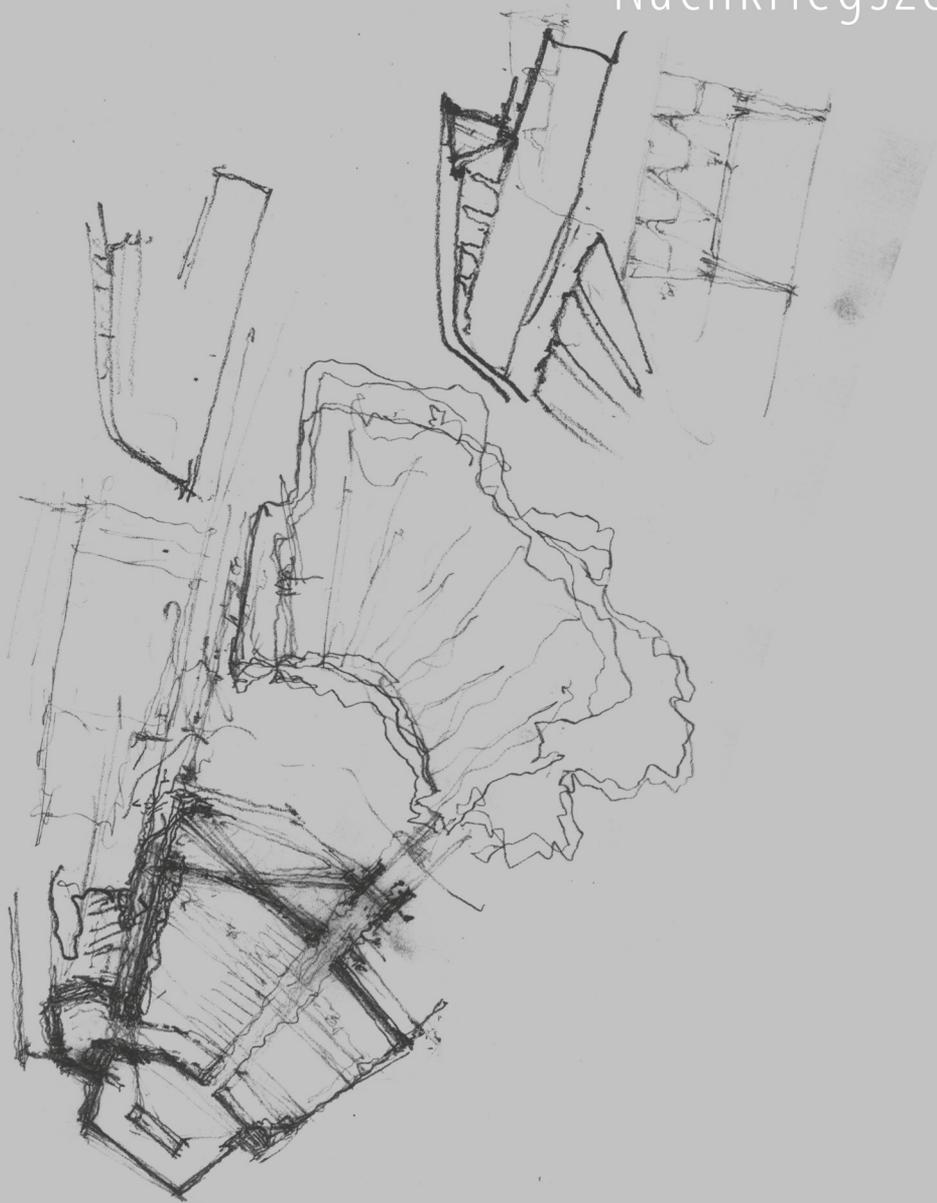


Susanne Müller **Aalto und
Wolfsburg** Ein skandinavischer
Beitrag zur
deutschen
Architektur der
Nachkriegszeit



V&G

Aalto und Wolfsburg

Susanne Müller **Aalto und**
Wolfsburg Ein skandinavischer
Beitrag zur
deutschen
Architektur der
Nachkriegszeit

Besuchen Sie uns im Internet unter www.vdg-weimar.de

Der VDG startete 2000 den täglichen Informationsdienst für Kunsthistoriker unter www.portalkunstgeschichte.de

„Dieses Buch wurde mit Unterstützung der Deutsch-Finnischen Gesellschaft e.V. herausgegeben.“

Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Philosophischen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn.
Vorgelegt von Susanne Müller aus Kusel Bonn 2008.

Gedruckt mit Genehmigung der Philosophischen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn

© VERLAG UND DATENBANK FÜR GEISTESWISSENSCHAFTEN, Weimar 2008

Kein Teil dieses Werkes darf ohne schriftliche Einwilligung des Verlages in irgendeiner Form (Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Die Angaben zu Text und Abbildungen wurden mit großer Sorgfalt zusammengestellt und überprüft. Dennoch sind Fehler und Irrtümer nicht auszuschließen, für die Verlag und Autor keine Haftung übernehmen.
Nicht immer sind alle Inhaber von Bildrechten zu ermitteln. Nachweislich bestehende Ansprüche bitten wir mitzuteilen.

Gestaltung: Anja Waldmann, VDG

Umschlaggestaltung unter Verwendung von:
Alvar Aalto, Heilig-Geist-Kirche, Wolfsburg, Entwurfsskizze mit Grundriss und Längsschnitt, undatiert

E-Book ISBN: 978-3-95899-330-3

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

Inhalt

Vorwort	7
Einleitung	9
1. WOLFSBURG	15
1.1 Nationalsozialismus	15
1.2 Neuanfänge	21
2. AALTO IN DEUTSCHLAND	33
2.1 Weimarer Republik	33
2.2 Nationalsozialismus	38
2.3 Neuanfänge	43
3. AALTOS KULTURHAUS IN WOLFSBURG	59
3.1 Entwürfe	59
3.1.1 Baumgartens Entwurf	70
3.1.2 Aaltos erster Entwurf	73
3.1.3 Aaltos zweiter Entwurf	78
3.2 Architekturanalyse	79
3.2.1 Außenbau	79
3.2.2 Innenraum	85
3.3 Wertung	92
3.4 Veränderungen im Umfeld und Aaltos Planungen	94
3.5 Einordnung	98
3.5.1 Aaltos frühere Projekte in Skandinavien	98
3.5.2 Die Bauaufgabe „Kulturhaus“ in der jungen Bundesrepublik	103
4. AALTOS KIRCHEN IN WOLFSBURG	113
4.1 Die ersten evangelischen Kirchen in Wolfsburg	113
4.2 Aaltos Kirchenbauten in Finnland	123
4.3 Aaltos Heilig-Geist-Gemeindezentrum (1959–1964)	128
4.3.1 Entwürfe	128
4.3.2 Architekturanalyse	138
4.4 Das Stephanus-Gemeindezentrum in Detmerode (1962–1968)	147
4.4.1 Entwürfe	147
4.4.2 Der ausgeführte Bau	158
4.5 Architekturhistorische Bedeutung	164

5.	AALTOS WEITERE PROJEKTE IN DER BUNDESREPUBLIK	169
5.1	Das Rathaus in Marl	169
5.2	Der Wettbewerb „Stadtmittelpunkt“ Castrop-Rauxel (1965–1966)	175
5.3	Das Wohnhochhaus für die INTERBAU in Berlin	179
5.3.1	Entwürfe	181
5.3.2	Architekturanalyse	187
5.4	Das Wohnhochhaus für die Neue Vahr in Bremen (1958)	191
5.4.1	Entwürfe	194
5.4.2	Architekturanalyse	196
5.5	Das Opernhaus in Essen	200
5.6	Das Theater für Wolfsburg	209
6.	ZUSAMMENFASSUNG	213
	Abkürzungsverzeichnis	219
	Unveröffentlichte Quellen	220
	Literaturverzeichnis	221
	Abbildungsnachweis	234
	Abbildungen	235

Vorwort

Die Anregung zu dieser Arbeit verdankt sich einem Auslandsstudium an der Universität Turku (1994/95) im Rahmen des EU- Bildungsprogramms Erasmus. Gleichmaßen fasziniert von Alvar Aaltos Bauten in Finnland und Deutschland, ist es mein Ziel, Aaltos bislang vernachlässigtes Werk in Deutschland auf einer breiten Quellengrundlage ausführlich zu untersuchen. Erste Recherchen im Nachlass des Architekten führten mich 1996 im Rahmen meiner Masterarbeit in die Alvar-Aalto-Stiftung nach Helsinki. Die Briefwechsel, Skizzen und Pläne, die Aaltos Bauten in Deutschland betrafen, waren bis zu diesem Zeitpunkt nur teilweise archiviert, sodass es sich geradezu anbot, sie in einer wissenschaftlichen Studie aufzuarbeiten. Hinzu kam, dass zwar viele seiner Bauten publiziert sind, aber nur wenig Hintergrundinformationen zu ihren Entstehungsgeschichten bekannt sind. Ebenso fehlt eine Bewertung sowie eine Einordnung in den Kontext der deutschen Nachkriegsarchitektur. Ein weiterer intensiver Forschungsaufenthalt in Finnland 1999 – ermöglicht durch ein Stipendium des DAAD – erschloss das umfangreiche Quellenmaterial für diese Arbeit.

Besonders danke ich meinem Doktorvater Andreas Tönnemann für seine Betreuung, seine zahlreichen Anregungen und sein Engagement. Barbara Schellewald danke ich für die Übernahme des Zweitgutachtens.

