

Industrielle Planstädte – zum Beispiel Wolfsburg

Monika Thomas

Wolfsburg wurde 1938 offiziell als „Stadt des KdF-Wagens“ unter nationalsozialistischer Herrschaft gegründet. Das heutige architektonisch-städtebauliche Gesicht Wolfsburgs entstand in weiten Teilen in der Zeit zwischen 1950 und 1970. Mit der Errichtung einer mustergültigen Arbeiterstadt im Kontext des neu entstehenden Volkswagenwerks, geplant für 95.000 Einwohner und im Zentrum des damaligen Deutschen Reiches gelegen, verbanden sich verschiedene ideologische Ziele, die der Generalbebauungsplan des Architekten Peter Koller aus dem Jahre 1938 abbildet (Abb. 1–2). Für rund 10.000 Bewohner entstand bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs lediglich ein Stadtprovisorium.

Erst die Währungsreform 1948 leitete ein äußerst dynamisches Stadtwachstum ein. Es vollzog sich parallel zum Aufstieg des Volkswagenwerks, vom ersten Werk bis zum heute weltweit agierenden Konzern mit über 600.000 Beschäftigten an 120 Produktionsstandorten. Heute leben 126.000 Menschen in Wolfsburg, tagüber sind es mit den Einpendlern weit über 200.000. So bildeten sich chronologisch die städtebaulichen Siedlungsleitbilder des 20. Jahrhunderts im Stadtgebiet ab, von der Gartenstadt aus den 1930er-Jah-

