt an den Projekten erreicht wird (Doerr 2006,

75). Die Notwendigkeit, die Stadt zu Fuß zu begehen und sich nebenbei städtische Teilräume anzueignen, besteht nicht. Stattdessen wird eine verinselte Stadtnutzung nahegelegt.

- *Kommerzielle Orientierung:* Großprojekte sind meist darauf ausgerichtet, entweder direkt vor Ort durch Eintrittspreise und den Verkauf verschiedener Produkte (z. B. Souvenirs) oder indirekt, z. B. über einen späteren Kauf eines Autos, Gewinne zu erwirtschaften. Menschen sollen Geld ausgeben. Und dies nicht nur einmal. Sie sollen angeregt werden, immer wieder zu kommen.
- *Ein hohes Maß an Regelungsdichte:* Durch Sicherheitsvorschriften, Hausordnungen und Personal, das auf die Einhaltung dieser Regeln achtet, wird ein hohes Maß an sozialer Kontrolle und Verhaltensreglementierung erreicht (Goronzy 2006, 19). Hinzu kommt, dass der Ablauf in den Großprojekten mehr oder weniger durchstrukturiert und reglementiert ist (Willems 2000, 51).
- *Vermittlung eines Wohlgefühls:* Großprojekte sind bemüht einen risikolosen Genuss durch eine „Ästhetik des Angenehmen“ (Tessin 2008) zu schaffen: sie sollen sauber sein, aber nicht steril, sicher aber nicht langweilig. Sie sollen Service bieten, das Personal soll aber nicht aufdringlich sein. Es soll Natur geben, aber keine Wildnis. Großprojekte sollen Abenteuer vermitteln, aber Desorientierung soll vermieden werden.
- *Ausschluss:* Die Großprojekte setzen auf Müßiggang und Unterhaltung. „Dies setzt (...) die Vertreibung all derjenigen Menschen voraus, die den Vorstellungen einer relaxten Konsumatmosphäre entgegenstehen und den sozialen Status solcher Räume entwerten“ (Ruddick 1991 zit. nach Ronneberger u. a. 1999, 124f.). Das Wohlgefühl des Aufenthalts in Großprojekten soll nicht dadurch beeinträchtigt werden, dass man mit sozialem Elend konfrontiert wird.
- *Loslösung von der Wetter- und Tageszeitabhängigkeit:* Großprojekte sind meist Indoor-Angebote und unabhängig von natürlichen Gegebenheiten und damit verbundenen möglichen Beeinträchtigungen. Sie haben lange Öffnungszeiten, machen die Nacht zum Tag. Es gibt kaum natürliche Belüftung und Belichtung. Selbst Natur findet sich nur in inszenierter Form.
- *Betonung des Unikat-Charakters und des Einmaligen:* Zwar ähneln sich gerade die Angebote von Ketten (z. B. Cinemaxx oder ECE). Nichtsdestotrotz betonen Großprojekte stets ihre Einmaligkeit und Extravaganz, nicht nur hinsichtlich ihres Angebotes, sondern auch hinsichtlich der Architektur, was nicht zuletzt dem Ziel geschuldet ist, sich im Rahmen der Städtekonkurrenz voneinander abzugrenzen.

- *Architektonischer Anspruch*: Manchmal – und gerade im finanzstarken Wolfsburg – verbindet sich mit den Großprojekten ein hoher Anspruch an moderne und hochwertige Architektur (Beyer u. a. 2006, 140). Großprojekte sind bauliche Imageträger und können zur Aufwertung ganzer Regionen beitragen („Bilbao-Effekt“). Manchmal werden sie sogar nach Entwürfen internationaler Stararchitekten errichtet, z. B. das Phaeno (Froberg 2007).
- *Motor der Aufwertung städtischer Entwicklungsgebiete*: Großprojekte werden häufig eingesetzt, entweder um städtische Problemgebiete, wie Industriebrachen oder Konversionsflächen aufzuwerten oder um besonders attraktive Lagen zusätzlich zu pointieren (Häußermann/Siebel 1993, 9f.).
- *Außenorientierung*: Die Großprojekte zielen darauf, Touristen und Städtereisende anzulocken. Sie dienen primär dem Ziel, die kommunale Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit in Bezug auf externe Akteure (Investoren, qualifizierte Arbeitskräfte und Touristen) nach außen zu steigern. Dass die einheimische Bevölkerung sie nutzt, wird vorausgesetzt, aber nicht unbedingt gezielt herbeigeführt.
- *Umfänglicher Kapital-Einsatz und hohes Risikopotenzial*: Großprojekte erfordern neue Trägergesellschaften (z. B. Public Private Partnership) und einen immensen Kapitaleinsatz, bei dem die Städte einerseits selbst ein hohes Maß an Investitionen tätigen, auch öffentliche Fördermittel akquirieren und andererseits für private Investoren als ‚risk-minimizer‘ (Haughton/Whitney 1988 zit. nach Heinz 1998, 217) auftreten. Großprojekte sind tendenziell risikobehaftet, während der Planungsphase und auch danach. Viele ehrgeizige Großprojekte kamen gar nicht erst zustande, weil immer wieder – auch kurzfristig – Investoren absprangen, oder sie sind gescheitert und mussten ihren Betrieb einstellen. Fertiggestellte Großprojekte müssen sich tagtäglich neu dem Kampf um den Besucher stellen.

