

DAS ARCHIV

ZEITUNG FÜR WOLFSBURGER STADTGESCHICHTE

0,00 €

Herausgegeben vom Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation der Stadt Wolfsburg

Jg. 8 (November 2023)



Abb. 1: Porschestraße Süd (Schwarz-Weiß-Postkarte), zwischen 1953 und 1957; Verlag Ferd. Lagerbauer & Co, Hamburg/StadtA W08, P-0349 (#72721)

Stadtraum als Straßenraum

Ansichtspostkarten zeigen das Wolfsburg der ‚Wirtschaftswunderjahre‘ als ‚Verkehrserwartungsland‘

ULRICH BRINKMANN IM GESPRÄCH MIT ALEXANDER KRAUS

Ansichtspostkarten waren in den 1950er und 1960er Jahren zweifelsohne ein alltägliches visuelles Medium. Das macht sie – in großer Zahl und Vielfalt sowie in den richtigen Händen – zu einer verblüffend aussagekräftigen Quelle des gestalterischen Wandels und der städtebaulichen Manifestationen des geteilten Deutschlands. Hat Ulrich Brinkmann den ersten seiner auf drei Bände angelegten großen deutsch-deutschen Studie zu zentralen Elementen des Städtebaus den überall geschaffenen innerstädtischen Verweillandschaften gewidmet, die im Osten wie im Westen in verblüffender Parallelität zum Wohle der Fußgänger geschaffen wurden,¹ so fokussiert er im Nachfolgebild auf jene stadtplanerischen Elemente, die ebendieses mehr und mehr aus dem Fokus verloren. Nun schwebte die „autogerechte Stadt“ als dominierendes Leitbild über allem, entsprechend sollte der Stadtraum für Lenker

von Personenkraftwagen gestaltet werden.

Damit rücken Elemente von A wie Altstadttring über K wie Kreisverkehr bis U wie Umgehungsstraße in Brinkmanns analytischen Blick, die dieser für Cottbus, Dresden und Essen, Herford und Hildesheim, aber auch Paderborn, Prerow und natürlich das geteilte Berlin und viele Städte mehr untersucht. Wesentliches Element ist dabei die Magistrale, im Falle Wolfsburgs die Porschestraße (Abb. 1) in ihrer alten Gestalt, der gemeinsam mit der Leninallee in Eisenhüttenstadt ein eigenes Unterkapitel gewidmet ist.² Grund genug, mit Ulrich Brinkmann ein vertiefendes Gespräch zu führen.

Alexander Kraus: Sollten in den allermeisten Städten erst im Zuge von Umgestaltungsmaßnahmen breit angelegte Verkehrsadern in den Innenstädten angelegt werden, war die Porschestraße be-

reits im Nationalsozialismus als Hauptverkehrsader geplant.³ Worin unterscheiden sich die Ansichtspostkarten der Porschestraße von den Magistralen anderer deutscher Städte?

Ulrich Brinkmann: Die Porschestraße wurde vor ihrer Umwandlung zur Fußgängerzone im Medium der Ansichtskarte häufig mit Betonung ihrer Verkehrsfunktion dargestellt – der angesichts des Maßstabs der Randbebauung überbreite Straßenraum legte das auch nahe (Abb. 2 bis 4). Auf den Postkarten der 1950er und 1960er Jahre hat man jedenfalls eher den Eindruck, eine Bundesstraße oder städtische Haupteinfallsstraße zu sehen, nicht die Hauptgeschäftsstraße der Stadt. Die Rolle der Ziel- und Verweilorte, die ein Stadtzentrum üblicherweise bietet, und die es in der Porschestraße zum Beispiel mit den beiden Kinos ja auch schon früh gab, spielen jedenfalls eine untergeordnete Rolle. Es geht

bei den Darstellungen nicht ums Hinkommen oder gar Dortsein, sondern ums Durchkommen, könnte man sagen.

Alexander Kraus: In Ihrem Vorwort benennen Sie „Modernität, Komfort und Beschleunigung“ als die Leitsterne des Städtebaus der 1950er bis 1980er Jahre.⁴ Wie manifestiert sich das – auch im Kontrast zu denen anderer Städte – auf den Wolfsburger Ansichtskarten der Zeit?

Ulrich Brinkmann: Vor allem in den überbreiten Straßen- und Parkflächen, die die Stadt ihren Bürgerinnen und Bürgern bietet. Die Raumstruktur von Wolfsburg – und zwar nicht nur des Zentrums, sondern der Gesamtstadt mit ihren zahlreichen Satelliten – ist auf die klassisch-moderne Trennung der Funktionen angelegt: Man wohnt im Grünen, in Eichelkamp, Teichbreite, Detmerode oder einer der anderen Siedlungen, und fährt mit dem neu-

Editorial

Von Alexander Kraus

Altstadtring, Hochstraße, Kreisverkehr, Tunnel oder Umgehungsstraße – die beginnende Massenmotorisierung der 1950er/60er Jahre führte zu tiefgreifenden Umgestaltungen der deutschen Innenstädte, und dies in der Bundesrepublik wie auch in der DDR gleichermaßen. Ulrich Brinkmann hat diesem Phänomen mit *Vorsicht auf dem Wendehammer! Die Straße als Element des Städtebaus* einen beeindruckenden Band gewidmet, der anhand präziser Analysen von Ansichtspostkarten erarbeitet ist. In unserem Interview exemplifiziert er die Neuverteilung des Stadtraums anhand ausgewählter Beispiele aus der Postkartensammlung des IZS und führt uns damit zurück in den Beginn des Zeitalters der autogerechten Stadt.