Für die große Hilfe und intensive Zusammenarbeit mit der Alvar-Aalto-Stiftung, die mir Einsicht in den Nachlass Alvar Aaltos ermöglichte, danke ich vor allem Arne Heperauta, Mia Hipeli, Markku Lahti und Mikko Merckling. Ich danke Jörg Siegfried und Werner Strauß vom Institut für Museen und Stadtgeschichte in Wolfsburg, die mir die Akten zum Wolfsburger Kulturhaus zugänglich gemacht haben. Ferner danke ich Manfred Grieger von der historischen Kommunikation der Volkswagen AG für wichtige Auskünfte. Des Weiteren gilt mein Dank dem Kreiskirchenamt, dem Pfarrarchiv der Heilig-Geist-Gemeinde und Stephanusgemeinde in Wolfsburg sowie dem Kirchenamt für Bau- und Kunstpflege in Celle. Außerdem danke ich Christa Hesse, Peter Koller junior, Egon Meyer und Bernd Schneider.

Ich danke der Alvar-Aalto-Gesellschaft, namentlich Antero Markelin (†), dem Kölner Gymnasial- und Stiftungsfonds und der Stadt Wolfsburg für die finanzielle Unterstützung dieser Arbeit. Die Recherchen in Finnland ermöglichte mir ein Forschungsstipendium des DAAD.

Die Drucklegung meiner Dissertation wurde von der Deutsch-Finnischen Gesellschaft e.V. und der FAZIT-Stiftung finanziert.

Für inhaltliche Anregungen und sprachliche Korrekturen danke ich vor allem Ludger Buse, Meinrad von Engelberg, Marcus Frings, Peter Kels, Burkhard Körner, Lothar Schmitt, Christiane Thielebein und Antje Wüpper.

Schließlich danke ich meinem Mann Peter, meiner Tochter Lena, meinen Eltern und meiner Schwester Annemarie, die mich auf vielfältige Weise unterstützt haben. Ihnen ist diese Arbeit gewidmet.

Einleitung

Alvar Aalto (1898–1976) hat in Wolfsburg und in anderen Städten der Bundesrepublik einen Beitrag zur Nachkriegsarchitektur geliefert, der höchsten gestalterischen Ansprüchen genügt und der deutschen Architektur zu neuem Selbstbewusstsein verhalf. Dem Mut der Kommunen und Bauherren ist es zu verdanken, dass sie dem finnischen Architekten die künstlerischen Freiräume gaben, seine originellen Bauideen zu verwirklichen. Aalto hatte sich bereits in Deutschland etabliert, bevor er in Wolfsburg tätig wurde: Nach dem Wettbewerbsentwurf für das Rathaus in Marl (1957) machte ihn vor allem das Wohnhochhaus für die Internationale Bauausstellung Berlin (INTERBAU) 1957 bekannt. Wenig bekannt sind jedoch die Verbindungen nach Deutschland, die er bereits in den 1930er Jahren unterhielt. Die Wolfsburger Bauten sind nicht nur Teil seines umfangreichen Beitrags zur deutschen Nachkriegsmoderne, sie markieren auch eine stilistische Weiterentwicklung seines eigenen Werks mit einer von seinen finnischen Bauten divergierenden Material- und Formensprache.

In Wolfsburg beauftragten ihn sowohl der Stadtrat als auch die evangelische Kirche mit wichtigen öffentlichen Bauaufgaben: das Kulturzentrum (1958–1962, seit 1998 offiziell als Alvar-Aalto-Kulturhaus bezeichnet) in der Innenstadt sowie die beiden Kirchen und Gemeindezentren am Klieversberg (1959–1961) und im Stadtteil Detmerode (1962–1968). Außerhalb Finnlands ist Wolfsburg damit heute weltweit die einzige Stadt, die drei bedeutende Werke dieses Architekten besitzt. Zwei weitere Projekte für Wolfsburg, die Piazza und das Theater, sind Entwurf geblieben.

Ende 1997 – rechtzeitig vor Aaltos einhundertstem Geburtstag – veröffentlichte die Zeitschrift *Der Architekt* eine Ausgabe mit dem Schwerpunktthema *Alvar Aalto und Deutschland*.¹ In dem Beitrag *Aalto in Wolfsburg*² werden zwar die einzelnen Bauten vorgestellt, aber die von den Autoren aufgeworfene Frage, warum Aaltos Architektur gerade in Wolfsburg so positiv aufgenommen wurde, wird nur unzureichend behandelt.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, einerseits die charakteristischen Aspekte im Œuvre Aaltos herauszustellen, die seine Karriere in der norddeutschen Industriestadt begünstigt haben, und andererseits aus den Quellen herauszuarbeiten, wie es zu dieser singulären Karriere in Wolfsburg kommen konnte.

Die These dieser Untersuchung lautet, dass Wolfsburgs politische Vergangenheit ausschlaggebend für die Wahl Aaltos war. Er sollte, so versprochen es die Stadtväter, mit seinen Bauten das öffentliche Ansehen der Stadt verändern: weg von Wolfsburgs nationalsozialistischer Vergangenheit, hin zu einer auf demokratischen Strukturen gründenden Stadt, was in einer entsprechenden architektonischen Formensprache zum Ausdruck kommen sollte.

Der eigentlichen Stadtgründung Wolfsburgs im Jahre 1938 ging die Ansiedlung eines Industriebetriebs zur Produktion des Volkswagens voraus. Von Hitler 1938 als „vorbildliche deutsche

¹ *Der Architekt* 1997, H. 12, S. 731–764.

² Vgl. Krämer/Roseneck/Wittig 1997.

Arbeiterstadt“³ angekündigt und in einem Entwurf von Peter Koller (1907–1996) anschaulich zum Ausdruck gebracht, war davon bis 1945 nur wenig realisiert: Ein Provisorium aus zahlreichen Baracken prägte die Stadt. Unmittelbar nach Kriegsausbruch stellte das Volkswagenwerk auf Rüstungsproduktion um. Es kam zum Einsatz von ausländischen Zwangsarbeitern, Kriegsgefangenen und schließlich KZ-Häftlingen. Nach der menschenverachtenden Ideologie des nationalsozialistischen Regimes, das sichtliche Narben in Wolfsburg hinterließ, stand die junge traditionslose Stadt nicht nur vor solch handfesten Problemen, sondern auch vor der Aufgabe, eine eigene kommunale Identität auszubilden.

Die Untersuchung geht davon aus, dass Aaltos herausragender Erfolg in Wolfsburg nicht nur auf die formale und ästhetische Qualität seiner Architektur und seines internationalen Renommées zurückzuführen ist, sondern auch darauf, wie man ihn und sein Land im Deutschland der Nachkriegszeit wahrgenommen hat: Aalto kam aus einem demokratisch geführten Land, von dem man annahm, dass es während des Zweiten Weltkriegs von uneingeschränkter politischer Neutralität gewesen sei.

Auf der Suche nach geeigneten Vorbildern orientierten sich die Stadtväter insbesondere an den skandinavischen Ländern. Dem ging eine allgemeine Ausrichtung der Bundesrepublik an der internationalen Architektur voraus: Mit der INTERBAU Berlin 1957 zeichnete sich eine besondere Aufgeschlossenheit privater und staatlicher Bauherren gegenüber den Architekturströmungen des Auslands ab. Dass Aalto und zahlreiche andere internationale Architekten in der Bundesrepublik Aufträge erhielten, wurde von der politischen Agenda der Adenauer-Ära entscheidend mitgeprägt: die Wiederherstellung der deutschen Souveränität (1955) und die Integration in die westeuropäische Staatenwelt. Diese historischen Hintergründe sowie die spezielle Geschichte Wolfsburgs bilden wesentliche Voraussetzungen zum Verständnis von Aaltos wachsendem Renommée in Deutschland.

Bisher haben sich wissenschaftliche Untersuchungen weder einer umfassenden und detaillierten Rekonstruktion und Analyse der Bauten Aaltos in Wolfsburg gewidmet noch die vorgetragene These diskutiert. Mit der vorliegenden Untersuchung wird diese Forschungslücke geschlossen. Sie ist sowohl werkimmanent als auch auf die gesellschaftlichen und historischen Hintergründe der jeweils zu besprechenden Bauten und Planungen ausgerichtet.

An erster Stelle steht ein historischer Rückblick auf die Gründungsgeschichte Wolfsburgs im Dritten Reich und ihre städtebaulichen Planungsverläufe bis in die Nachkriegszeit. Anschließend werden die Voraussetzungen herausgearbeitet, die für Aaltos Beauftragung im Nachkriegsdeutschland allgemein und in Wolfsburg besonders ausschlaggebend waren. Ziel ist es darzustellen, wie weit Aaltos Kontakte nach Deutschland zurückreichen und welches Bild von seiner Architektur vermittelt wurde. Es folgt ein Überblick zur Rezeption seines Werkes in deutschen Fachzeitschriften seit den 1950er Jahren.

Seit seinem Berliner Beitrag zur INTERBAU wird seine Architektur häufig als *human* beschrieben. In dieser Arbeit wird untersucht, inwiefern der Begriff „humane Architektur“ als aussagekräftige deskriptive Kategorie geeignet ist. Im Zentrum der Untersuchung stehen

3 Hitler, zit. nach Recker 1981, S. 7.

das Alvar-Aalto-Kulturhaus, das Heilig-Geist- und das Stephanus-Gemeindezentrum. Ihre Entwurfs- und Bauabläufe sowie ihre Auftragsgeschichte werden konsequent aus den Quellen dargestellt.