Das Thema ‚Stadtentwicklung über Großprojekte‘ ist seit längerem, spätestens seit der einschlägigen Publikation von Häußermann und Siebel (1993) über die „Festivalisierung der Stadtpolitik“, Gegenstand der Stadtforschung (hierzu u. a. die Beiträge in: Bittner Hg. 2001; Altrock u. a. Hg. 2003). In diesen Beiträgen ging es vor allem darum, die planungstheoretischen und kommunalpolitischen Implikationen solcher Großprojekte zu analysieren (Hanisch 2003), insbesondere unter dem Aspekt der Public Private Partnership, wie sie häufig typisch ist für eine solche Stadtentwicklungspolitik (z. B. Heinz 1998; Simons 2003; Roost 2000, 2003; Wood 2003, 155ff.; Selle

2006)¹. Daneben gibt es Studien, die sich mit den stadtentwicklungspolitischen und kommunalwirtschaftlichen Folgen solcher Großprojekte befassen: Welche fiskalischen, arbeitsmarktpolitischen Effekte lassen sich nachweisen (Flyvbjerg u. a. 2003; Hanisch 2003, 83ff.), welche Folgeinvestitionen lösen sie aus, welche Wirkungen auf dem Bodenmarkt gibt es? Inwieweit erweisen sich Großprojekte als ‚Motor‘ der Stadtentwicklung bzw. welche Entwicklungsimpulse bringen Großprojekte für den Strukturwandel im Freizeitsektor, für die Neugestaltung und Aufwertung der Innenstädte (Lambrecht 1998; Mösel 2002) oder für die Umstrukturierung ganzer Stadtteile (Lecardane 2003; Wynne 2001; Behnke/Maisenhälder 1998)? Kurzum: es geht dabei um eine Art kommunalwirtschaftlicher Kosten-Nutzen-Abschätzung dieser Großprojekte oder Großveranstaltungen. Dagegen blieb die Bewohnerperspektive weitgehend ausgeklammert, d. h. die Frage blieb unbeantwortet, wie die verschiedenen Großprojekte von den Bewohnern wahrgenommen und genutzt werden, welche sozialen Folgen sie für das alltägliche Leben verschiedener Bewohnergruppen haben, ob sich die Stadt im Bewusstsein der Bewohner so wandelt, dass sie als attraktiver und urbaner erlebt wird, oder ob sie vielleicht so unbekannte Züge bekommt, dass die eigene Stadt den Bewohnern zunehmend fremd wird.

Das Ziel der vorliegenden Studie besteht darin, die stadtkulturelle Bedeutung der Stadtentwicklungspolitik durch Großprojekte zu analysieren, und zwar in Bezug auf jene drei Aspekte, die schon immer Kern der Wolfsburg-Forschung waren: Integration, Urbanität und das Verhältnis VW-Stadt.

Sowohl die Frage nach dem Beitrag der Großprojekte zur sozialen Integration als auch zur Entwicklung von Urbanität und lokaler Demokratie in der Stadt sind für Wolfsburg von existenzieller Wichtigkeit. In diesen Hinsichten leidet die Stadt Wolfsburg seit ihrer Gründung an strukturellen Defiziten. Die zugewanderte Bevölkerung (vor allem Flüchtlinge und Vertriebene) und die eingemeindete Bevölkerung mussten im Laufe der Jahre integriert werden, sollte sich eine Stadt auf Dauer etablieren. Die neue Stadt musste sich als eine Integrationsmaschine erweisen und daher hat sich die Stadtpolitik immer wieder dieser Frage gestellt.

Daneben entbehrte die Stadt Vieles von dem, was mit Urbanität beschrieben wird. Die wesentlichen Voraussetzungen für Urbanität fehlten weitgehend in der neuen Stadt Wolfsburg: Weder gab es eine hinreichende sozialstrukturelle Mischung, noch eine ausreichende Funktionsmischung in

¹ Andere Studien konzentrieren sich auf die Spezifika einzelner Einrichtungen (Malls, Bahnhöfe, Multiplex Kinos, Musicals, Center Parks, Urban Entertainment Center etc.) und ihre Genese (Hennings/Müller Hg. 1998; Altrock u. a. Hg. 2003; Mösel 2002, 132ff.). Gefragt wird, wie viele Besucher kommen (für Musical-Theater vgl. z. B. Behnke/Maisenhälder 1998; für Urban Entertainment Center vgl. Mösel 2002) und was die Faszination der künstlichen Erlebniswelten ausmacht (vgl. Hennings 1998, 123; Wöhler Hg. 2005).

der ‚gegliederten und aufgelockerten Stadt‘. Schließlich fehlte der Stadtneugründung die historische Patina. Auch weil das Fehlen von Urbanität immer wieder in den letzten 50 Jahren von der Bevölkerung bedauert wurde, so greifen wir in dieser Studie die Fragen bewusst wieder auf.