So zahlreich allein die Postkarten sind, die jene Entwicklung für Wolfsburg dokumentieren, so spärlich ist die fotografische Überlieferung für das einstige KZ-Außenlager auf dem Laagberg. Umso wertvoller ist daher eine fotografisch im IZS überlieferte Tuschezeichnung, die der ehemalige niederländische Zwangsarbeiter Henk 't Hoen im Nachhinein von einem Häftlingstransport kurz vor der Auflösung des Lagers anfertigte, die sich aber nicht so ohne Weiteres erschließt. Maik Ullmann hat sie einer genauen Bildanalyse unterzogen und mithilfe zahlreicher weiterer Quellen das Bildgeschehen rekonstruiert.

Elisabeth Erdmann wiederum lenkt in ihrem Beitrag den Blick auf eine in Wolfsburg bislang nur wenig erforschte Zuwanderungsgruppe: die der russlanddeutschen Spätaussiedlerinnen und Spätaussiedler. Dafür führte sie fünf lebensgeschichtliche Interviews mit Menschen aus ihrem persönlichen Umfeld, anhand derer sie deren Lebenswege zwischen dem Aufwachen in der Sowjetunion und dem Ankommen in Wolfsburg sowie Diskriminierungserfahrungen nachzeichnet. Im letzten Beitrag stehen dann die kulturpolitischen Entscheidungsprozesse im Fokus, die den Weg für das vor fünfzig Jahren eröffnete *Scharoun Theater Wolfsburg* ebneten.





Abb. 2: Blick auf die Porschestraße bei Nacht (Schwarz-Weiß-Postkarte), undatiert; LUX-Ansichtskarten-Verlag, Hannover; Aufnahme: G. Altmann, Wolfsburg/StadtA WOB, P-0532 (#72967)

ersten *Volkswagen*-Modell zügig zu seinen Alltagserledigungen, sei es zur Arbeit, sei es zum Einkaufen, sei es zu Freunden. Dafür brauchte es breite Straßen und reichlich Parkplätze überall, und genau dies ist auf vielen Postkarten der ersten beiden Nachkriegsjahrzehnte auch häufig Bildmotiv (Abb. 5 bis 8).

Alexander Kraus: Hat man Ihren Band gelesen, so kann man gar nicht anders, als auf den meisten Postkarten der Volkswagenstadt, die Straßenszenen zeigen, das zu erkennen, was Sie so treffend als „Verkehrserwartungsland“ benennen:⁵ gähnende Asphaltleere mit vereinzelt VW Käfern hier und da. Stadtraum war Straßenraum, jedenfalls im über die Postkarten vermittelten Bild Wolfsburgs. Was transportierten diese visuellen postalischen Grüße aus der jungen Stadt am Mittellandkanal?

Ulrich Brinkmann: Die Stadt wirkt wie ein Versprechen: Die vielen Straßen- und Parkplätze, die es hier gibt, werden irgendwann von Autos geflutet sein, und jeder kann daran teilhaben (Abb. 9). Wolfsburg war eine, wenn nicht die wichtigste Quelle der sprudelnden Massenmotorisierung in Europa, und die meisten hatten als Beschäftigte bei der *Volkswagenwerk AG* unmittelbaren Anteil daran. Sie sahen sozusagen täglich hunderte neuer Autos, die die Werkshallen

verließen, und durften sich sicher sein, das eines davon eines näheren oder fernerer Tages vor ihrer Wohnung steht. Doch es geht dabei nicht nur ums Autofahren selbst: Das Auto war ein Faszinosum, Ausdruck eines Zeitgeists, wenn man will, aber das „Mobilitätsversprechen“, das es anschaulich machte, reichte weiter: Es gab eben auch ein Aufstiegsversprechen, soziale Mobilität,

Selbstbestimmtheit, Individualismus, jedenfalls Grund für einen Optimismus, der in vielen Regionen und Gesellschaftsschichten der Gegenwart viel weniger ausgeprägt scheint.

Alexander Kraus: In der Postkartensammlung des IZS finden sich mit Exemplaren, die die 1957 eingeweihte Berliner Brücke zeigen (Abb. 10), auch Beispiele je-

ner baulichen Errungenschaften, die – heute kaum nachvollziehbar – trotz ihrer Betonlastigkeit und dem scheinbaren Fehlen eines wirklichen Motivs damals sehr wohl als Sehenswürdigkeit wahrgenommen worden seien müssen. Was macht das Innovative jener gestalterisch doch wenig einprägsamen Konstruktion aus? **Ulrich Brinkmann:** Die technische Innovation des Spannbetons

erlaubte neue, durchaus elegante Ingenieursbauwerke: Brücken, die mit vergleichsweise geringen Platten- und Stützenquerschnitten große Weiten überspannten. Postkarten wie die der Berliner Brücke reihen sich ein in den großen Fundus von Ansichtskarten, die nach dem Zweiten Weltkrieg von neuen Brücken produziert wurden, egal, ob diese in den Städten gebaut wurden oder als Talbrücken der Autobahnen. Zugleich knüpfen diese an einen Bildfundus an, der viel weiter zurückreicht: Brücken werden seit Jahrhunderten als Bildmotiv gewählt, sowohl in der Landschaftsmalerei wie in Stadtveduten. Die Postkarten zeigen, dass die neue Zeit diese Historie weiterführt und zu bis dahin ungeahnten Leistungen treibt. Die Wolfsburger hatten demnach durchaus Anlass, Stolz auf ihre Berliner Brücke zu sein.