Durch das Einbeziehen der übrigen Projekte in der Bundesrepublik wird Aaltos Beitrag zur Gestaltung der Nachkriegsmoderne in Deutschland umfassend deutlich. Die einzelnen Wettbewerbsbeiträge für das Rathaus in Marl (1957), für den Stadtmittelpunkt Castrop-Rauxel (1965–1966), für das Opernhaus in Essen (Entwurf 1959–1974, Ausführung 1983–1988), für das Theater in Wolfsburg (1965) und für die realisierten Wohnhochhäuser in Berlin und Bremen (1962) werden im Kontext ihrer Zeit analysiert und bewertet.⁴

Der hier betrachtete Zeitraum beginnt 1954 und endet 1968, was exakt mit der von Lampugnani sogenannten Phase der „Architektur des Wohlstandes“⁵ zusammenfällt. 1954 erhielt Aalto mit der Einladung zur INTERBAU seinen ersten Auftrag in Deutschland; und 1968 wurde mit dem Stephanus-Gemeindezentrum das letzte unter seiner Ägide errichtete Gebäude in Deutschland fertiggestellt.

Die ersten Arbeiten über Aaltos Wolfsburger Bauten waren vorwiegend Aufsätze in zeitgenössischen Fachzeitschriften oder Sonderdrucke über das Kulturzentrum.⁶ 1989 zeigte die Ausstellung *Geheimnis der Form – Die Architektur Alvar Aaltos* im Wolfsburger Kulturzentrum erstmals alle drei Wolfsburger Bauten, die in einer kleinen Broschüre zusammengefasst sind.⁷

Die parallel zur EXPO 2000 in Hannover von der Stadt Wolfsburg organisierte Ausstellung rückte das Alvar-Aalto-Kulturhaus ins Zentrum einer Auseinandersetzung mit Aaltos Wolfsburger Bauten. Der begleitende Ausstellungskatalog, der die besonderen Qualitäten von Aaltos Architektur auch einem architektonisch nicht geschulten Publikum zugänglich machen wollte, präsentierte erstmals die 1958 angefertigten Vorentwürfe für das Kulturzentrum von Aalto und Paul Baumgarten.⁸

Über Aaltos Kirchen in Wolfsburg wurde, anders als über das Kulturhaus, in zeitgenössischen Zeitschriften weitaus weniger berichtet. In Hugo Schnells grundlegender Darstellung der Sakralarchitektur des 20. Jahrhunderts in Deutschland blieben beide Wolfsburger Kirchen unberücksichtigt.⁹ Ebenso wenig erwähnt werden sie in Barbara Kahles ähnlich angelegter Arbeit und in der von Wolfgang Jean Stock herausgegebenen Publikation zum europäischen Kirchenbau sowie in Kerstin Wittmann-Englerts neuerer Untersuchung zu den Kirchenbauten der deutschen Nachkriegsmoderne.¹⁰ John Burchard bemerkte zur Heilig-Geist-Kirche in

4 Aaltos Beitrag zum engeren Wettbewerb für ein Bürohaus der „Benzin und Petroleum Aktiengesellschaft“ in Hamburg (1964) wird nicht behandelt. Zu diesem Wettbewerb siehe Deutsche Bauzeitung 1964, Jg. 98, H. 10, S. 771–774; Baumeister 1964, Jg. 61, H. 10, S. 1146–1154; Fleig 1978, S. 74–77; Schildt 1994, S. 144. Ebenso wenig einbezogen wurde der kaum dokumentierte Wettbewerb „Stadtmittelpunkt Leverkusen“ (1959–1960). Zu diesem Wettbewerb siehe Bauwettbewerbe 1969; Fleig 1971, S. 22–25; Schildt 1994, S. 96 f.

5 Lampugnani 1998, S. 217.

6 Vgl. Kühne 1962a, S. 1143; Joedicke 1963, S. 62; Sonderdruck Deutsche Bauzeitschrift 1964, H. 3; Maaß 1988.

7 Vgl. Maaß 1989.

8 Vgl. Siegfried 2000.

9 Vgl. Schnell 1973.

10 Vgl. Kahle 1990; Stock 2002; Wittmann-Englert 2006.

seiner Publikation beiläufig: “But the structure in Wolfsburg leaves an impression of somewhat too much architecture and somewhat too little church.”¹¹

Demnach wurde Aaltos qualitativer Beitrag zur Kirchenarchitektur der Nachkriegszeit in Wolfsburg bisher wenig gewürdigt und in der kunsthistorischen Literatur kaum diskutiert. Erst 1999 veröffentlichte Holger Brülls zwei Abhandlungen zu Aaltos Kirchen in Wolfsburg.¹² Die wenigen Publikationen, die sich mit Aaltos Arbeiten in Wolfsburg im Speziellen und seinen Bauten in Deutschland im Allgemeinen auseinandersetzen, erschienen seit 1998. Eine weltweit präsentierte Retrospektive machte auf den finnischen Architekten aufmerksam und weckte ein wachsendes Interesse an seiner Architektur in der kunsthistorischen Forschung. Die Kataloge, die anlässlich der Ausstellungen in der Kunsthalle in Helsinki,¹³ im Museum of Modern Art in New York¹⁴ und an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich erschienen,¹⁵ brachten neue Einblicke in sein Werk. Hervorzuheben ist der von Peter Reed verfasste Aufsatz *Alvar Aalto and the New Humanism of the Postwar Era*.¹⁶ Er stellt die Architektur Aaltos erstmals in den Kontext der deutschen Architektur der Nachkriegszeit, und es gelingt ihm, Aaltos architektonischen Beitrag in Deutschland von einem bisher wenig berücksichtigten Standpunkt aus zu besprechen.

Den ersten zusammenhängenden Überblick über Aaltos Bauten in Deutschland bietet der 1999 unter dem Titel *Mensch & Natur. Alvar Aalto in Deutschland* erschienene Tagungsband zum einhundertjährigen Bestehen der Bauhaus-Universität in Weimar.¹⁷ Aufschlussreich ist insbesondere Dörte Kuhlmanns Einführung, die aufzeigt, dass die Bewertung von Aaltos Architektur als organisch, natürlich oder human Rezeptionsphänomene sind, die nur in ihrem jeweiligen Kontext Bedeutung haben. Folgerichtig regte Kuhlmann zu einer kritischen Auseinandersetzung mit diesen vermeintlichen Kennzeichen der Architekturauffassung Aaltos an. Diesen kritischen Ansatz führte das im gleichen Jahr erschienene Werk *The Use and Abuse of Paper. Essays on Alvar Aalto* weiter.¹⁸

Besonders Göran Schildt machte sich um die Aalto-Forschung verdient. Nach einer ersten umfassenden Materialsammlung aus dem Nachlass des Architekten veröffentlichte er eine ausführliche Biografie in drei Bänden.¹⁹ Mit *Alvar Aalto. The complete Catalogue of Architecture*,

11 Burchard 1966, S. 134. Feuerstein 1968, S. 63, erwähnt ausschließlich Aaltos Stephanuskirche in Detmerode. Gieselmann 1972, S. 64, bildet die Heilig-Geist-Kirche ab.

12 Vgl. Brülls 1999a; Brülls 1999b.

13 Vgl. Tuomi 1998. Die vom Museum für Finnische Architektur in Helsinki recherchierte und vorbereitete Wanderausstellung wurde von Februar 1998 bis Dezember 1999 in Rotterdam, Essen, Stockholm, Lissabon, Berlin, Glasgow und Aalborg gezeigt.

14 Vgl. Reed 1998. Das Museum of Modern Art, New York, widmete Aalto 1998 eine umfangreiche Retrospektive. Es ist zu bedauern, dass diese Ausstellung nicht in Deutschland gezeigt wurde, wo Aalto außerhalb Finnlands überwiegend tätig war. Lediglich im Design Zentrum Nordrhein Westfalen in Essen wurde für drei Wochen die in Helsinki konzipierte Wanderausstellung Ende 1998 gezeigt.

15 Vgl. Jokinen/Maurer 1998.

16 Vgl. Reed 1998, S. 95–115. Reed veröffentlichte diesen Aufsatz später in deutscher Sprache als selbstständige Publikation mit zahlreichen Abbildungen: Reed 2000.

17 Vgl. Kuhlmann 1999.

18 Vgl. Jormakka/Gargus/Graf 1999.

19 Vgl. Schildt 1984; Schildt 1986; Schildt 1991.

Design and Art legte Schildt dann ein umfangreiches Werkverzeichnis vor.²⁰ Es dürfte das ältere, noch von Aalto selbst in enger Zusammenarbeit mit Karl Fleig erarbeitete Werkverzeichnis ablösen.²¹

1997 veröffentlichte Schildt erneut in revidierter und erweiterter Form Aaltos wichtigste Schriften unter dem Titel *Alvar Aalto in his own words*.²² Wie bereits in der Biografie und im Werkkatalog aus der Feder Schildts sind die bibliografischen Angaben auch hier unvollständig oder fehlen größtenteils. Bei Aaltos Schriften hat Schildt in den Quellentexten seine Kürzungen und Veränderungen nicht markiert. Eine systematische und kritische Ausgabe bleibt noch immer ein Desiderat.