Schließlich wies die Gestaltung der lokalen Demokratie in Wolfsburg schon immer ein spezifisches Gepräge durch die Dominanz von Volkswagen auf. Dabei spielen weniger Versuche einer direkten Einflussnahme eine Rolle, sondern eher eine bestimmte Grundhaltung, die (durchaus realistischerweise) die Abhängigkeit der Stadt vom Konzern schon immer ‚mitdenkt‘. Weil mit der Wolfsburg AG eine neue Stufe der Kooperationsbeziehungen erreicht wurde, greifen wir auch diesen Aspekt in unserer Studie auf.

Die vorliegende Untersuchung hat sich vor diesem Hintergrund zum Ziel gesetzt, die stadtkulturellen Wirkungen der erlebnisbezogenen Großprojekte im Hinblick auf den Binnenraum der Stadt sowie die in ihr lebenden Menschen zu untersuchen, ohne eine Evaluationsstudie der Wirkungen der Großprojekte im engeren Sinne zu sein. Es geht vielmehr darum, die Großprojekte als Kern einer innovativen Stadtentwicklung der letzten 10 Jahre nicht isoliert zu betrachten, sondern eingebettet in all das, was ‚sonst noch‘ geschah. Dabei gehen wir in den drei folgenden Kapiteln zunächst der Frage nach den Wirkungen auf die soziale Integration nach (vgl. Kap. 2), um anschließend zu fragen, inwiefern sie die Voraussetzungen für das Entstehen von Urbanität eher fördern oder hemmen (vgl. Kap. 3) Im letzten Kapitel wird der Stellenwert der Großprojekte für die lokale Demokratie erörtert (vgl. Kap. 4). Die Untersuchung zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat den unschätzbaren Vorteil, dass die großprojektorientierte Politik mittlerweile zu einem vorläufigen Ende gekommen ist und von daher die Wirkungen im Rahmen neuer Strategien einer wettbewerborientierten Stadtpolitik in gewissem Umfang untersuchbar geworden sind.

Was die Integration der Bewohnerschaft angeht, so steht die Frage „Wem nützen die Großprojekte?“ im Vordergrund. Mit einem Blick auf die Sozialstruktur der Wolfsburger Bevölkerung wird deutlich, dass in der letzten Zeit die traditionelle Arbeiterschicht immer mehr sozialen Mittelschichten mit besserer Ausbildung und höherem Einkommen Platz gemacht hat. Entsprechend dieses Wandels kann angenommen werden, dass mit den Großprojekten in erster Linie diesen neuen Mittelschichten Chancen zur Selbstdarstellung und damit zur Integration in die Stadt gegeben werden sollte. Korrespondierend dazu erfahren jedoch die traditionellen Bewohnergruppen möglicherweise eine gewisse Deprivation ihrer Interessen, zumindest können sie sich in ihren Ansprüchen und Bedürfnissen nicht so ohne weiteres wiederfinden. Unbestreitbar scheint eine gewisse Aufwertung des Erscheinungsbildes der Stadt zu sein durch die architektonisch herausragende Gestalt man-

cher Großprojekte. Die Großprojekte entfalten ohne Zweifel eine vorher nicht da gewesene Anziehungskraft in verschiedenen Lebensbereichen: so lohnt es sich mehr als früher zum Zwecke des Konsums (z. B. Autostadt oder City Galerie) nach Wolfsburg zu kommen, weiter werden hochkulturelle Interessen befriedigt (z. B. Kulturveranstaltungen in der Autostadt, Ausstellungen im Kunstmuseum) oder im Freizeitbereich gibt es lohnende Ziele, um weitere Fahrten in Kauf zu nehmen (z. B. Badeland, Phaeno oder Volkswagen Arena). Die deutlich angewachsenen Touristenströme werden vermutlich die Stadt letztlich aufwerten und sich vorteilhaft auf die Integration der Wolfsburger auswirken.

Was die Auswirkungen der Erlebniswelten auf die Urbanität angeht, so scheinen sich durch die erlebnisorientierten Großprojekte die Voraussetzungen nicht unwesentlich verändert zu haben. Durch die Projekte werden Personen angezogen, die in ihrer sozialstrukturellen Heterogenität innovative Begegnungschancen eröffnen. Die Begegnung von Fremden wird wahrscheinlicher und damit entsteht ein Öffentlichkeitsraum, der mehr als früher urbane Züge aufweisen kann. Das trifft zumindest für den öffentlichen Raum im Umfeld der Großprojekte zu. Die funktionale Verflechtung unterschiedlicher Nutzungen bezieht sich auf das Standortgefüge der neuen Großprojekte. Für Wolfsburg wird man davon ausgehen müssen, dass es an verschiedenen Orten zu einer auf sie konzentrierten und nicht flächendeckenden Urbanität kommt. Hier könnten sich neuartige Muster der Kommunikation entwickeln, die mit den Schwerpunkten der jeweiligen Großprojekte zusammenhängen. So sicher es ist, dass Urbanität sich nicht durch baulich-planerische Maßnahmen herstellen lässt (Häußermann 2006, 32), so sicher ist die Tatsache, dass auch baulich Voraussetzungen für urbanes Verhalten geschaffen werden können. Es wird im besonderen zu prüfen sein, ob die jeweiligen Gebäude die Überlagerung verschiedener Passantenströme fördern oder eher eindimensional verhindern. In jedem Falle entsteht ein Netz „passiver Kontakte“ (Leon Festinger), ein potentieller Begegnungsraum, in dem urbanes Verhalten Platz greifen kann.