Alexander Kraus: Wie erklärt es sich, dass deutschlandweit in so vielen Kommunen Ansichtskarten in so großer Bandbreite von jenen Infrastrukturprojekten produziert, verkauft und verschickt wurden, obgleich die abgebildeten Themen – Ausfallstraße, Kreisverkehr, Tankstelle oder Verkehrstunnel – mit der Lebenswirklichkeit so vieler Bürgerinnen und Bürger, die doch meist an der Peripherie der Städte lebten, nur herzlich wenig zu tun hatten?



Abb. 3: Wolfsburg/Porschestraße (Schwarz-Weiß-Postkarte), zwischen 1955 und 1965; LUX-Ansichtskarten-Verlag, Hannover; Aufnahme: G. Altmann, Wolfsburg/StadtA WOB, P-0221 (#72624)



Abb. 4: Volkswagenstadt Wolfsburg – Porschestraße (Farbpostkarte), circa 1965; Hersteller und Verlag Schöning & Co, Lübeck/StadtA WOB, P-0261 (#72662)



Abb. 5: Wolfsburg. Hochring (Schwarz-Weiß-Postkarte), späte 1960er Jahre; Verlag Ferd. Lagerbauer & Co, Hamburg/StadtA WOB, P-0529 (#72964)

Ulrich Brinkmann: Sobald das Auto vor der Tür stand, hatten sie Anteil daran, jeden Tag, morgens, abends, an Werktagen wie am Wochenende. Und der jährlich wachsende Mobilisierungsgrad dürfte wenig Anlass zu Neid auf die bereits stolzen Autobesitzer gegeben haben, sondern eher die Gewissheit, eines Tages dazuzugehören. Nochmal: Das Mobilitätsver-

sprechen der Straßeninfrastruktur reichte weiter, als räumlich schneller und komfortabler von A nach B zu gelangen.

Alexander Kraus: Angesichts der Bedeutung, die Ansichtskarten für die Wahrnehmung von Städten innewohnt, interessiert, wer eigentlich für die Bildauswahl und -produktion verantwortlich

zeichnete. Lassen sich zum Miteinander von Fotografen, Verlagen und Kioskbetreibern konkrete Aussagen treffen? Und: Waren die Kommunen mit den visuellen Repräsentationen mitunter auch unzufrieden?

Ulrich Brinkmann: Als Redakteur einer Architekturzeitschrift arbeite ich seit vielen Jahren mit der fotografischen Darstellung

von Gebäuden und Stadträumen. Die Fotos, mit denen ich dabei zu tun habe, sind Auftragsarbeiten der jeweils verantwortlichen Architekturbüros, Bauherren, Stadtplanungsämter. Was mich an den Postkarten reizt, ist der andere Blick, den sie zeigen. Es sind professionelle Fotos, aber eben nicht im Auftrag der für das Abgebildete Verantwortlichen entstanden,

sondern von Verlagen produziert mit kommerziellem Interesse. Auch wenn ich hierzu keine belastbare Aussage treffen kann, scheint es mir doch wahrscheinlich, dass die meisten Postkarten mit der Erwartung gedruckt worden sind, dass sie auch gekauft werden, Verlage und Ladeninhaber folglich damit Geld verdienen. Und gekauft werden sicher nur



Abb. 6: Wolfsburg. Laagbergstraße (Schwarz-Weiß-Postkarte), zwischen 1955 und 1959; Verlag Ferd. Lagerbauer & Co, Hamburg/StadtA WOB, P-0087 (#72431)



Abb. 7: Wolfsburg, Am Berliner Ring (Schwarz-Weiß-Postkarte), zwischen 1955 und 1965; Verlag Carl Friedrich Fangmeier, Bad Harzburg/StadtA WOB, P-0252 (#72656)

Motive, die die Menschen ansprechen, ihr Lebensgefühl und ihre Stadterfahrung widerspiegeln. Die Bilder von Tankstellen, Kreisverkehren und Spannbetonbrücken sind für mich kein Gegenbild zur zeitgenössischen Produktion von Ansichtskarten, die Burgen und Schlösser, Kirchen und Rathäuser zeigen – sie sind ebenso Teil der erlebten Wirklichkeit und ein

Angebot zur Identifikation mit dem Fortschritt. Gerade in Wolfsburg, wo viele Menschen diesen Fortschritt selbst schufen in den Werkshallen und Zeichensälen von Volkswagen, dürfte dieses Identifikationsangebot bereitwillig angenommen worden sein.