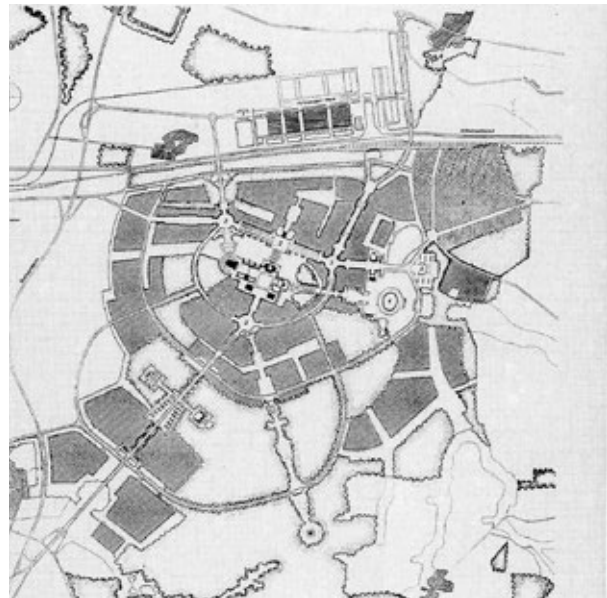


Abb. 1: Stadt des KdF-Wagens, Gesamtplan, Peter Koller, 1939



Abb. 2: Aufbau des Werkes, 1939

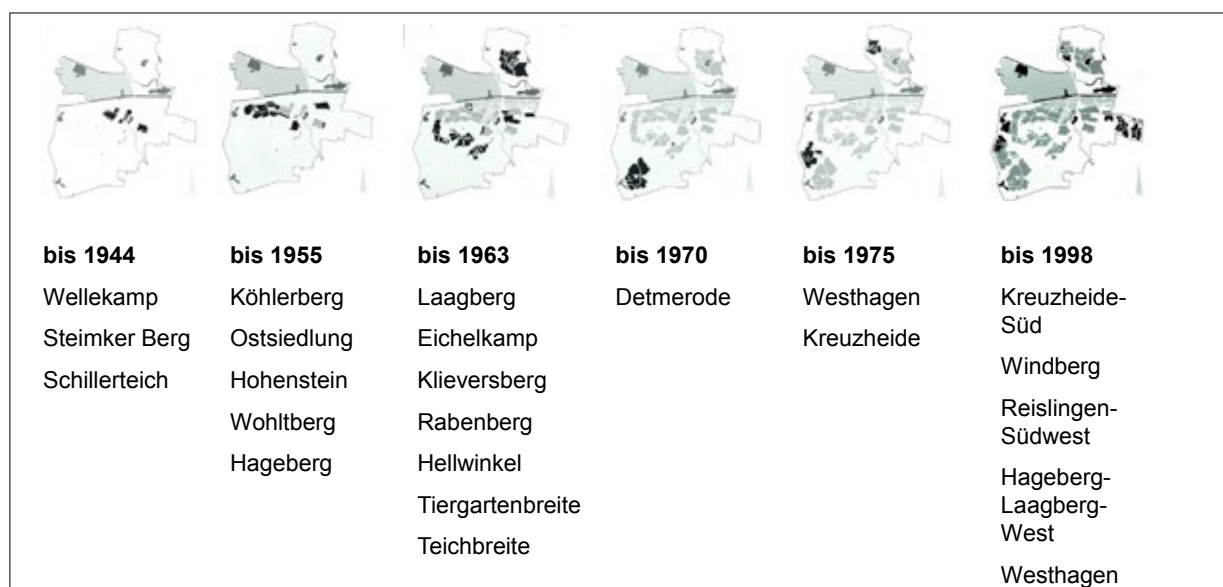


Abb. 3: Wohnsiedlungsentwicklung Wolfsburg, 1938–1998

ren bis hin zu den aktuellen Wohnungsbautypologien – die meisten noch heute nahezu unverfälscht (Abb. 3).

Von Beginn an war das Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ mit den Vorbildern der Gartenstadt, den Idealen der Charta von Athen, gepaart mit den Visionen der autogerechten und der dezentralen Stadt Grundlage für die Entwicklung der Stadtstruktur. Alles basierte dabei auf einer klaren Funktionstrennung zwischen Arbeiten (dem emittierenden Werk) und dem Wohnen (inklusive aller damit außerhalb der Arbeit verbundenen Funktionen), dessen Grundlage Peter Koller in seinem Generalbebauungsplan legte. Diese Leitbilder, insbesondere das der grün gegliederten dezentralen Stadt, besitzen bis heute eine zentrale Bedeutung und sind auch im Flächennutzungsplan von 2012 gesichert.

Das Leitbild der Stadtlandschaft ist in der Bevölkerung und der Politik stark verinnerlicht. Dort, wo es möglich ist, wird es angepasst, weiterentwickelt und ist wesentliches Kriterium jeder Planungsentscheidung. Die dezentralen Siedlungsquartiere, die stets Orientierung und Halt im kontinuierlichen Stadtwachstum gaben, besitzen nach wie vor einen hohen Wohnwert, verlieren aber zunehmend ihre infrastrukturelle Ausstattung. Innovative Kleinlösungen werden hier initiiert und engagiert vorangetrieben. Ebenso wurde eine Beratung institutionalisiert, um die energetische Anpassung der oft sanierungsbedürftigen Bausubstanz zu ermöglichen.

Das Prinzip dezentral organisierter Quartiere ist dabei auch heute Vorbild aller Stadtentwicklungs- und -erweiterungsvorhaben, wenn auch die Quartiersgrößen zunehmend wachsen (Abb. 4).

Das höchste Gut stellt allerdings die für jeden erlebbare grüne Stadt dar. Der Masterplan „Grün“ der Stadt Wolfsburg nimmt in seinen Leitmotiven die Höhengliederung (Abb. 6) und die Grünwegeplanung Peter Kollers auf. Die grüne gegliederte Stadt ist dabei auch gezielter Bestandteil der seit 2001 institutionalisierten bürgernahen Architekturvermittlung „Forum Architektur“.