Schließlich wird auch die partizipatorische Dimension nicht außer Acht gelassen werden dürfen, denn Urbanität hat immer seit den Betrachtungen von Edgar Salin Anfang der 60er Jahre etwas mit bürgerschaftlichem Engagement zu tun. Es ist die Frage zu diskutieren, wie sich das Verhältnis von VW zur Stadt im Rahmen der Wolfsburg AG entwickelt hat, wie die Bevölkerung in diesem Prozess berücksichtigt wurde und letztlich auf welche politische Akzeptanz diese Art erlebnisorientierter Stadtentwicklungspolitik in der Bevölkerung stößt.

Das Forschungsdesign auch dieser vierten empirischen Untersuchung besteht aus einer Kombination von verschiedenen methodischen Zugängen

der empirischen Sozialforschung. Wie auch in den vorhergehenden Studien sind wir von dem Grundsatz einer subjektorientierten Sozialforschung ausgegangen, d. h. wir wollten – soweit es geht – die Stadtentwicklung aus Sicht der Betroffenen darstellen und nicht nur ‚von außen‘ mit bereits vorliegenden sekundärstatistischen Daten dokumentieren. Die Bevölkerung sollte durch Interviews zum Sprechen gebracht werden, wobei sowohl teilstandardisierte, repräsentative Umfragen als auch qualitative Intensivinterviews durchgeführt wurden. Zugleich wurden auch die handelnden Akteure und Experten nach ihren Meinungen befragt. Im Einzelnen wurden folgende Methoden verwendet:

Dokumentenanalyse

Selbstverständlich wurden die seit Ende der dritten Untersuchung stattgefundenen stadtentwicklungsrelevanten Ereignisse rekonstruiert und sekundärstatistische Materialien zur Stadtentwicklung aufgearbeitet. Das statistische Material wurde im Wesentlichen von der Wolfsburger Stadtverwaltung, der Wolfsburg AG, der Volkswagen AG und den Großprojektbetreibern zur Verfügung gestellt. Von Beginn des Forschungsprojektes an wurden darüber hinaus relevante Zeitungsausschnitte der Lokalzeitungen (Wolfsburger Nachrichten, Wolfsburger Allgemeine Zeitung) nach den thematischen Schwerpunkten der Studie ausgewertet.

Repräsentative Follow-up Befragung

Die Bewohnerbefragung fand Ende Mai bis Anfang Juni 2007 als mündliche Befragung in den Wohnungen statt und dauerte im Schnitt eine gute halbe Stunde. Die Befragung war zum Teil als Follow-up konzipiert, d. h. dass gleiche Fragen aus der dritten Wolfsburg-Erhebung aus dem Jahre 1998 im Rahmen der aktuellen Studie übernommen wurden, um Einstellungen, Präferenzen und Bewertungen der Bewohnerschaft aus der Zeit unmittelbar vor der radikalen Neuausrichtung der Stadtentwicklungspolitik mit der heutigen vergleichen zu können. Es wurden durch das Einwohnermeldeamt der Stadt Wolfsburg 2.500 Adressen zufällig aus dem Einwohnerregister der erwachsenen Wohnbevölkerung im Alter zwischen 18 und 80 Jahren gezogen (= Bruttostichprobe). Die ausgewählten Zielpersonen wurden vorher angeschrieben und über die Ziele der Befragung informiert. Von den 2.500 Adressen wurden 479 nicht verwendet und 85 waren falsch (Heimbevölkerung, verzogen, verstorben), so dass sich eine Nettostichprobe von 1.936 ergibt (vgl. Tab. 1).

Tabelle 1: Ausschöpfung des Adressenmaterials

	Abs.	%
Ausgewertete Interviews	972	50,2
Nicht verwertbare Interviews	50	2,6
Verweigerungen	589	30,4
Mehrfach nicht angetroffen (mindestens an 3 Tagen zu unterschiedlichen Zeiten nicht erreicht)	176	9,1
Krankheit, Urlaub, Sprachprobleme, längerfristige Abwesenheit etc.	149	7,7
Insgesamt	1.936	100

Die Ausschöpfung beträgt 50%². Der Anteil der Verweigerungen liegt bei 30%. Diese Quoten entsprechen denen aus anderen Untersuchungen mit Zufallsziehungen aus dem Adressenregister (Neller 2005). Die Bewohnerstichprobe ist repräsentativ, d. h. die Stichprobenverteilungen entsprechen hinsichtlich der mit der amtlichen Statistik vergleichbaren Merkmale (Verteilung auf die unterschiedlichen städtischen Teilräume, Geschlecht, Staatsangehörigkeit und Alter) weitgehend denen der Grundgesamtheit.

Besucherbefragung

Zusätzlich wurden auswärtige BesucherInnen von drei Erlebnisprojekten befragt: Autostadt, Phaeno und Kunstmuseum (damalige Ausstellung: Videokünstler Douglas Gordon). Bei diesen handelt es sich nicht nur um die größten und für Außenstehende attraktivsten Erlebnisorte, sondern auch um Angebote, die vermutlich ein sehr unterschiedliches Publikum ansprechen. Verwendet wurde ein relativ kurzer teilstandardisierter Fragebogen, mittels dessen die Zielpersonen im Anschluss an den Besuch der jeweiligen Einrichtung im öffentlichen Raum frei angesprochen und befragt wurden. Insgesamt wurden 263 Besucher und Besucherinnen befragt, davon 90 in der Autostadt, 96 im Phaeno und 77 im Kunstmuseum.