Alexander Kraus: Auch die Beispiele aus Wolfsburg fügen sich

in das von Ihnen gezeichnete Bild einer Stadtplanung, die den „Menschen und sein tägliches Leben weitestgehend aus dem Blick verloren hatte“. ⁶ Verkehrsräume, erwartete wie erhoffte Automobilströme als Zeichen der Mobilität, Parkflächen und Verkehrsinfrastrukturen dominieren die Postkartenmotive (Abb. 11), auf denen Fußgänger, Passanten

oder Radfahrer sich meist nur, so wirkt es zumindest, aus Versehen auf die Fotografie verirrt hatten. Wann setzte ein Umdenken in den verantwortlichen Positionen ein und wann fand dieses in den Postkartenmotiven seinen Niederschlag?

Ulrich Brinkmann: Die Ölkrise, die „Grenzen des Wachstums“ des *Club of Rome*, das Europäi-

sche Jahr des Denkmalschutzes – spätestens in den 1970er Jahren hatten sich die Versprechen des ‚Wirtschaftswunders‘ als hohl erwiesen, als Irrweg. Das Umdenken hatte in der Fachwelt aber schon früher eingesetzt, erinnert sei nur an ein Buch wie Siedlers *Die gemordete Stadt*, das schon 1964 das Unbehagen an den Ergebnissen der autogerechten Stadt



Abb. 8: Volkswagenstadt Wolfsburg, Stadtteil Hohenstein (Schwarz-Weiß-Postkarte), zwischen 1960 und 1965; Verlag unbekannt/StadtA WOB, P-0290 (#72692)



Abb. 9: Volkswagenstadt Wolfsburg, VW-Parkplatz an der Heinrich-Nordhoff-Straße (Schwarz-Weiß-Postkarte), undatiert; Verlag Carl Friedrich Fangmeier, Bad Harzburg/StadtA WOB, P-0270 (#72670)



Abb. 10: Wolfsburg, Berliner Brücke (Schwarz-Weiß-Postkarte), zwischen 1957 und 1959; Verlag Ferd. Lagerbauer & Co, Hamburg/StadtA WOB, P-0137 (#72540)



Abb. 11: Wolfsburg – VW-Ledigenheim Kleiststraße (Schwarz-Weiß-Postkarte), nach 1951; Verlag Foto-Steding, Wolfsburg/StadtA WOB, P-0806 (#73305)

auf den Punkt brachte und große Verbreitung fand.⁷ Dementsprechend ging auch die Zahl der Postkartenmotive ab diesem Zeitpunkt rasch zurück, doch dürfte das noch einen anderen Grund haben: Tankstellen und Kreisverkehre waren längst in den Alltag integriert, alltäglich – auch der Glamourfaktor von Mittelklasse-PKWs war Mitte der 1970er Jahre ja unübersehbar zurückgegangen. Vergleichen Sie einmal einen „Haifisch“-Olympia-Rekord von Opel oder einen „Barock-Taunus“ von Ford mit dem Ascona B von Opel oder dem VW Passat. Die autogerechte Stadt war nichts Besonderes mehr.

Alexander Kraus: Sie haben Ihrem Band ein aussagekräftiges Zitat aus dem Roman *Vorabend* des Schriftstellers Peter Kurzeck vorangestellt, der in wenigen Zeilen den verkehrstechnischen Wandel der späten 1950er Jahre in Oberhessen erinnert: „Und da muss es gewesen sein, dass wir alle in Autos einstiegen und zu fahren angingen. Das ganze Land. Die Straßen fingen zu fahren an.

Die Zeit auch. Die Zeit selbst fing zu fahren an. Immer schneller die Zeit. Und seither fahren wir und hören nicht auf zu fahren. Und um uns herum ist die Welt eine Welt für Autos.“⁸ Als ich die Zeilen wiederlas, musste ich sofort an das auf elf Bände angelegte Romanprojekt von Andreas Maier denken, das dieser so treffend „Ortsumgehung“ genannt hat. Im Band *Das Zimmer* umschreibt er über acht Seiten hinweg einen Kontrapunkt zu der durch Kurzeck beschriebenen Empfindung: den Stillstand, konkret die Wahrnehmung des ersten Staus in der Friedberger Innenstadt im Jahr 1969 und damit das zuvor Unvorstellbare, das unerhörte Empfinden von Zeitverlust, die Unpassierbarkeit der Hauptstraße. Denn „[p]lötzlich ist er da, der Verkehr, eben noch hatte es ihn nicht gegeben und kam er in der Welt eigentlich nicht vor für die Friedberger, er lag unter der Schwelle der Bemerkbarkeit, und nun plötzlich ist da etwas, und alle stehen einen Moment still und stumm da und schauen [...] und beobachten

den Verkehr“. Eine Szene, die für Maier den Moment markiert, in dem „kollektiv und unvermittelt und unabhängig voneinander“ der Gedanke und Wunsch nach einer Ortsumgehung aufkommt.⁹ Korrespondiert auch diese literarische Beschreibung mit den Ansichtskarten Ihrer Sammlung? **Ulrich Brinkmann:** Die Fülle der Postkartenmotive zum kollektiven Wunsch nach Mobilität und Beschleunigung ist der schlagende Beweis, dass Maiers literarische Phantasie hier nicht mit dem Autor durchgegangen ist. Dass eine andere Organisation des Lebens und der Stadt möglich ist, wurde mir als 1970 Geborenem erst mit der Gründung der *Grünen* gegen Ende des Jahrzehnts bewusst. Doch auch die „Alternativen“ von damals führen gern im „Ponton“- oder „Heckflossen“-Mercedes vor, auch wenn der ein bisschen rostig zu sein hatte. Der Weg fort von der autogerechten Stadt ist weit – aber ich halte es hier mit dem Optimismus des Mobilitätsversprechens von einst: Die Gesellschaft ist auch heute noch beweglich und bereit, sich