Die vorliegende Untersuchung beruht vor allem auf einer umfangreichen, systematischen Auswertung von Aaltos Nachlass, der sich in seinem ehemaligen Atelier in Helsinki befindet. Neben älteren Büchern aus Aaltos Bibliothek umfasst er auch unveröffentlichte Manuskripte und Notizen zu Aufsätzen und Vorträgen. Zum größten Teil aber bilden Pläne und Skizzen, einige Modelle und zahlreiche Briefe, darunter auch Briefkonzepte und Durchschläge von Aalto selbst, diesen Nachlass. Zur Zeit des Forschungsaufenthalts war der Bestand noch nicht vollständig sortiert. Zusätzlich wurde das Alvar-Aalto-Museum in Jyväskylä und das Archiv des finnischen Architektenverbands SAFA in Helsinki konsultiert. Recherchen im Wolfsburger Stadtarchiv, in den Pfarrarchiven der ev.-luth. Stephanusgemeinde, der Heilig-Geist-, Christus-, Paulus- und Kreuz-Kirchengemeinde, im Kirchenkreisamt in Wolfsburg sowie im Kirchenamt für Bau- und Kunstpflege in Celle ergänzen die zusammengetragenen Materialien. Recherchen in den Stadtarchiven von Bremen, Darmstadt, Essen, Leverkusen, Castrop-Rauxel, Gießen und Mannheim, im Germanischen Nationalmuseum Nürnberg, im Unternehmensarchiv der Volkswagen AG in Wolfsburg und der GEWOBA in Bremen vervollständigen die Quellengrundlage. Die Konsultation der Nachlässe der Architekten Hans Scharoun, Hugo Häring, Paul Baumgarten und Werner Hebebrandt (Stiftung Archiv Akademie der Künste, Berlin) lieferten weitere Informationen über das Wirkungsumfeld Aaltos. Dazu wurden auch der Nachlass Otto Völckers' (Architekturmuseum der Technischen Universität München) sowie die Nachlässe von Ernst May (Deutsches Architekturmuseum, Frankfurt a.M.), Walter Gropius und László Moholy-Nagy (Bauhaus Archiv, Berlin) gezielt gesichtet. Die Gespräche mit Zeitzeugen (die Architekten Mikko Merckling und Peter Koller junior, die Wolfsburger Pastoren Eckhard Fedrowitz und Egon Meyer, der Bauingenieur Claus Huhnholz und Christa Hesse, die Witwe des Wolfsburger Oberstadtdirektors Dr. Wolfgang Hesse und der Gießener Oberbürgermeister Dr. Bernd Schneider) waren sehr ergiebig. Das recherchierte Quellenmaterial und die umfassende Auswertung zeitgenössischer Architekturfachzeitschriften ist Ausgangsbasis für die Analyse.

20 Vgl. Schildt 1994.

21 Vgl. Fleig 1970; Fleig 1971; Fleig 1978.

22 Vgl. Schildt 1997. Erstmals publizierte Schildt Aaltos Schriften unter dem Titel *Luonnoksia* (Entwürfe) 1972. Eine schwedische Übersetzung *Skisser* erfolgte im gleichen Jahr. 1978 erschien eine englische Übersetzung mit dem Titel *Alvar Aalto 1898–1976. Sketches*. Eine italienische Übersetzung mit dem Titel *Alvar Aalto. Idee di architettura. Scritti scelti 1921–1968* erschien 1987.

1. WOLFSBURG

1.1 Nationalsozialismus

Die Geschichte Wolfsburgs ist eng mit dem dortigen Automobilwerk verbunden.¹ Der nationalsozialistischen Utopie einer Massenmotorisierung folgend, entschied Hitler den 1934 von Ferdinand Porsche konstruierten Kleinwagen in einem neu errichteten Werk unter der Verantwortung der Deutschen Arbeitsfront (DAF) in Serienfertigung herzustellen. Deren Leiter, Robert Ley, organisierte den Aufbau des Werks, wozu Ende Mai 1937 die Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagens m.b.H. (Gezuvor) gegründet wurde, zum Jahreswechsel 1938/39 umbenannt in Volkswagenwerk GmbH. Nach amerikanischem Vorbild² entstand die Fabrik auf einem verkehrsgünstig am Mittellandkanal östlich der Ortschaft Fallersleben gelegenen, bislang nur landwirtschaftlich genutzten Gelände nach einem gemeinsamem Plan von vier Architekten. Karl Kohlbecker, Emil Rudolf Mewes und die Architektengemeinschaft Fritz Schupp und Martin Kremmer reichten zunächst drei eigene Entwürfe ein, die Albert Speer begutachtete und Hitler zur Entscheidung vorlegte.

Schon bei der Grundsteinlegung des Volkswagenwerks am 26. Mai 1938 verkündete Hitler in seiner Rede, zugleich mit der Fabrik „eine vorbildliche deutsche Arbeiterstadt“ zu bauen, „eine Lehrstätte aus der Stadtbaukunst sozialer Siedlungen“.³ Die ursprüngliche Idee dazu geht allerdings auf die Initiative eines der drei Geschäftsführer der Gezuvor, Bodo Lafferentz, zurück, der zuvor Leiter des Amtes *Reisen, Wandern, Urlaub* innerhalb der DAF-Organisation Kraft durch Freude (KdF) war. Er wollte damit die Region für qualifizierte Facharbeiter attraktiv machen und die zugezogenen Arbeiter sesshaft werden lassen, damit sie hier eine neue Heimat finden.⁴

Die Verhandlungen der Gezuvor mit dem Regierungspräsidenten von Lüneburg sowie dem Oberpräsidenten von Hannover führten durch eine Verordnung des Oberpräsidenten von Hannover am 1. Juli 1938 zur Gründung der Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben.⁵ Mit einem Führererlass vom 6. Juli bewirkte Speer formal die Aufnahme der Stadt des KdF-Wagens

1 Zur Geschichte des Volkswagenwerks vgl. Mommsen/Grieger 1996.

2 Vgl. Grieger 1995.

3 Hitler, zit. nach Recker 1981, S. 7. Zum Planungskonzept der Stadt des KdF-Wagens vgl. Schneider 1978; Mattausch 1981; Kautt 1983.

4 Vgl. Uebler 1940.

5 Dazu wurden die ehemaligen Gemeinden Heßlingen und Rothehof-Rothenfelde unter Einbeziehung zusätzlicher Flächen von den benachbarten Gemeinden Fallersleben, Sandkamp, Mörse und Hattorf zusammengelegt. Die Stadt und der projektierte Wagen erhielten provisorisch den Namen der Freizeitorganisation der DAF *Kraft durch Freude*.

in den Kreis der ihm unterstehenden, neu zu gestaltenden deutschen Städte.⁶ Somit konnte der Aufbau der Stadt ohne Rücksicht auf die bestehenden planungs- und bauordnungsrechtlichen Bestimmungen sowie die zuständigen regionalen und lokalen Behörden erfolgen.⁷ Dabei hatte das Industrierwerk hinsichtlich Standort und Bau eindeutig Priorität. Nach ihm wurde die Stadt ausgerichtet, ohne dass ihre Gestaltung im Detail genau definiert war. Die Größe der Belegschaft bestimmte die zu erwartende Einwohnerzahl: Eine Stadt für 90.000 Menschen sollte in drei geplanten Ausbaustufen entstehen. Während der gründlich vorbereitete Werksbau zügig fertiggestellt war, verzögerte sich der Beginn des Stadtbaus, da er weder architektonisch noch organisatorisch vorausgeplant war. Daher lag die Anzahl der für den Stadtbau verfügbaren Arbeitskräfte weit unter dem erforderlichen Kontingent.⁸ So zeichnete sich schon zu Beginn der Stadtgründung ein starker Interessenkonflikt und ein Abhängigkeitsverhältnis zwischen der Stadt und dem Werk ab.

Es war kennzeichnend für das Automobilwerk, dass sich bereits mitten in der Aufbauphase ein Arbeitskräfteengpass abzeichnete. Die aus allen Teilen des ehemaligen Deutschen Reichs und dem Ausland angeworbenen Arbeitskräfte⁹ – darunter mehrere Tausend Italiener – waren in einer betriebseigenen Barackensiedlung, dem Gemeinschaftslager, untergebracht, das bereits im Frühjahr 1938 gegenüber dem Werk errichtet wurde.¹⁰ Das Gemeinschaftslager wurde später östlich der heutigen Porschestraße um das Ostlager erweitert. Die genormten Baracken waren so in Reihen angeordnet, dass weder Höfe noch Orte der Begegnung entstanden.¹¹ Mit größerem baulichem Aufwand – sanitären Anlagen und Vorgärten – entstanden die Holzbaracken im „Reislinger-Lager“ für deutsche Arbeiter, denen nach dem Baustopp 1942 alternativer Wohnraum zur Verfügung gestellt werden musste.

Nach Kriegsbeginn stellte das Volkswagenwerk seine Produktion auf Rüstungsgüter um: Statt den angekündigten Volkswagen auszuliefern, nahm das Unternehmen Aufträge der Luftwaffe an und fertigte Militärkraftfahrzeuge. Seit Sommer 1940 rekrutierte das Volkswagenwerk verstärkt Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene aus West- und Osteuropa und schließlich KZ-Häftlinge.¹² Ihre diskriminierende Behandlung führte zu einer ethnischen Hierarchisierung der Arbeit.¹³ Für die zwangsverpflichteten und deportierten Arbeiter richtete das Werk 1942 auf dem Betriebsgelände ein Konzentrationslager ein. Seit dem Frühjahr 1944 befand sich

6 Vgl. Schneider 1978, S. 44 f.

7 Den Boden für das Werk und die Stadt erwarb die Gezuvor zunächst durch Kauf und später, aufgrund wachsender Widerstände der Eigentümer, unter Anwendung des *Gesetzes über die Landbeschaffung zum Zwecke der Wehrmacht* (vgl. dazu Mattausch 1981, S. 156 f.).

8 Vgl. dazu die Klage Peter Kollers in einem Brief an Ferdinand Porsche vom 9.8.1940, in: Hilterscheid 1970, S. 83, dort Anm. 66; vgl. auch Koller 1939, S. 8, dort Anm. 14.

9 Die Ausländerbeschäftigung stellte ein wesentliches Charakteristikum der Unternehmensentwicklung zwischen 1938 und 1945 dar (vgl. Mommsen/Grieger 1996, S. 283–311; Grieger 1996, S. 79; Grieger 2003).