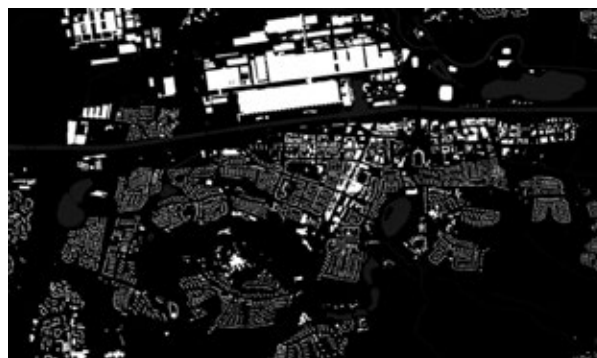


Abb. 4: Schwarzplan der Siedlungsstruktur Kernstadt Wolfsburg, 2009

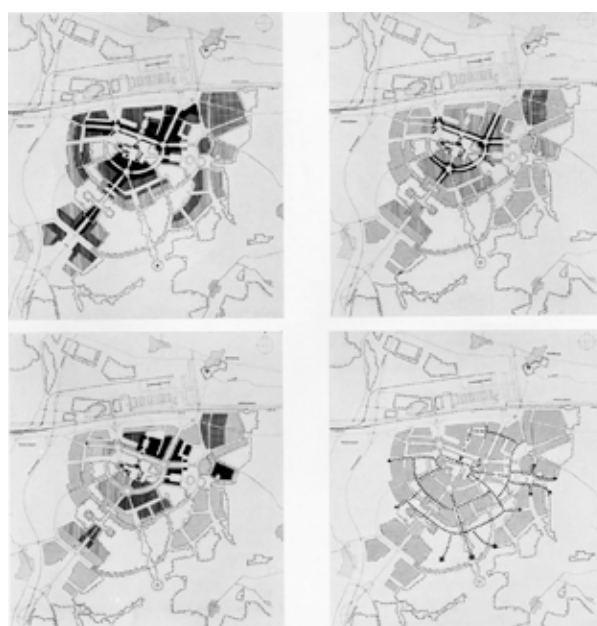


Abb. 5: Bauzonen-, Nutzungsverteilungs-, Ausbau- und Grünwegeplan, Peter Koller, 1938



Abb. 6: Masterplan „Grün“, 2008

Das Leitbild der Funktionstrennung wurde bis in die 90er-Jahre des letzten Jahrhunderts verfolgt, fand dann im Rahmen der Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur und der Entwicklung der Zulieferindustrie aber seine erste Aufweichung. Insbesondere die Öffnung des Werkes mit der freizeitorientierten Unternehmenspräsentation „Autostadt“ an der Nahtstelle zur Innenstadt setzte ein Umdenken in Gang. Mit vielen besucherstarken Initialprojekten wurden auf der Stadtseite die urbanen Qualitäten gestärkt, um das Zusammenwachsen zu fördern und die Achillesferse der Stadt, die noch immer unterentwickelte Innenstadt, zu stärken. Diese vermittelt nach wie vor das Bild einer unfertigen Stadt, gerade im Vergleich mit dem allgemein herrschenden Innenstadtbild im Stile einer traditionellen europäischen Stadt. Die starke Funktionstrennung, gekoppelt mit der Monostruktur, haben der Schaffung eines lebendigen Zentrums, dessen Kern sich in den letzten 80 Jahren auch noch zweimal verschob, entgegengewirkt. Dazu musste und muss sich die Stadt nach wie vor als neu gegründete Stadt viele klassische Funktionen eines Oberzentrums noch erobern (Abb. 7).

Das Stadtbild ist geprägt durch die Bauten seiner Hauptentstehungszeit. Wolfsburg hat sich immer als moderne Stadt im jeweils aktuellen Kontext entwickelt. So prägen eine große Zahl von herausragenden Einzelbauten mit besonderer architektonischer Handschrift und oft als Hochpunkte die flache, in die Landschaft eingebettete Stadt. Das stets vorhandene Stadtverständnis, sich der Moderne zu stellen, ihr Raum zu geben, galt auch für die Ansprüche an öffentliches Bauen. Wolfsburg ist daher in der Grundhaltung nie eine die Moderne konservierende Stadt gewesen, sondern eine im Wachstum stets innovativ ausgerichtete. Diese offene Grundhaltung der Bevölkerung und der Stadtverantwortlichen führte letztlich auch zu international herausragenden Bauten wie in den Anfangsjahren von Alvar Aalto (Abb. 8) und in späteren Jahren zu frühen Bauten von Zaha Hadid. Nicht nur im Städtebau, sondern auch in vielen anderen sozialen Themen, insbesondere der Arbeitswelt, wurde Wolfsburg oft ein Laborcharakter zugesprochen.