auf andere Leitbilder einzulassen. Was fehlt, um diese zu verbreiten, sind aber ähnlich suggestive Bilder. Auch deshalb lohnt ein Blick auf die Postkarten der 1950er und 1960er Jahre.

Ulrich Brinkmann, 1970 in Paderborn geboren, lebt in Berlin. Sein Architekturstudium an der Universität (heute TU) Dortmund beendete er mit Abschluss Diplom-Ingenieur, seit 2000 ist er Redakteur der Architekturzeitschrift Bauwelt. Zahlreiche Veröffentlichungen dort, in anderen Fachzeitschriften, Zeitungen und Büchern. Das Villa-Serpentara-Stipendium der Berliner Akademie der Künste gab 2015 den Anstoß, sein in vier Jahrzehnten gewachsenes Postkarten-Archiv zur Architektur- und Stadtentwicklung zwischen 1945 und 1989 mit Blick auf Italien und Deutschland auszuwerten. Von den geplanten sechs Bänden sind bislang vier bei DOM Publishers, Berlin erschienen.

karten in Ost- und Westdeutschland 1949 bis 1989. Berlin 2020. Siehe dazu auch ders., „Nord-Süd-Achse wird Erlebnisraum. Die Umgestaltung der Porschestraße in den 1970er Jahren und ihre Verortung in der deutschen Fußgängerzone“, in: *Das Archiv. Zeitung für Wolfsburger Stadtgeschichte*, Jg. 6 (2021), Nr. 21, S. 1–4; Alexander Kraus, „Oase der Fußgänger. Die Wolfsburger Fußgängerzone als Versprechen auf die Zukunft“, in: ebd., S. 5–8.

- 2 Ulrich Brinkmann, Vorsicht auf dem Wendehammer! Die Straße als Element des Städtebaus. Ansichtspostkarten in der DDR und Bundesrepublik 1949 bis 1989. Berlin 2023, S. 73–80.
- 3 Marcel Glaser, „Die Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben (1938)“, in: Ralf Beil (Hg.), *Wolfsburg Unlimited. Eine Stadt als Weltlabor*. Berlin 2016, S. 59.
- 4 Brinkmann, Vorsicht auf dem Wendehammer! (Wie Anm. 2), S. 6.
- 5 Ebd., S. 118.
- 6 Ebd., S. 154.
- 7 Wolf Jobst Siedler/Elisabeth Niggemeyer, *Dokumentation Gina Angress, Die gemordete Stadt. Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum*. Berlin 1964.
- 8 Peter Kurzeck, *Vorabend* (Das alte Jahrhundert, Bd. 5). Frankfurt am Main/Basel 2011.
- 9 Andreas Maier, *Das Zimmer*. Berlin 2010, S. 170–177, hier S. 174 und 176.

1 Ulrich Brinkmann, Achtung vor dem Blumenkübel! Die Fußgängerzone als Element des Städtebaus. Ansichtspost-



Abb. 1: Henk 't Hoen, Tuschzeichnung vom 2. April 1945; StadtA WOB, S 21 (7)

Ein Häftlingszug vor dem KZ-Außenlager Laagberg

Was eine Tuschzeichnung über das Ende der nationalsozialistischen Konzentrationslager verrät

VON MAIK ULLMANN

Die in Grautönen gehaltene Tuschzeichnung des ehemaligen niederländischen Zwangsarbeiters Henk 't Hoen dokumentiert eine Szene aus der Spätphase des Zweiten Weltkrieges im April 1945 (Abb. 1). Zu sehen ist ein bewachter Häftlingszug, der entlang der Lagerküche des KZ-Außenlagers Laagberg in Richtung „Stadt des KdF-Wagens“ geführt wird. Im Mai des Jahres 1944 wurden in dem noch im Aufbau befindlichen Außenlager des Konzentrationslagers Neuengamme 765 männliche Häftlinge aus Frankreich, der Sowjetunion und weiteren Teilen Europas interniert. In der Zeichnung zunächst eine Häftlingskolonne des dortigen Außenlagers zu vermuten, ist naheliegend, stellt sich jedoch als ein Trugschluss heraus. Denn die dortigen KZ-Häftlinge wurden lediglich zur Fertigstellung des Lagerbaus eingesetzt. Zeitweise wurden sie auch zur Verrichtung von Hilfsarbeiten in den nahegelegenen Werkshallen des Rüstungsunternehmens des Volkswagenwerkes eingesetzt.¹