10 Das Areal zwischen der heutigen Heinrich-Nordhoff-Straße, Porschestraße und Kleiststraße.

11 Vgl. Mittag 1996, S. 103.

12 Der Einsatz von KZ-Häftlingen resultierte keineswegs aus einem Arbeitskräftemangel durch die übernommenen Rüstungsaufträge. Vielmehr sollte mit ihnen das seit dem Frühjahr 1941 brachliegende Bauvorhaben des Werks- und Stadtbaus vorangetrieben werden (vgl. Grieger 1996, S. 80).

13 Vgl. Grieger 2003; Siegfried 1988; Siegfried 1993. Zwangsarbeiterinnen und -arbeiter machten seit 1944 mehr als zwei Drittel der gesamten Belegschaftsangehörigen aus.

am Westrand der geplanten Stadt auf dem Laagberg ein Außenlager des Konzentrationslagers Neuengamme.

Entgegen der NS-Propaganda, die die Stadt des KdF-Wagens als Musterstadt nationalsozialistischen Wohnungs- und Städtebaus propagierte, traten Massenquartiere mit genormten Baracken im Dritten Reich an die Stelle eines städtebaulichen Entwurfs für Wolfsburg. Bereits das erste ideologisch geprägte Bauprogramm der neuen Stadt des KdF-Wagens platzierte sogenannte Gemeinschaftshäuser in den Mittelpunkt der einzelnen Ortsgruppen, und zentral übergeordnet waren „Bauten der Gemeinschaft“¹⁴ vorgesehen. Die Konzentration einer so großen Anzahl Industriearbeiter in einem Gebiet und die Ausrichtung auf einen einzigen, standortgebundenen Konzern machten es erforderlich, „seelische und materielle Fürsorge ... weit über das Maß bestehender Siedlungskerne hinaus“¹⁵ in der Stadtplanung zu berücksichtigen. Deshalb sollten gleichzeitig mit den Wohnungsbauten öffentliche Einrichtungen geplant werden, um den schwierigen Integrationsprozess der Bevölkerung am neuen Industriestandort zu erleichtern und die Identifikation mit der neuen Heimat zu unterstützen, sozusagen die „geistige und seelische Stadtwerdung“¹⁶ der materiellen Stadtgründung nachfolgen zu lassen.

Im November 1937 wurde der Kärntner Stadtplaner Peter Koller (1907–1996) auf Albert Speers Empfehlung hin von der Gezuvor zur Planung der KdF-Stadt aufgefordert.¹⁷ Nachdem er seinen ersten Entwurf in enger Fühlungnahme mit Speer und an dessen monumentale „Achsenplanungsmodelle“ angelehnt modifizierte, wurde er mit der Ausführung beauftragt.¹⁸ Koller entwarf ein anspruchsvolles, leicht zu überschauendes Gartenstadt-Konzept mit großzügig angelegten radial- und ringförmigen Verkehrsstraßen. (Abb. 1) Dabei konzentrierte er sich auf die Herausbildung eines politischen und kulturellen Zentrums, das sich am nördlich des Mittellandkanals gelegenen Werksstandort orientierte. Entsprechend musste die Stadt südlich des Werks geplant werden. Die vom Süden kommende Braunschweiger Heerstraße wurde nicht um den Klieversberg herum zum Werk geführt, sondern stieß direkt auf den Berg, denn hier war auf der höchsten Erhebung des Geländes ein riesiges Partei- und Kulturforum geplant. Unterhalb des Forums sollte eine breite Prachtstraße mit einer drei- bis viergeschossigen Bebauung für Geschäfte und Büros sowie dem Rathaus entstehen. An den Enden der Prachtstraße waren kreisförmige Verkehrsknotenpunkte angeschlossen, auf die weiterführende nördliche Zufahrten mündeten, die eine direkte Verbindung zu den beiden Haupteingängen des Werks

14 Zum nationalsozialistischen Konzept dieses Bautyps vgl. Umlauf 1967, S. 331: „Diese Bauten werden daher weniger die Individualität der einzelnen Städte zum Ausdruck zu bringen haben als vielmehr den das ganze Reich umfassenden Willen der Führung.“

15 Aktenvermerk der Landesplanungsgemeinschaft Hannover–Braunschweig über das Siedlungsvorhaben in Broistedt vom 7.6.1937, zit. nach Recker 1981, S. 95, dort Anm. 112.

16 Stellungnahme der Reichsstelle für Raumordnung (RfR) vom 22.10.1937, zit. nach ebd., S. 37.

17 Koller studierte von 1925 bis 1929 an der Technischen Hochschule in Wien und war das Wintersemester 1928/29 an der Technischen Hochschule in Berlin bei Hermann Jansen, bei dem er von Anfang 1930 bis Ende 1931 Assistent war. In dieser Zeit freundete sich Koller mit Albert Speer an, der von 1927 bis 1932 Assistent bei Heinrich Tessenow war. Speer holte Koller, der sich inzwischen mangels Aufträgen auf einen Bauernhof in Kärnten zurückgezogen hatte, 1933 wieder nach Berlin zurück (vgl. Koller 1991: Mein beruflicher Lebensweg [Privatbesitz]).

18 Der erste Entwurf – von Koller „springendes Pferd“ genannt – ist nicht erhalten (zur Rekonstruktion vgl. Schneider 1978, S. 34 f.; Kautt 1983, S. 35).

aufnahmen. Um den Klieversberg herum führten ein enger und ein weiter Verkehrsring, um die sich einzelne überschaubare Wohnsiedlungen gruppierten, die in sechs Ortsgruppen der NSDAP mit jeweils 15.000 Einwohnern gegliedert und organisiert werden sollten. Dabei bildet jede Ortsgruppe eine abgeschlossene strukturelle Einheit, die sich jeweils auf ein eigenes Zentrum, ein von der NSDAP errichtetes Gemeinschaftshaus konzentriert.

Über die architektonische Gestaltung und genaue städtebauliche Position liegen keine konkreten Angaben vor. Den *Richtlinien für die Errichtung von Gemeinschaftshäusern* der NSDAP entsprechend, sollte in ihnen die „nationalsozialistische Weltanschauung und Baukunst“¹⁹ zum Ausdruck kommen. Dem von Himmler formulierten Ziel der „politischen, kulturellen und sozialen Betreuung“²⁰ im Gemeinschaftshaus diente ein umfangreiches Raumprogramm. Neben den Räumen für die entsprechenden Dienststellen (u. a. DAF, SS, SA, HJ) und der sogenannten Gesundheitsstation waren insbesondere Gemeinschaftsräume vorgesehen: ein großer und ein kleiner Saal, eine Gaststätte, eine Bibliothek, ein Lese- und ein Spielzimmer. Damit werden, wenn auch in gänzlich anderer Form und politischer Zielsetzung, teilweise Einrichtungen genannt, die später im Programm des Kulturhauses wieder aufgegriffen wurden. Die NSDAP beabsichtigte mit der Errichtung dieser Gemeinschaftshäuser, „das gesellige Leben der Ortsgruppe weitgehend in der Hand (zu) haben und (zu) überwachen und damit auch eine gewisse politische Kontrolle auszuüben.“²¹ Die Gemeinschaftshäuser demonstrieren zugleich den totalitären Gestaltungs- und Machtanspruch des nationalsozialistischen Regimes auf alle Lebensbereiche.

Das Partei- und Kulturforum auf dem Klieversberg war von der NSDAP als Stadtzentrum vorgesehen. Entsprechend der monumentalen Planung der „Neugestaltungsstädte“, sah Kollers Entwurf einprägsame, mächtige Großbauten dafür vor.²² Zur baulichen Darstellung einer nach den Prämissen Hitlers organisierten neuen Gesellschaftsordnung gebührte ihnen der ranghöchste Platz im „Stadtorganismus“²³. Über Bestimmung und Gestalt der konkreten Bauten dieses Zentrums für Wolfsburg liegen jedoch keine Informationen vor. Als Gemeinschaftsbauten für die sogenannte Kultur- und Gemeinschaftspflege waren auf einem Flächenplan genannt: KdF-Saalbau, Kundgebungshalle, Ausstellungshalle, Bücherei, Theater und Kino.²⁴

Das Partei- und Kulturforum, angelehnt an Hermann Gieslers Konzept für das Gauforum in Weimar, zeigt einen quadratischen Aufmarschplatz mit einer achsial angeordneten Versammlungshalle, von der eine monumentale steile Freitreppe zum Fuß des Klieversbergs führt.²⁵ Hier liegt – dem ideologischen Kern der Stadt untergeordnet – das Rathaus als Ort der kommunalen Selbstverwaltung. Auf dem Berg waren noch vier frei stehende Bauten um den Platz herum angeordnet: im Westen ein halbkreisförmiger monumentaler Bau, bei dem

19 Richtlinien für die Errichtung von Gemeinschaftshäusern, zit. nach Teut 1967, S. 206.

20 Himmler, zit. nach ebd., S. 353.

21 Besprechungsvermerk vom 11.4.1939, zit. nach Recker 1981, S. 60 f.

22 Zu den Neugestaltungsstädten gehörten u. a. die sogenannten Führerstädte Berlin, München, Nürnberg, Hamburg und Linz sowie die Gauhauptstädte (vgl. Durth/Gutschow 1993, S. 22–30).