Neben der funktionsgetrennten und grün gegliederten Stadt war die autogerechte Stadt ein weiteres Leitmotiv der Gründungsplanung. Dabei wurde Wolfsburg von Beginn an so PKW-orientiert entwickelt, dass sein Erschließungssystem, die Straßenbreiten und Stellplatzflächen, bis vor wenigen Jahren die prosperierende Stadtentwicklung getragen hat. Erst seit ca. zehn Jahren entstehen kritische Verkehrsdichten und Parkraumknappheit. Der Stau entwickelte sich maßgeblich vor den Stadttoren, was die offensive Wohnungsbaupolitik der Stadt begünstigt. Diese wird nun intensiv mit innovativen Mobilitätskonzepten flankiert (Abb. 9).

Die besondere Entwicklung der Stadt als eine der wenigen neu gegründeten europäischen Städte in ihrem steten Reagieren auf nicht vorhersehbare Entwicklungen hat zu einer besonderen Planungskultur geführt. Die jeweiligen

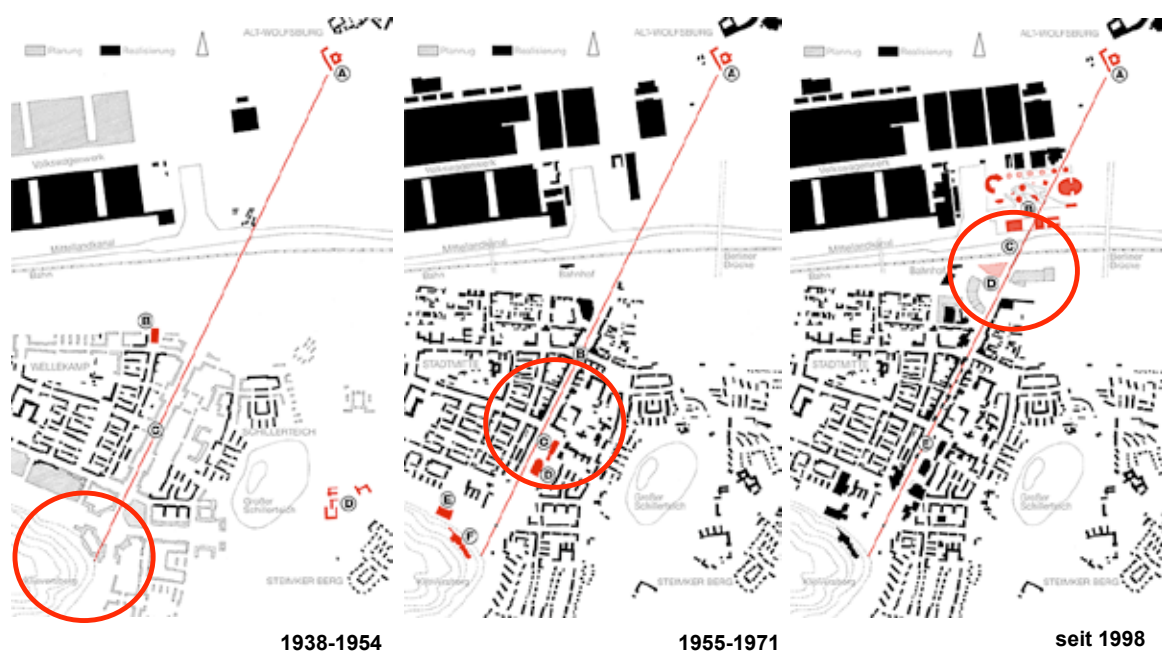


Abb. 7: Entwicklung der Innenstadt Wolfsburgs

Stadt der modernen Architektur



Abb. 8: Kulturzentrum und phaeno, Alvar A. Aalto



Abb. 10: Modellfoto Detmerode, Paul Baumgarten, 1961–1969

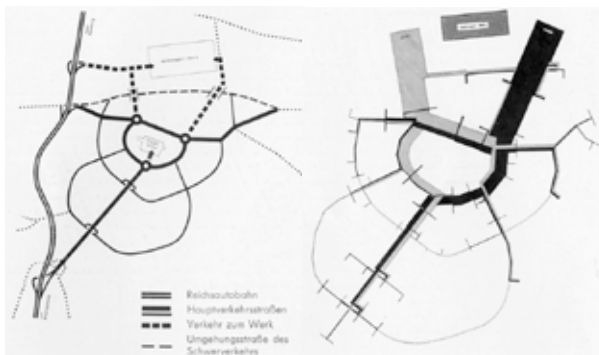


Abb. 9: Die Stadt des KdF-Wagens, Fahrverkehrsplan (links) und Verkehrsbelastungsplan (rechts), Peter Koller, 1939



Abb. 11: Visualisierung Hellwinkel Terrassen, smaq Architekten, Berlin, Baubeginn 2016

Siedlungstypologien wurden sehr bedacht entwickelt. Besonderes Augenmerk verdienen dabei die Siedlungen der Gründungszeit aus den späten 30er-Jahren, von Wolfsburgern schmunzelnd als Altstadt bezeichnet, und der Stadtteil Detmerode, der in der Folge des Hansaviertels in Berlin entstand und ein Prototyp seiner Zeit ist (Abb. 10). Die positive Erfahrung mit Detmerode als über 50 Jahre geliebtes grünes Stadtquartier mit enormer Typenvielfalt und einheitlicher gestalterischer Handschrift wurde mit seinen wesentlichen Merkmalen nun Vorbild des neuen grünen, aber weitaus stärker verdichteten Quartiers „Hellwinkel Terrassen“, das sich gerade in der Umsetzung befindet (Abb. 11).