Auf dem Laagberg selbst sollte ein Lagerkomplex errichtet werden, der aus einem durch einen

elektrisch geladenen Stacheldrahtzaun abgetrennten Bereich mit KZ-Baracken sowie aus einer Barackensiedlung bestehen sollte, die als Arbeiterunterkunft angedacht war. Bei Kriegsende waren einzig die Bauarbeiten an den KZ-Baracken, einer SS-Baracke sowie der Lagerküche abgeschlossen. Henk 't Hoen, im Jahr 1943 aus dem niederländischen Delft zum Arbeitseinsatz ins „Dritte Reich“ verschleppt, war in der Bauleiterbaracke außerhalb des KZ-Außenlagers untergebracht und dort seinerzeit als Bauzeichner eingesetzt.² Andere Zeichnungen des Lagers aus seiner Hand sind nicht überliefert.³

Wenige Monate nach seiner Ankunft wurde im Juli 1944 ein weiteres Außenlager des KZ Neuengamme, ein aus 500 ungarischen Jüdinnen bestehendes Frauenkommando, auf dem Gelände des Volkswagen-Rüstungsunternehmens in der dortigen Halle 1 eingerichtet. In den Werkshallen wurden die weiblichen Häftlinge für die Produktion der Flugbombe Fi 103 herangezogen. Dorthin führt auch die Spur des Bildes.

Die Zeichnung des Häftlingszuges aus Henk 't Hoens Privat-

besitz ist im Wolfsburger *Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation* fotografisch überliefert. Ein Blick auf die Rückseite der Abbildung verrät mehr über das abgebildete Geschehen. Dort findet sich die vermutlich auf eine Mitarbeiterin oder einen Mitarbeiter des Archivs zurückgehende handschriftliche Beschreibung dessen, was umseitig zu sehen ist: „Ankunft Frauentransport KZ-Häftlinge aus Porta Westfalica für das Frauenlager im Volkswagenwerk. Auf dem Laagberg 2. April 1945.“ Die Ankunft der genannten Häftlinge ist in den wenigen Berichten der überlebenden ungarischen Jüdinnen allerdings nicht überliefert. Ein genauer Blick bestätigt jedoch die Anmerkung aus dem Archiv. Denn die porträtierten Häftlinge der Kolonne tragen nicht die für Männer typische blau-weiß-gestreifte Häftlingsuniform bestehend aus Hemd, Hose und Mütze, sondern Kopftücher und Röcke. Diese waren zwar ebenfalls gestreift, doch ging während der letzten Kriegsmomente in vielen Lagern der Uniformvorrat zur Neige, sodass KZ-Häftlinge teilweise Zivilkleidung trugen, die die SS aus den

Vernichtungslagern heranschaffen ließ.⁴

't Hoen skizzierte die Häftlinge mit wenigen Strichen als graue Masse, allein die letzten Reihen sind präziser gearbeitet. Der Regen unterstreicht die Tristesse der Szene. Scheinbar barfuß oder nur mit primitivstem Schuhwerk ausgestattet, werden die Häftlinge über einen schlammigen Weg getrieben. Trotz der ausgesparten Details wird deutlich, in welcher schlechter körperlicher Verfassung sich die Häftlinge befanden. Auch die geflickten Kleidungsstücke und die gebückte Haltung, die in den hinteren Reihen zumindest angedeutet sind, zeugen vom Verschleiß der kräftezehrenden KZ-Haft. Die im Hintergrund abgebildeten Wachtürme und der Stacheldrahtzaun sowie der bewaffnete Wachmann, der sein Gewehr lässig unter den Arm geklemmt hat, da von den Bewachenden keine Gefahr auszugehen scheint, unterstreichen den Status der Frauen als Gefangene im NS-Repressionssystem.

Doch ohne die Zusatzinformationen der Bildrückseite wäre der historische Kontext der Zeichnung nicht zu erschließen. Denn

einfach macht es uns die Zeichnung 't Hoens nicht. Was genau ist daher auf der Tuschzeichnung zu sehen? Hinweise für die Rekonstruktion des abgebildeten Hergangs liefert der Künstler selbst in einem Erinnerungsbericht aus den 1980er Jahren, dem die Zeichnung vermutlich beigelegt wurde:

„EINES TAGES, AM 02. APRIL 1945, KAM AUF DEM LAAGBERG EIN TRANSPORT VON DER EISENBAHN UNTERHALB DES LAGERS ANMARSCHIERT. ES STELLTE SICH HERAUS, DASS ES EINE GRUPPE WEIBLICHER KZ-HÄFTLINGE WAR. [...] DAS WASSER FIEL WIE AUS KÜBELN, DIE FRAUEN DRÄNGTEN SICH ANEINANDER, UM EIN WENIG SCHUTZ ZU FINDEN. [...] ALS ES AUFHÖRTE, WAREN DIE FRAUEN VERSCHWUNDEN, ZU FUSS ZUR FABRIK. DAS BILD DER ZUSAMMENGEDRÄNGTEN GRUPPE MIT DEN WACHEN DRUM HERUM IM STRÖMENDEN REGEN HAT SICH IN MEINEM GEDÄCHTNIS SO EINGEPRÄGT, DASS ICH SPÄTER EINE ZEICHNUNG DAVON GEMACHT HABE.“⁵