23 Umlauf 1941, S. 330.

24 Vgl. Recker 1981, S. 61–63; Weihsman 1998, S. 895 f.

25 Vgl. Giesler 1982, S. 119–127; Weihsman 1998, S. 870 f.

es sich um ein Theater handeln könnte, ihm gegenüber vermutlich ein Glockenturm und auf den beiden Längsseiten noch ein kammartiger und ein längsrechteckiger Bau mit zwei Innenhöfen. Eine im Büro der Stadtplanung überlieferte, undatierte Skizze nach einem Entwurf von Herbert Neumeister zeigt das Gauforum als erhöht liegende Stadtkrone.²⁶ (Abb. 2) Der Begriff „Stadtkrone“ wurde vermutlich von Neumeister in den lokalen Kontext eingeführt. Auch auf dem sogenannten Großgrünplan der Stadt des KdF-Wagens (1938–1943) vom Landschaftsplaner Wilhelm Heintz ist das Partei- und Kulturforum ausdrücklich als Stadtkrone bezeichnet.²⁷ Die Skizze nach Neumeister steigert durch die Froschperspektive die monumentale Wirkung des Partei- und Kulturforums und zeigt anschaulich, dass „die ‚Foren‘ nicht eine belebte Mitte der Städte, sondern Ehrfurcht gebietende Tempelbezirke bilden“²⁸ sollten. Bruno Taut dagegen hatte sein Konzept der Stadtkrone als sozialutopisches, die Trennungen nach Klassen und Nationen überwindendes Gesellschaftsideal entwickelt.²⁹ Dabei war er stark geprägt von seinem Lehrer Theodor Fischer, der sowohl der Gartenstadt- als auch der Volkshausbewegung sehr nahestand und das Idealbild seiner Volkshäuser beschrieb als „ein Haus, ... nicht zum Lernen und Gescheitwerden, sondern nur zum Froh werden, nicht zum Anbeten nach diesem oder jenem Bekenntnis, wohl aber zur Andacht und zum inneren Erleben.“³⁰

Die Planung der Stadt des KdF-Wagens zeigt beispielhaft, wie die Nationalsozialisten städtebauliche Leitbilder übernahmen und ideologisch instrumentalisierten: Die Idee der Stadtkrone in ihrer Funktion als städtebauliche architektonische Dominante und der Begriff „Stadtkrone“ wurden im Nationalsozialismus hemmungslos weiter benutzt.³¹ Im Unterschied zu Tauts Idee verfolgte die nationalsozialistische Führung mit den öffentlichen Bauten vorrangig das Ziel, die „Bevölkerung zu einer Gemeinschaft zu formen und damit an die Stadt und an die Werke zu binden.“³² Der systematische Zugriff des nationalsozialistischen Staates auf das Kultur- und Freizeitleben zielte auf Kontrolle, Konfliktvermeidung und letztlich Gleichschaltung.

Weiterhin kam der Stadtkrone mit gewissermaßen religiöser Aura eine den mittelalterlichen Kathedralen angenäherte Zeichenhaftigkeit als Symbol einer neuen Gemeinschaft zu, die sie auch ganz konkret als Kirchenersatz zu übernehmen hatte. Denn obwohl ursprünglich bei der Neugründung der Stadt des KdF-Wagens Bauplätze für Kirchen ausgewiesen waren, entstanden bis 1951 in Wolfsburg keine solchen Neubauten. Am 12. Juli 1938 teilte das

26 Stracke/Schuster 1988, S. 41, und Reichold 1998, S. 20, datieren die Skizze auf 1938, Weihmann 1998, S. 895, dagegen auf 1941.

27 Siehe Abbildung in: Stracke/Schuster 1988, S. 46.

28 Durth/Gutschow 1993, S. 30.

29 Vgl. Taut 1919, S. 62–70; Whyte 2001.

30 Fischer 1906, S. 6.

31 So steht in der von Speer herausgegebenen Publikation *Neue Deutsche Baukunst*, dargestellt von Rudolf Wolters, Berlin 1940, S. 10: „Die Form, die äußere Gestalt der neuen Bauten geht aus ihrem Inhalt, ihrem Sinn und Zweck hervor. Diese Bauten dienen dem Volksganzen: Saalbauten, Theater- und Feierräume. Alle übrigen neuen Gebäude des Staates und der Bewegung werden mit diesen zusammengefaßt in geschlossener Wirkung zu großen repräsentativen Straßen- und Platzräumen. Diese sollen unsere neuen Stadtkronen, die Mittelpunkte unserer heutigen Städte sein.“

32 Briefentwurf der Reichsstelle für Raumordnung (RfR) an den Reichsfinanzminister von 1939, zit. nach Recker 1981, S. 38.

Reichskirchenministerium der Gezuvor mit, dass „bei der Planung der Stadt des deutschen Volkswagens ... geeignete Plätze für Bauten zur Versorgung der kirchlichen Bedürfnisse der Bevölkerung, deren Kosten grundsätzlich die Kirche zu tragen hat, in den Gesamtplan einzubeziehen“³³ seien. Danach sollte in Absprache zwischen dem Stadtbaubüro, das unter der Leitung von Peter Koller lag, und den Verantwortlichen der katholischen und evangelischen Kirche die Grundstücke für den Kirchenbau ausgewiesen werden. Für jede Konfession waren vier Kirchen vorgesehen.

Auf persönliche Weisung Hitlers wurden diese Planungen jedoch eingestellt. Albert Speer teilte als Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt am 28. November 1940 Koller überraschend mit: „Kirchenbauplätze können in der Stadt des KdF-Wagens nicht ausgewiesen werden, da die Planung hier nicht abgeschlossen ist und auch in absehbarer Zeit nicht abgeschlossen werden kann. Es wird daher nur übrigbleiben, ein Enteignungsverfahren gegen das Landeskirchenamt in Hannover einzuleiten.“³⁴ Vorhandene Kirchenbauten wie die beiden ältesten Kirchen Wolfsburgs – die St. Annenkirche (um 1250) und die erstmals 1434 erwähnte St. Marienkirche – waren im Bebauungsplan der neu gegründeten Stadt nicht berücksichtigt. Die Kirche als nicht staatliche Organisation stellte für das nationalsozialistische Regime eine zu große weltanschauliche Konkurrenz dar.

Die Stadtkrone und die Gemeinschaftshäuser wurden nie realisiert. Vorrang hatte die Fertigstellung der Fabrik, die zunächst als Propagandamittel Hitlers und schließlich als Lieferant von Kriegsmaterial ein wichtiges machtpolitisches Instrument war. Wie Kollers Entwurf deutlich macht, sollte der nationalsozialistische Städtebau „nicht nur Ausdruck einer hierarchisch aufgebauten Gesellschaftsstruktur sein, sondern diesen Gesellschaftsaufbau selbst fördern.“³⁵

Ein axiales, fast rechtwinkliges Netz breiter Straßen gliedert die Stadtteile in einzelne Quartiere. Beispielsweise entstanden entlang der Schlieffenstraße (heute Goethestraße) und Moltkestraße (heute Schillerstraße) eine streng am Straßenraum ausgerichtete Blockrandbebauung mit zwei- bis dreigeschossigen Wohnhäusern. Die zugrunde liegende Symmetrie setzt sich in einheitlicher formaler Gestaltung fort: Mit gleichen Gebäudehöhen und -tiefen, den charakteristischen roten Sattel- bzw. Walmdächern und den streng linear entwickelten Gebäudefluchten bieten sie noch heute ein klassizistisch anmutendes Erscheinungsbild. Eine besondere innerstädtische Identifikationszone hatte die Stadt nicht, selbst eine Erstausrüstung an öffentlichen Einrichtungen und eine Infrastruktur fehlten fast vollständig. Versorgungs- und Gemeinschaftseinrichtungen entstanden als Provisorien entlang des Schachtwegs in unmittelbarer Nähe zum sogenannten Gemeinschaftslager und damit zum Volkswagenwerk. Hier konzentrierten sich die städtischen Funktionen wie Ämter und Banken.

Für kulturelle Veranstaltungen wurde nach einem Entwurf von Julius Schulte-Frohlinde 1938 die riesige und dominante Tullio-Cianetti-Halle am ehemaligen Festplatz der Arbeit (heu-

33 Reichskirchenministerium der Gezuvor, zit. nach Siegfried 1979, S. 2.

34 Ebd., Dokument 34, o.P. Mommsen/Grieger 1996, S. 279, nennen für die verordnete Einstellung der Kirchenbauplanung wirtschaftspolitische Gründe.

35 Forndran 1984, S. 59.

te Robert-Koch-Platz) als Freizeithalle des Gemeinschaftslagers aus Holz errichtet.³⁶ Insgesamt 5.000 Menschen fasste die rechteckige Halle; die Giebelfront schmückten drei flache Holzskulpturen mit volkstümlichen Motiven: Drei Figuren – ein Arbeiter mit Schaufel, ein Bauleiter mit Plan und ein Zimmermannsgeselle – symbolisierten die Arbeit am Bau.

Die Versammlungshalle brannte unmittelbar nach Kriegsende 1945 ab. Während die Werksanlagen des Volkswagenwerks nur geringfügig beschädigt wurden und die Stadt (falls man sie bereits als solche bezeichnen konnte) selbst von Bombenangriffen weitestgehend verschont blieb, waren die Werkshallen erheblich zerstört.³⁷

1.2 Neuanfänge

„Städte werden immer für eine Gesellschaft gebaut, die es gibt oder geben soll; Planung ohne politisches Ziel gleicht einem Schneider, der Maßanzüge anfertigt, ohne zu wissen, wer sie tragen soll.“³⁸ Der Träger des Maßanzuges – um in diesem Bilde Max Frischs zu bleiben – war für die Stadtplanung Wolfsburgs nach Kriegsende eine demokratisch strukturierte Gesellschaft, die sich von den ideologischen Vorstellungen des nationalsozialistischen Regimes bewusst distanzierte. Als einziges Industrieunternehmen dominierte das Volkswagenwerk die Stadt und bestimmte auch nach 1945 ihre Wirtschaftskraft und -struktur. Das enorme Bevölkerungswachstum Wolfsburgs – allein bis 1958 verdreifachte sich die Einwohnerzahl auf 54.000 – steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem prosperierenden Volkswagenwerk, das auch den Städtebau beeinflusste.