Respekt vor der jungen – auch wenn bisweilen spröden – Moderne, das Erkennen bewährter und adaptierter Strukturen, die stetige öffentliche Auseinandersetzung damit und die Offenheit für Neues sind es, was Wolfsburg in seiner Gesamtheit mit der „Stadt der Moderne“ verbindet. Dabei gibt es viele Einzelsiedlungen und -bauten, die jeweils für sich einen Prototyp der „Stadt der Moderne“ darstellen. Die Suche nach der Moderne und ihre bauliche Umsetzung ist in Wolfsburg bisher immer wieder gelungen.

Wolfsburg gilt bundesweit in vielen Baukulturfragen als Modellfall auf kommunaler Ebene, da wesentliche Instrumente einer guten Planungs- und Baukultur auch konsequent im Alltag angewandt werden und in großen Teilen

zu einer Grundüberzeugung geworden sind. Ziel ist es, die konkret wahrnehmbaren Qualitäten der Stadt der Moderne ebenso zu erhalten wie die bewährten strukturellen Prinzipien. Dabei muss Wolfsburg in seiner oft unplanbaren dynamischen Entwicklung das Hauptaugenmerk immer wieder auf die Zukunft richten und Antworten darauf finden, die baulichen Zeugen der Entstehungszeit stets auf der Höhe der Zeit zu halten.

Industrial Planned Cities – the Example of Wolfsburg

Abstract

Although founded in the 1930s, the urban appearance of Wolfsburg as it is today was largely created between 1950 and 1970. The urban development models of the 20th century are reflected in the city area, from the garden city of the 1930s to the current housing typologies. These guiding principles, in particular that of the green structured decentralised city, are still paramount today and are also secured in the land-use plan of 2012. Today, Wolfsburg is regarded nationwide as a model case on the municipal level in many aspects of building culture.