Auch Atie Siegenbeek van Heukelom, eine Überlebende des Trans-

ports, erinnerte sich: „Wir wurden auf einer Wiese voll Veilchen und Dotterblumen ausgeladen und mußten ungefähr eine Stunde zu dem neuen Lager gehen. Bei Unwetter und klatschnaß kamen wir zu der größten Fabrik, die ich je gesehen habe, eine halbe Stadt.“⁶

Die Schilderungen 't Hoens und van Heukeloms sind durch den Historiker Jan-Erik Schulte belegt:⁷ Nach der Räumung des unweit der *Porta Westfalica* gelegenen Frauenaußenlagers Hausberge, indem 967 Häftlinge unterirdisch für die Firma *Philips-Valvo-Röhrenwerke* Radioröhren und Glühlampen herstellen mussten, sowie auch der Männerlager Barkhausen und Lerbeck, wurden einige der Frauen auf das Fabrikgelände des Volkswagenrüstungsbetriebes transportiert und verblieben dort für einige Tage bis zu ihrem Weitertransport in das Außenlager Salzwedel.⁸ Offenbar wurde Henk 't Hoen Zeuge der dafür notwendigen Überführung der überwiegend niederländischen aber auch jüdischen weiblichen Häftlinge des Lagers Hausberge vom Bahnhof Fallersleben über den Laagberg auf das Werksgelände und dokumentierte sie in seiner Tuschzeichnung. Für die Häftlinge der Männerlager wurde dagegen das Außenlager Laagberg zur Zwischenstation auf ihrem Transport nach Wöbbelin.

Auch ein Erinnerungsbericht Hermann Langbeins, einem der Mitbegründer des *Internationalen Auschwitzkomitees* und späteren Zeugen der Frankfurter Auschwitz-Prozesse, der seinerseits als Häftling des Außenlagers Lerbeck in das Lager auf dem Laagberg transportiert wurde, bestätigt die Hergänge vom 2. April 1945 auf dem Laagberg. Zwar erinnerte er sich nicht daran, dass auch Frauen Teil des Häftlingstransports waren, doch überlegte er, ob diese nicht „[v]ielleicht [...] in einem getrennten Lager“ untergebracht waren.⁹ Langbein verweist implizit auf die strikte Geschlechtertrennung im KZ-System. Noch während der Phase der teils chaotischen Lagerräumungen in den Wirren des Kriegsendes hielt die SS eisern an der Geschlechtertrennung in den Lagern fest.¹⁰ Die weit verzweigten und oftmals tagelang andauernden Räumungstransporte und -märsche aus den Außenlagern des Konzentrationslagers Neuengamme wurden weiterhin unter strikter Einhaltung dieser Anordnung durchgeführt. Die weiblichen Häftlinge wurden meist in die Außenlager Helmstedt-Beendorf, Salzwedel und den Raum Hamburg oder das KZ Bergen-Belsen abtransportiert, während die Häftlinge aus den Männerlagern häufig in das „Sterbelager“ Wöbbelin überführt wurden.

Henk 't Hoens Tuschzeichnung bezeugt dieses letzte grausame Kapitel in der Geschichte der nationalsozialistischen Lager: die mörderischen „Todesmärsche“. Mit dem Ziel, die Zeuginnen und Zeugen ihrer Verbrechen zu vernichten, trieb die SS in einem Akt der Gewalt hunderttausende Menschen zu Fuß und per Zug quer durch das bröckelnde

Reich.¹¹ Schätzungsweise fanden in dieser Phase 250.000 KZ-Häftlinge den Tod. 't Hoen konservierte in seiner Tuschzeichnung einen Teil dieser Geschichte über den unmittelbar bevorstehenden Niedergang der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft und das Ende des KZ-Systems für die Nachwelt.

1 Hans Mommsen/Manfred Grieger, *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*. Düsseldorf 1996, S. 777.

2 Siehe dazu Henk 't Hoen, *Zwei Jahre Volkswagenwerk*. Als niederländischer Student im „Arbeitseinsatz“ im Volkswagenwerk von Mai 1943 bis zum Mai 1945. Wolfsburg 2002. Er war zunächst im Gemeinschaftslager der „Stadt des KdF-Wagens“ untergebracht, später dann infolge einer Beschädigung seiner Unterkunft nach einem Luftangriff in der Bauleitungsbaracke auf dem Laagberg. Siehe ebd., S. 33f. und 55; Mommsen/Grieger, *Das Volkswagenwerk* (wie Anm. 1), S. 779.

3 Weitere künstlerische Darstellungen des Lagers stammen von dem ehemaligen französischen KZ-Häftling Roger Monroy. Es sind verschiedene kartografische Zeichnungen des Lagergrundrisses aus der Hand ehemaliger Häftlinge überliefert, darunter eine in den 1980er Jahren gezeichnete des Franzosen Robert Hemon sowie eine undatierte des Italieners Gino Pianalto. Eine Darstellung einer Szene in den Duschen des KZ-Außenlagers für weibliche Häftlinge in Halle 1 des Volkswagen-Rüstungsunternehmens fertigte Atie Siegenbeek van Heukelom an.

4 Siehe dazu Gedenkstätte KZ Neuengamme, *Offenes Archiv, „Kleidung der Häftlinge“*, online einsehbar unter https://media.offenes-archiv.de/ha3_3_2_thm_2386.pdf [9.6.2023].