Die Nachkriegssituation in Wolfsburg unterschied sich von den vielen im Krieg zerstörten Städten dadurch, dass eine kommunalpolitische Tradition fehlte, auf die man hätte zurückgreifen können. Die Stadt hatte zunächst die „Versäumnisse aus der Gründungsphase“³⁹ in der Zeit des nationalsozialistischen Regimes zu tragen. Die Frage des Eigentums an Grund und Boden war ungeklärt. Es gab kaum Wohnraum, und die Stadt stellte nicht viel mehr als eine Werksiedlung dar: „Eine Stadt wie Wolfsburg, die ihre Existenz dem Dritten Reich verdankte, schien keine Zukunft mehr zu haben. VW war stillgelegt, die Eigentümerfrage war ungeklärt, die Stadt, eine große Baustelle selbst in ihrer Blütezeit im Dritten Reich, war durch ihre Zonenrandlage regionalpolitisch auf ein Abstellgleis geraten.“⁴⁰

36 Mittag 1996, S. 101 f., weist auf die formale Ähnlichkeit der Tullio-Cianetti-Halle zu den Kraft durch Freude-Hallen, die 1936 anlässlich der Olympischen Spiele in Berlin errichtet wurden. Ferner ist das von Speer entworfene und von Schulte-Frohlinde zwischen 1937 und 1939 errichtete Gemeinschaftshaus der Siedlung Mascherode in Braunschweig zu nennen (vgl. Weihsmann 1998, S. 316 f.). Folgerichtig wurde die Wolfsburger Halle 1943 in Kraft durch Freude-Halle umbenannt.

37 Eine amerikanische Einheit konnte unmittelbar nach Kriegsende die Produktion, die zunächst für die alliierten Besatzungsmächte bestimmt war, wieder aufnehmen (vgl. Mommsen 1996, S. 952–954).

38 Frisch 1998, S. 352. Nach Frisch ist Planung „Ausübung von politischer Macht. Und politische Macht, die nicht im Auftrag der Polis ... ausgeübt wird und nicht unter der Kontrolle der Öffentlichkeit steht, ist – nach dem demokratischen Begriff – illegale Macht“ (ebd., S. 352 f.).

39 Hilterscheid 1970, S. 88.

40 Von Beyme 1987, S. 159.

Vor diesem Hintergrund ist anzunehmen, dass die ursprünglich von den Alliierten geplante Demontage des Werks die Stadt vollends zerstört hätte. Die dramatische Auseinandersetzung um den drohenden Abbruch des Werks, die bis zur Währungsreform andauerte, illustriert, wie das Schicksal Wolfsburgs unmittelbar nach der Kapitulation an einem seidenen Faden hing. Daher darf der städtebauliche und kommunale Auf- und Ausbau der Stadt nach 1945 als eine zweite, auf demokratischen Prinzipien basierende Stadtgründung bezeichnet werden.⁴¹

Zunächst leiteten die amerikanischen, später die britischen Truppen Schritte zu einer Umbildung der Stadtverwaltung ein mit dem Ziel, alle aktiven Nationalsozialisten aus führenden Stellungen zu entfernen und durch politisch unbelastete Männer zu ersetzen. Am 12. Mai 1945 setzte der amerikanische Stadtkommandant eine Stadtverordnetenversammlung ein, die auf ihrer ersten legendären Sitzung am 25. Mai 1945 die ehemalige Stadt des KdF-Wagens in Wolfsburg umbenannte. Anfang Juni übernahmen die britischen Alliierten die Befehlsgewalt über die Stadt und das Werk. Am 16. Dezember 1945 konstituierte sich dann unter britischer Hoheit der Stadtausschuss. Um die Stadt beim Aufbau ihrer demokratischen Selbstverwaltung zu unterstützen, führte die britische Militärregierung am 9. Juli 1946 eine Gemeindeordnung ein.⁴² Als Besonderheit der Britischen Zone und ihrer revidierten Deutschen Gemeindeordnung oblag die Verwaltung der Gemeinde ausschließlich dem Rat. Die neue Ratsverfassung sah eine strikte Trennung zwischen dem Amt des Oberbürgermeisters und des Oberstadtdirektors vor. Da beide vom Rat gewählt wurden, war die Stellung der politischen Führung schwächer als bei einer Direktwahl. Mit den ersten Kommunalwahlen am 15. September 1946, bei der die SPD die absolute Mehrheit der Stimmen erhielt, schritt die von der britischen Militärregierung eingeleitete Demokratisierung des öffentlichen Lebens zügig voran. Die Konstituierung von Bundesregierung und Bundesrepublik und die Verabschiedung des Grundgesetzes schufen die entscheidenden Voraussetzungen für die gesellschaftliche Entwicklung auf der Grundlage einer parlamentarischen Demokratie.

Ein begünstigendes Moment für die Stadt Wolfsburg war ihre Auskreisung aus dem Landkreis Gifhorn zum 1. Oktober 1951. Die für die Stadtentwicklung Wolfsburgs entscheidende Wende markiert dann das Jahr 1955. Mit dem sogenannten Erstausrüstungsvertrag war der Anspruch der Stadt auf eine angemessene Ausstattung mit Grund und Boden geklärt. Als die kommunale Selbstverwaltung erstmals hergestellt war, konnte ab 1955 die Einrichtung einer sozialen Infrastruktur beginnen. Damit wurde „der eigenständige Charakter der Stadt als Ort der privaten Reproduktion gegenüber dem Werk als Produktionsstätte betont“⁴³, und der eigentliche Aufbau der Stadt begann. Die vordringlichsten Projekte wie Rathausneubau, Krankenhaus und Schule konnten endlich in Angriff genommen werden. Auch die Ungewissheit über die Zukunft des Werks und damit der Stadt schien endgültig beseitigt, seit die britische Militärregierung im September 1949 der Bundesrepublik Deutschland die Verantwortung übertragen hatte.⁴⁴ Inzwischen hatte Heinrich Nordhoff als Generaldirektor des Werks die

41 Vgl. Peters 1959, S. 63.

42 Vgl. Hilterscheid 1970, S. 279 f. Sielaff 1995, S. 38, dagegen nennt als Einführungsdatum bereits den 1.4.1946.

43 Harth u. a. 2000, S. 80.

44 Vgl. Turner 1985, S. 293.

Geschäftsführung übernommen.⁴⁵ Erst die positive wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands, ausgelöst durch die Währungsreform von 1948, förderte die Nachfrage nach Automobilen und bewirkte den Aufstieg des Volkswagenwerks. Seiner ursprünglichen Zweckbestimmung entfremdet, avancierte es zum Symbol des deutschen Wirtschaftswunders.

Als einziges Industrieunternehmen und wichtigster Arbeitgeber kam dem Volkswagenwerk ein besonderer Stellenwert für den kommunalpolitischen und städtebaulichen Aufbau Wolfsburgs von Beginn seiner Gründung an zu.⁴⁶ Entsprechend eng verbunden sind Stadt und Werk auch in der weiteren Entwicklung. Das Volkswagenwerk gab die entscheidenden Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung vor.⁴⁷ Besonders stark war die strukturelle Abhängigkeit der Stadtentwicklung und Kommunalpolitik vom Volkswagenwerk zwischen 1953 und 1963.⁴⁸ In dieser Zeit reichte der Machtanspruch des Werks so weit, dass die Betriebsleitung Angestellte der mittleren Führungsebene dazu aufforderte, sich für den Rat der Stadt zur Wahl zu stellen. Demnach war es üblich, dass Angestellte des Werks zugleich Mitglieder des Stadtrats waren.⁴⁹ Die späten 1950er Jahre kennzeichnete ein ausgeprägtes Streben der Stadt nach mehr Unabhängigkeit vom Werk. Als der Konzern schließlich Weltgeltung erlangt hatte, zog er sich vollständig aus der Kommunalpolitik zurück.

Auch urbanistische und architektonische Konzepte sollten der Stadt helfen, mehr Unabhängigkeit vom Volkswagenwerk zu gewinnen. Darüber hinaus musste sie sich von dem Odium einer nationalsozialistisch dekretierten Neugründung freikämpfen. Da der Stadt nur unzureichend Geld zur Realisierung ihrer Projekte zur Verfügung standen, war eine finanzielle Unterstützung des Volkswagenwerks unabdingbar.

In den 1950er und 1960er Jahren vertrat Heinrich Nordhoff als Generaldirektor das Volkswagenwerk und avancierte zugleich zu einer bestimmenden Figur Wolfsburgs. Dazu bemerkte der von 1960 bis 1970 amtierende Stadtbaurat Rüdiger Recknagel rückblickend:

„Nordhoff hat sein VW-Werk geführt wie ein absolutistisch regierender Barock-Fürst. ... Nordhoff regierte über seine Ratsherren, die alle eine schreckliche Angst vor ihm hatten, unge-

45 Bevor Nordhoff im Januar 1948 sein Amt antrat, hatte er 1942 als Generaldirektor der Opel AG in Brandenburg die Position eines Wehrwirtschaftsführers inne und war daher von der amerikanischen Besatzung nach Kriegsende „mit einem Beschäftigungsverbot belegt“ (Mommssen/Grieger 1996, S. 973 f.).

46 Bereits 1940 wurde proklamiert, dass keine weiteren Industriebetriebe in Wolfsburg angesiedelt werden sollten, um die „Einheit zwischen Stadt und Fabrik“ (Uebler 1940, S. 124) zu bewahren.