Leitfadengestützte qualitative Interviews

Mit der qualitativen Erhebung sollte der Frage vertiefend nachgegangen werden, welche Bedeutung die Großprojekte im Alltag der Wolfsburger haben, wie sie sie nutzen und bewerten. Bei der Auswahl der Zielpersonen wurde die bestehende Möglichkeit genutzt, auf der Basis des standardisierten Datensatzes gezielt Personen nach theoretischen Vorüberlegungen auszuwählen. Dabei wurden bewusst Befragungspersonen aus Extremgruppen ausgewählt,

² Das ist – trotz gleicher Vorgehensweise – eine erhebliche Verschlechterung gegenüber der dritten Wolfsburg-Studie von 1998, wo die Ausschöpfung noch bei 62% lag und der Anteil der Verweigerungen bei 23%. Nicht nur waren Zielpersonen schlechter erreichbar, sie waren auch weniger bereit, an einem Interview teilzunehmen. Diese Entwicklung ist typisch im Rahmen der empirischen Sozialforschung und hängt mit Faktoren wie Zeitmangel, erhöhter Mobilität, steigendem Bedürfnis nach Datenschutz und Kriminalitätsfurcht zusammen (Neller 2005).

die sich im Hinblick auf Einstellungen und Verhalten deutlich unterschieden: Einmal Befragte, die Großprojekte häufig nutzen und ihnen auch positiv gegenüberstanden, zum anderen Befragte, die sie kaum nutzen und auch negativ bewerten.

Die 20 qualitativen Interviews wurden im November 2007 durch die wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen des Projekts auf der Grundlage eines Gesprächsleitfadens durchgeführt, der eine Vergleichbarkeit der Gespräche gewährleisten sollte. Die Interviewdauer betrug zwischen ein und zwei Stunden. Die Intensivinterviews wurden auf Tonband aufgezeichnet und anschließend in Schriftdeutsch transkribiert. Danach wurden sie nach einem Schema kategorisiert und paraphrasiert. Markante Aussagen wurden thematisch geordnet herausgefiltert.

Expertengespräche

Während der gesamten Projektlaufzeit wurden fast 60 Experten und Expertinnen (Stadtpolitik und -verwaltung, VW, Wolfsburg AG, Presse, lokale Organisationen, Verbände und Großprojekte) befragt. Darüber hinaus wurden vorläufige Befunde in einer Runde mit VertreterInnen der Stadtspitze diskutiert. Diese Gespräche, die aufgezeichnet und paraphrasiert wurden, dienen einmal dazu, das durch die Bewohner- und Besucherbefragung gewonnene Bild der Wolfsburger Entwicklung zu vertiefen und abzurunden und die Hintergründe lokal bedeutsamer Ereignisse zu erhellen. Zum anderen wird das Verhältnis zwischen Stadt und Werk, insbesondere die Weiterentwicklung der Wolfsburg AG nachgezeichnet.

1.2 Die Entwicklung Wolfsburgs bis Anfang der 1990er Jahre

Um der nicht über die Gründung und Entwicklung der neuen Stadt Wolfsburg informierten Leserschaft eine grobe Übersicht über die frühere Entwicklung der Stadt zu geben, wird hier zunächst in aller Kürze das Typische der unterschiedlichen Entwicklungsphasen herausgestellt und zur Veranschaulichung durch einen Begriff repräsentiert, wobei uns bewusst ist, dass es zwischen den Phasen viele Überlappungen gibt und geben muss³.

Die Barackenstadt (in den 1940er Jahren)

Einziger Anlass der Gründung der Stadt Wolfsburg war die Errichtung des Volkswagen Werkes im Jahre 1938. In ihren Anfängen war die Stadt alles andere als eine „Lehrstätte sowohl der Stadtbaukunst wie der sozialen Sied-

³ Dabei greifen wir auf den abschließenden Text der Zusammenfassung der drei ersten Studien in dem Band „Faszination Wolfsburg“ zurück (Herlyn/Tessin 2000, 169ff.).

lung“, was sie laut ausdrücklichem Willen von Adolf Hitler werden sollte (zit. in Schneider 1979, 40). Vielmehr wurde die Baracke zum traurigen Symbol für einen kümmerlichen Start der „nationalsozialistischen Musterstadt“, deren Stadtbaumeister der vom Reichsbauminister Albert Speer empfohlene junge Architekt Peter Koller war (vgl. auch Froberg 2007a). Nicht nur die Menschen waren dort behelfsmäßig untergebracht, sondern auch öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäuser, Ämter u. a. mehr. Es war eine provisorische Wohnsituation, mit der die Bewohnerschaft kaum längerfristige Perspektiven verbinden konnte.

Zwar waren bis Anfang der 1940er Jahre drei Stadtteile mit etlichen Wohnungen erstellt worden, doch kriegsbedingt entstanden dann „nur noch Baracken zur Unterbringung von Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen, die die Rüstungsproduktion des KdF-Werkes aufrecht erhielten“ (Reichold 1998, 20). Die weitflächigen Barackenviertel gaben der Stadtneugründung sogar teilweise den Charakter eines Lagers. Die Unfertigkeit und Tristesse der Barackenlager teilte sich den neu nach Wolfsburg kommenden Menschen unmittelbar mit. Die Enttäuschung drückt sich aus in den ersten Gedanken fast aller: „Hier bleibst Du nie“ (Künne 1998, 27). Durchgangsstation für einen nur kurzfristigen Aufenthalt war die Stadt des „Kraft durch Freude (KdF)-Wagens“ aber nur bis in die unmittelbare Nachkriegszeit.

Im Nachhinein gesehen trifft für die damalige Zeit sehr gut das Wort des Bundestagspräsidenten Wolfgang Thierse zu, das er auf die Situation der DDR nach der Wende bezogen hatte: „Soviel Anfang war nie und gleichzeitig so viel Ende“. Die Kriegszeit war eine schwere Hypothek für die Gründungsphase der neuen Stadt, die erst nach dem Krieg ihre politischen, ökonomischen und kulturellen Konturen entwickelte, die sie bis heute als eine besondere Stadt ausweisen.

Die Werksiedlung (Nachkriegszeit)

In den frühen Diskussionen in und über die Autostadt Wolfsburg fiel immer wieder der Begriff der ‚Werksiedlung‘, womit unmissverständlich auf die Dominanz des Volkswagenwerkes hingewiesen werden sollte. Unter einer Werksiedlung versteht man Siedlungen, die von einem Industrierwerk zur Unterbringung von Arbeitskräften gebaut werden, um sie dauerhaft an das Unternehmen zu binden und eine paternalistische Kontrolle über Arbeiter ausüben zu können. Als Beispiel können die Werksiedlungen der Firma Krupp gelten, die im letzten Jahrhundert erbaut wurden (Schlandt 1970). „Der ‚Oikos‘ eines Großunternehmens durchsetzt mitunter das Leben einer Stadt und bringt jene Erscheinung hervor, die als ‚Industriefeudalismus‘ bezeichnet wird“ (Bahrdt 1961, 12), d. h. dort verläuft das öffentliche und weit-

gehend auch das private Leben nach den Vorstellungen und Gesetzen des Großbetriebes.

Obwohl es keinen Zweifel daran geben kann, dass die Stadt des KdF-Wagens nicht als Werkssiedlung konzipiert worden ist, sind doch unabwiesbar – gerade in der frühen Zeit – viele charakteristische Züge von Werkssiedlungen vorhanden: Der überwiegende Teil der Erwerbstätigen war in dem rasch erstarkten VW-Werk beschäftigt. Die im Mittelpunkt stehende Wohnungsfrage der schnell wachsenden Stadt wurde maßgeblich durch die VW-Wohnungsbaugesellschaft geprägt, die Quasi-Monopolstellung des VW-Werkes war rahmensetzend für die Wolfsburger Kommunalpolitik, indem seine Interessen alle Politikbereiche durchtränkten. Das VW-Werk trat als großzügiger Mäzen für eine Reihe kultureller Großbauten auf (Kulturzentrum, Stadthalle, Hallenbad). Die weitgehend omnipotenten Möglichkeiten des straff organisierten Betriebes förderten bei der Bevölkerung eine fordernde Anspruchshaltung. Ja, selbst die privaten Sozialkontakte in Bekanntschaft und Nachbarschaft wurden durch die gemeinsame Werkszugehörigkeit gefärbt. All dies mag mit dafür verantwortlich sein, dass der Publizist Kuby noch 1957 – also fast 20 Jahre nach der Stadtgründung – sagte, „Wolfsburg sei immer noch nichts anderes als eine komfortable Werkssiedlung“ (Kuby 1957, 408).

Tatsache war, dass nach den Wirren der unmittelbaren Nachkriegszeit und nach der Währungsreform 1948 ein Prozess der politischen Normalisierung einsetzte. Die Stadt wuchs rasant: In den ersten fünfzehn Jahren nach dem Krieg stieg die Bevölkerung um mehr als das Dreifache; auch der Wohnungsbestand verdreifachte sich und die VW-Belegschaft stieg sogar um das Vierfache. Charakteristischer als dieser quantitativ messbare beginnende Aufschwung war die Tatsache, dass Wolfsburg in der damaligen Zeit zum Auffangbecken für Vertriebene und Flüchtlinge aus ganz Deutschland wurde. Konsequenterweise wurde die Bevölkerung als „zusammengewürfeltes Volk“, die nicht nur sich gegenseitig, sondern auch den relativ wenigen Einheimischen fremd war. Die von heute aus als im Ganzen gelungen zu betrachtende Integration dieser zuwandernden Flüchtlinge und Heimatvertriebenen war beispielhaft für diese Neue Stadt. Sie war eine der Voraussetzungen für den beispiellosen Aufstieg des Volkswagenwerkes zu einem der erfolgreichsten Konzerne im Nachkriegsdeutschland.