47 So avancierte Wolfsburg dank des hohen Gewerbesteueraufkommens durch das Volkswagenwerk bald zu einer der reichsten Städte Deutschlands. Die Dominanz des Volkswagenwerks in der einseitigen Wirtschaftsstruktur der Stadt erwies sich selbst in Zeiten guter Konjunktur als problematisch, da die überdurchschnittlich hohen Löhne und Sozialleistungen des Werks die Ansiedlung weiterer Industriebetriebe erschwerten.

48 Vgl. Hilterscheid 1970, S. 304–307. Zur Kritik an Hilterscheids Studie vgl. Herlyn 1982, S. 101 f.

49 Vgl. Hilterscheid 1970, S. 97, 180. 1949 waren zwanzig von insgesamt fünfundzwanzig Mitgliedern des Stadtrats im Volkswagenwerk beschäftigt (vgl. ebd., S. 255). 1954 bis 1961 war ein kontinuierlicher Rückgang der Werksangehörigen im Rat der Stadt zu verzeichnen (vgl. ebd., S. 188). Bei der Kommunalwahl am 5.12.1954 wurde der spätere Bauausschussvorsitzende Oskar Hahn, Leiter der Werbeabteilung des Volkswagenwerks, in den Rat gewählt (vgl. ebd., S. 211 f.).

nirt bis in die kleinsten Kleinigkeiten der Stadtentwicklung von Wolfsburg hinein. ... Er hat immer verlangt, daß Wolfsburg eine großzügig gebaute Stadt wird.“⁵⁰

Entsprechend stark war während seiner Ära der Einfluss des Volkswagenwerks auf die Kommunalpolitik, die sich zu dieser Zeit sogar auf das Kulturprogramm der Stadt niederschlug. So wurden sozialkritische Bühnenstücke „als für das Wolfsburger Publikum ungeeignet abgelehnt“⁵¹, und die Volkshochschule sollte im Gegenzug für eine Spende für das Kulturhaus zusage, „daß in diesem Hause nichts Negatives über das Volkswagenwerk gesagt wurde und daß keine Vorträge oder Arbeitsgemeinschaften der Volkshochschule stattfinden, die sozialen oder geistigen Unfrieden bringen könnten.“⁵² Offensichtlich hatte Nordhoff auch maßgeblichen Einfluss auf die Entscheidung von Kunstankäufen. Bei der kontroversen Diskussion um den Erwerb einer Plastik von Henry Moore hatte Nordhoff mit einer beiläufigen Bemerkung den Kauf verhindert.⁵³ Seine Haltung gegenüber der modernen und zeitgenössischen Kunst war ambivalent. Dies wirkte sich auch auf die seit 1952 von Nordhoff initiierten Kunstausstellungen aus, denn die von 1952 bis 1967 organisierten acht Ausstellungen lassen kein systematisches Programm erkennen. Vielmehr richtete sich die Auswahl der gezeigten Werke ausschließlich nach Nordhoffs persönlichen, konservativen Vorstellungen und Vorlieben.⁵⁴ Das Spektrum der präsentierten Werke reicht von Albrecht Dürer bis zu Franz Marc und Vincent van Gogh und bezieht zwar die klassische Moderne ein, aber nicht die zeitgenössische Kunst.

Dieser starke Einfluss des Werks auf die Stadt reichte bis in die Spitzenpositionen: 1951 und 1952 waren zwei Oberstadtdirektoren an der mangelnden Kooperation Nordhoffs gescheitert. Hesse nahm im Sommer 1953 die Stelle erst an, als er sich aufgrund gegenseitiger Sympathie und eigener Bemühungen der wohlwollenden Mitwirkung des VW-Chefs sicher sein konnte.⁵⁵

War der Stadtgrundriss, dem ideologischen Anspruch des totalitären Systems und den propagandistischen Zielen folgend, einem symmetrischen, straffen Ordnungsprinzip unterworfen, wandte sich die Planung nach 1945 mit den Städtebaukonzepten von Hans Bernhard Reichow (1899–1974) und Koller einem dezidierten Gegenentwurf zu. Zugleich steht die Tätigkeit beider beispielhaft für die Kontinuität der Stadtplaner über die politischen Umbrüche hinweg, was im Deutschland der Nachkriegszeit durchaus kein Einzelfall war.

Noch bevor die Frage nach der Demontage des Werks und somit die Zukunft der Stadt Wolfsburg geklärt war, legte Reichow einen Generalbebauungsplan für Wolfsburg vor. Im Februar 1947 gab ihm die Stadt dazu den Auftrag. Reichow schien „als verlässlicher Demokrat“⁵⁶

50 Recknagel, zit. nach Wolfsburg 1988, S. 68–70. Koller äußerte sich zum Verhältnis Werk – Stadt kurz und prägnant: „Zu dem Abschnitt über die ‚Stadt-Herren‘ hätte man eigentlich noch den Generaldirektor Nordhoff setzen müssen“ (ebd., S. 35).

51 Hilterscheid 1970, S. 188 f.

52 Ebd., S. 189 f.

53 Vgl. ebd., S. 190.

54 Vgl. Junge-Gent 1994, S. 181; Edelmann 2003, S. 178 f., 288.

55 Vgl. den Artikel *Dr. jur. Hesse neuer Oberstadtdirektor*, in: Wolfsburger Nachrichten vom 29.8.1953; vgl. auch Hesse 1987, S. 51. Hesse war von 1948 bis 1953 Stadtdirektor in Bad Pyrmont, später ging er nach Bonn.

56 Koller, zit. nach Wolfsburg 1988, S. 30. „Die deutsche Stadt als organische Persönlichkeit wurde Teil eines Nationalgefühls, das politisch Zerrissenheit und Stammesvielfalt in der Geschichte mit politischer Einheit zusammendenken wollte“ (von Beyme 1987, S. 16).

am ehesten geeignet, ein demokratisch orientiertes Leitbild städtebaulich umsetzen und damit die nationalsozialistische Planung überformen zu können.

Der Generalbebauungsplan Reichows verzichtete – in Abgrenzung zur Planung im Dritten Reich – auf strenge Axialität, monumentale Straßenzüge und Großbauten im Zentrum und schlug eine in „Nachbarschaften“⁵⁷ gegliederte Stadt vor. Dabei wurden die Zonen mit großzügigen Grünplanungen durch allseitig umfassende Hauptverkehrsstraßen definiert, die mit dem Stadtkern verbunden waren. Der zunächst für 35.000 Einwohner entworfene Generalbebauungsplan wurde durch Intervention der britischen Militärregierung auf 65.000 Einwohner vergrößert. Im erweiterten Entwurf von 1948, den er gemeinsam mit Fritz Eggeling ausführte, orientierten sich die beiden Architekten am Mittellandkanal und richteten den Stadtgrundriss in westöstlicher Richtung aus, wobei sich dieser nach Osten fächerförmig öffnet.⁵⁸ Den gesamten Plan bestimmte die Alte Fallersleber Straße, die über die Schlieffenstraße auf die Rothehofer Straße (heute Porschestraße) führte.⁵⁹ (Abb. 3)

Dies entsprach dem Vorschlag von Stadtbaumeister Gert Wolber, der schon 1946 ein erstes urbanistisches Konzept entworfen hatte, das von den bestehenden Verkehrswegen ausgeht.⁶⁰ Das Stadtzentrum platzierte Wolber in die Rothehofer Straße. Hier sah er auf der Ostseite der Straße eine Reihe öffentlicher Gebäude und das Rathaus vor. Damit verschob er das 1938 unterhalb des Klieversbergs gelegene Rathaus, um so einen Nucleus des neuen innerstädtischen Zentrums zu schaffen. Das Rathaus war noch deutlich in die Sichtachse der Schlieffenstraße gestellt und sollte deren Abschluss bilden.⁶¹

Eine andere Akzentuierung wählte Reichow: Während Wolber die Alte Fallersleber Straße in die Arndstraße münden ließ und von da aus das Zentrum sowohl über die Schlieffen- als auch über die Ludendorffstraße anschloss, richtete Reichow die Alte Fallersleber Straße „zielstrebig und eindeutig“ auf den Marktplatz als „Kern der Wolfsburger Stadtlandschaft“ hin aus.⁶² Der zentrale Marktplatz sollte am Schnittpunkt der Rothehofer Straße und der heutigen Pestalozziallee entstehen. Dieser war bewusst aus der Achse der Alte Fallersleber Straße gerückt, um eine Monumentalisierung der Zentrumsbebauung zu vermeiden. Das Rathaus sollte hinter die Straßenachse zurücktreten und den Platz nach zwei Seiten durch eine geschlossene architektonische Bebauung einfassen. Einen konkreten architektonischen Gestaltungsvorschlag für das Rathaus erarbeitete Reichow nicht. Jedoch formulierte er den Marktplatz bereits vor, wie er später zur Ausführung kam. Gleichzeitig stellte er eine sinnfällige bauliche Verbindung zu den beiden Höhepunkten des Bebauungsplans her, dem Schloss und dem Klieversberg, auf dem

57 Der Begriff „Nachbarschaften“ geht auf das amerikanische Prinzip der „neighbourhood unit“ zurück, das Clarence Arthur Perry Ende der 1920er Jahre in die Stadtplanung einführte. Nach dem Ende des Kriegs löste der Begriff „Nachbarschaft“ – der damals zum gebräuchlichen Fachjargon gehörte – den mit den Ortsgruppen der NSDAP verbundenen Begriff „Siedlungszellen“ ab.

58 Ähnlich gegliedert ist der Aufbauplan Magdeburgs von Gerhard Gauger von 1947/48 (vgl. von Beyme u. a. 1992, S. 303).

59 Zur Analyse beider Pläne vgl. Kautt 1983, S. 162–171.

60 Vgl. ebd., S. 146–148; Bürkle 1986, S. 162.

61 Vgl. Kautt 1983, S. 147.

62 Reichow 1948, S. 200.