Die ‚Wirtschaftswunderstadt‘ (1950er und 1960er Jahre)

Sinnbildlich für den unaufhaltsamen ökonomischen Erfolg mag das Datum stehen, dass 1955 der millionste VW-Käfer vom Band rollte. Die Kapazität des Standortes Wolfsburg war ausgeschöpft und so begann zunächst die nationale Dezentralisierung der VW-Produktion in andere deutsche Städte und später die Entwicklung zum internationalen Konzern durch die Gründung in-

und ausländischer Tochtergesellschaften. Die Leitung des Werkes in der damaligen Zeit lag in den Händen von Generaldirektor Heinrich Nordhoff, der als „General“ bzw. „König“ in Wolfsburg herrschte und mit autoritärem Führungsstil das Werk zur ersten großen Blüte führte.

Die sechziger Jahre stellen den Kern eines schon früher begonnenen und darüber hinausreichenden Modernisierungsschubs dar, der alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens erfasste und tief durchdrang. Wirtschaftswachstum war das oberste und bis in die späten 60er Jahre kaum in Frage gestellte Ziel gesellschaftlicher Entwicklung, dem vor allen anderen Priorität zuerkannt wurde. Wolfsburg wurde zum Modellfall für die Aufbauleistungen in der sog. Wirtschaftswunderzeit. Daher kommt es nicht von ungefähr, dass an den neuen Städten Wolfsburg (und Eisenhüttenstadt in der DDR) in einer großen Ausstellung exemplarisch die Nachkriegszeit bis in die 60er Jahre dargestellt wurde (Beier Hg. 1997). „Durch den Erfolg des Volkswagenwerkes wurde das Fragment der ‚nationalsozialistischen Musterstadt‘ in der jungen Bundesrepublik die ‚Wirtschaftswunderstadt‘ des Westens“ (ebenda S. 11). Bis zur ersten VW-Krise 1966/67 fand eine kontinuierliche wirtschaftliche Expansion statt, die bei der Bevölkerung eine äußerst optimistische Sichtweise zur Folge hatte.

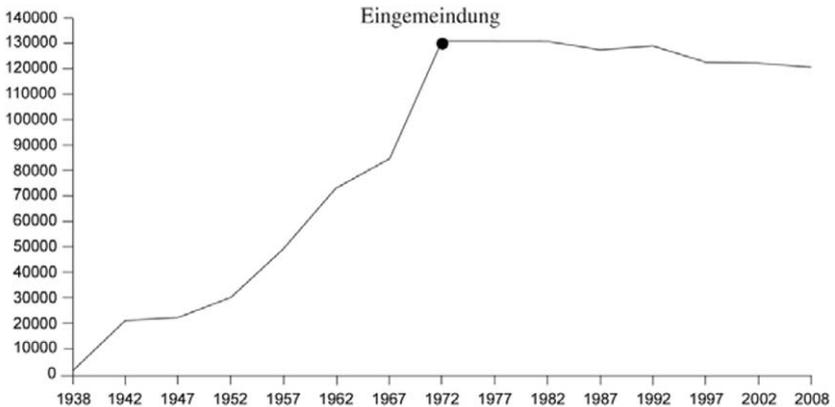
Die gut verdienende Wolfsburger Arbeiterschaft (der Durchschnittslohn übertraf andere Städte bei weitem) konnte sich jetzt viel leisten: eigene Autos, Reisen, gehobene Wohnungsausstattungen etc. und man zeigte diesen neuen Wohlstand. „Goldgräberstadt“, aber auch „Großprotzendorf“ waren häufig zu hörende Charakterisierungen für diese Wohlstandssituation, in der sich die Bürger und Bürgerinnen zunehmend einrichteten. Die inzwischen reiche Stadt gab ihnen vermehrt Gelegenheiten, eine gewisse Freizeitkultur zu entwickeln und den Konsum demonstrativ zu entfalten. Nicht nur große Infrastruktureinrichtungen bekam die Stadt in dieser Zeit mit Hilfe des VW-Werks, sondern die zentrale Magistrale der Stadt, die Porschestraße, übernahm Zentrumsfunktionen und überhaupt gewinnt die schnell wachsende Stadt ihre dezentral angelegte Struktur. Immer wieder wurden durch breite Grünflächen und Waldstreifen getrennte neue Wohngebiete für Tausende von neuen Einwohnern angelegt, und die wachsende Stadt vermittelte Selbstvertrauen und Zuversicht. Für die Frage der Identifikation mit der Stadt war es nicht unwichtig, dass in dieser Zeit – den 1960er Jahren – zunehmend Einwohner vorhanden waren, die schon in dieser Stadt geboren waren. Wolfsburg machte – wie Erich Kuby sagte – „einen durchaus bürgerlichen Eindruck“, weil es in der Stadt keine traditionelle Arbeiterschaft gab. Viele Arbeiter stammten aus anderen Berufsstellungen und daher trifft vielleicht eher die Bezeichnung „Kleinbürger“ zu. „Die Stadt verstand sich nun (Anfang der

1960er Jahre, d. V.) nicht mehr als Werkssiedlung, sondern als modernes Gemeinwesen“ (Reichold 1998, 43).

Großstadt Wolfsburg (1970er Jahre)

Durch die Gebietsreform 1972 in Niedersachsen wurde Wolfsburg zur Großstadt. Als 20 Umlandgemeinden eingemeindet wurden, stieg die Bevölkerung mit einem Schlag von 93.000 auf über 130.000 Einwohner an (vgl. Abb. 1). Hiermit wurden Voraussetzungen für eine gedeihliche Weiterentwicklung des Wolfsburger Lebensraumes geschaffen.

Abbildung 1: Einwohnerentwicklung



Quelle: Stadt Wolfsburg, nachrichtlich; ab 1990 keine Fortschreibungsdaten der Volkszählung, sondern aus dem Melderegister

Quasi über Nacht gab es rund 35.000 Neubürger, die nun ohne eigenes Zutun Wolfsburgern geworden waren und sich in diese Stadt integrieren mussten. Das fiel vor allem der Einwohnerschaft der beiden Kleinstädte Vorsfelde und Fallersleben, die beide über viel Tradition verfügten, nicht ganz leicht. War Wolfsburg mit der Gebietsreform statistisch zur Großstadt geworden, so war die Stadt, was ihre zentralörtliche Bedeutung anbetrifft, damals noch lange nicht Großstadt: Wolfsburg war vor allem eine ‚große Stadt‘ ohne eigentliche City. Ihr Fehlen war ein folgenreicher Geburtsfehler der neuen Stadt und der Autoboulevard der Porschestraße, die lange Zeit die Innenstadt verkörperte, ersetzte das Zentrum nur unvollkommen: Zum einen wurde die Einkaufsfunktion nur unzureichend wahrgenommen, so dass der Kaufkraftabfluss in Städte der Umgebung – vor allem Braunschweig – erheblich war; zum anderen erfüllte sie nicht die Repräsentationsfunktion eines Zentrums. Den Wolfsburgern fehlte ein Raum urbaner Identifikation, nach dem sie sich so

sehr sehnten. Beide Defizite wurden gemildert durch die Umwandlung der Porschestraße in eine Fußgängerzone in Verbindung mit einer städtebaulichen Umgestaltung (Strauß 2002). Mit der verspäteten City-Bildung hat Wolfsburg gegen Ende der 1970er Jahre den letzten, entscheidenden Schritt auf dem Weg zu einer ‚richtigen Stadt‘ getan. So wie die Gebietsreform von 1972 den vorläufigen Abschluss der Phase des ‚äußeren Wachstums‘ der Stadt markiert, so zeigt die Zentrumsbildung den des ‚inneren Ausbaus‘: Die Stadt ist sozusagen ‚fertig‘, 40 Jahre nach der Stadtgründung (Herlyn/Tessin 1988): Wolfsburg wird zwar von den Bürgern als eine Stadt erlebt, in der nun „alles da“ sei, die „fertig“ und „komplett“ sei, aber es fehlt noch an den städtischen Lebensformen, die Urbanität ausmachen. Aber mit jedem Jahresring wird Wolfsburg einen Schritt auf eine solche Normalität hin machen, die nun einmal ältere Städte auszeichnet.

Wenn auch nicht (mehr) eine Werkssiedlung, so war doch auch die Großstadt Wolfsburg als Autostadt von dem alles überragenden VW-Werk abhängig, was den Wolfsburgern durch drei starke Rezessionen zwischen 1965 und 1975 bewusst wurde. Nach zwei Krisen (1966/67 und 1971/72), die gewissermaßen Warnsignale für Werk und Stadt waren, führte die bis dahin größte Krise (1974/75) im Wolfsburger VW-Werk zu einem Personalabbau in bis dahin unbekanntem Ausmaß. Innerhalb von zwei Jahren gingen 10.000 Arbeitsplätze verloren. Im Vertrauen auf die Krisenbewältigung im halbstaatlichen Weltkonzern war die Stimmung in der Wolfsburger Bevölkerung damals jedoch nur verhalten gedrückt, wie aus unseren Umfragen hervorging. Aber – und das ist sicher für das kollektive Bewusstsein folgenreich – der Nimbus immerwährender Prosperität war verflogen, die über lange Zeit herrschende Wachstumsmentalität war brüchig geworden. War Wolfsburg also in den 1980er Jahren an den „Grenzen des Wachstums“ angekommen?

Wolfsburg in der Konsolidierung (in den 1980er Jahren)

Tatsächlich folgten bei Werk und Stadt Jahre der Konsolidierung teilweise aber auch der Stagnation, was Bevölkerungs- und Wohnungsbauentwicklung angeht. VW entwickelte sich unter der Führung von Carl H. Hahn (Vorstandsvorsitzender von 1982 bis 1993) zum global player: 1985 wurde die Autoproduktion in der Volksrepublik China aufgenommen, 1986 übernahm Volkswagen die Mehrheit von Seat, 1991 wurde Skoda Auto dazugekauft. Die Beschäftigtenentwicklung bei VW erreichte 1986 ihren Höhepunkt mit 65.000 Arbeitskräften. Nicht unerheblich für die Zukunft war die innere Umschichtung einer fortschreitenden ‚Tertiärisierung‘ des VW-Werkes: Der Angestelltenanteil verdreifachte sich gegenüber 1960 (Herlyn u. a. 1982, 89ff.). Die Bevölkerungszahl pendelte um die 130.000 infolge zurückgehender Wanderungsüberschüsse und der Geburtenüberschuss war nicht mehr vorhanden. Ein wesentlicher Faktor dafür war die Normalisierung der Alters-