5 StadtA WOB, S 21 (20) (Arbeitskopie), Erlebnisberichte und Dokumente zu den Lebensverhältnissen der KZ-Häftlinge im Volkswagenwerk 1942–1945. Aus einem Bericht eines niederländischen Zwangsarbeiters über die Ankunft niederländischer Frauen aus dem KZ Porta Westfalica, undatiert.

6 Ebd., Bericht über einen Transport holländischer Frauen aus dem KZ Porta Westfalica über das Volkswagenwerk (2. April 1945) nach Salzwedel (8. April 1945; Befreiung durch die Amerikaner am 14. April 1945), aus: Atie Siegenbeek van Heukelom, *Zeven maanden in Duitse Concentrationskampen*. 't Venster 1945.

7 Hier und im Folgenden Jan-Erik Schulte, „Untertage- und Rüstungsverlagerungen: Die Neuengamme Außenlager in Lengerich und an der Porta Westfalica“, in: ders. (Hg.), *Konzentrationslager im Rheinland und in Westfalen 1933–1945. Zentrale Steuerung und regionale Initiative*. Paderborn 2005, S. 131–146, hier S. 144–146; siehe auch Manfred Grieger, „Wolfsburg (Volkswagenwerk Fallersleben)“, in: Wolfgang Benz/Barbara Distel (Hg.), *Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager*, Bd. 5. München 2007, S. 547–550, hier S. 549.

8 Die übrigen Frauen überführte die SS in einem zweiten Transport zunächst in das KZ-Außenlager Helmstedt-Beendorf. Am 20. April 1945 erreichten sie Hamburg. Siehe dazu Hans Ellger, *Zwangsarbeit und weibliche Überlebensstrategien. Die Geschichte der Frauenaußenlager des Konzentrationslagers Neuengamme 1944/45*. Berlin 2007, S. 238.

9 Archiv Neuengamme, 13-7-5-2-04_F-0035, Hans Schwarz Nachlass, Schreiben von Hermann Langbein an Hans Schwarz vom 5. August 1963.

10 Martin Clemens Winter, *Gewalt und Erinnerung im ländlichen Raum. Die deutsche Bevölkerung und die Todesmärsche*. Berlin 2018, S. 65.

11 Hier und im Folgenden Daniel Blatman, *Die Todesmärsche 1944/45. Das letzte Kapitel des nationalsozialistischen Massenmords*. Reinbek bei Hamburg 2011, S. 27–29.



Abb. 1: André Erdmann (circa 10 Jahre alt) klettert am Grundgerüst eines Kuhstalls, bei dessen Bau er mithelfen musste

Die Zuwanderungserfahrung meiner russlanddeutschen Familie

VON ELISABETH ERDMANN

„Ihr esst unser Brot! Ihr könnt das nicht! Die müssen nach Deutschland zurückfahren! Ihr fresset unser Brot!“ oder „Keine Spätaussiedler!“ – Dies sind Worte, mit denen russlanddeutsche¹ Spätaussiedlerinnen und -aussiedler,² sowohl in den ehemaligen sowjetischen Ländern als auch in Deutschland, konfrontiert wurden. In Russland, Kasachstan und anderen ehemaligen Sowjetrepubliken wuchsen sie mit der deutschen Kultur auf, in Deutschland jedoch wurden und werden sie noch heute meist als Russen angesehen. Sie bewegen sich zwischen zwei ethnisch-kulturellen Identitäten³ – eine jede eine Welt für sich.

Laut des offiziellen Bevölkerungsberichts lebten 2022 exakt 484 russische Aussiedlerinnen und Aussiedler in der Stadt Wolfsburg. Zugleich hat die Forschung festgehalten, dass in den 1980er und 1990er Jahren jährlich etwa 2.000 Russlanddeutsche in die Stadt am Mittellandkanal zugezogen sind, zu denen laut Definition „die Nachfahren

von Siedlern aus dem deutschsprachigen Mitteleuropa [...] zählen, die sich seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in verschiedenen Regionen des Russischen Reiches niedergelassen hatten.“⁴ Auch hat die offizielle Statistik der Kommune festgehalten, dass im Jahr 2022 insgesamt 30.270 Menschen mit einer Zuwanderungsgeschichte, dazu zählen auch Deutsche, deren Eltern einen Migrationshintergrund haben, über eine deutsche Staatsangehörigkeit verfügten.⁵ Da viele russlanddeutsche Zuwanderinnen und Zuwanderer die deutsche Staatsangehörigkeit besitzen, bleibt unklar, wie viele von ihnen in diese Gesamtzahl miteinfließen.

Da sich über diese Zahlen hinaus nur wenig Forschungsliteratur zur Migration der Russlanddeutschen nach Wolfsburg finden lässt,⁶ habe ich im August 2023, um einen aktuellen Eindruck über die Situation der russlanddeutschen Aussiedlerinnen und Aussiedler zu vermitteln, Interviews mit fünf Personen aus mei-

nem persönlichen Umfeld geführt. Die Gespräche mit Eraidia Wagner (*1932), ihren Töchtern Olga Ebert (*1957) und Lydia Eliseev (*1960), mit Waldemar Erdmann (*1966) und seinem Bruder André Erdmann (*1970) sind im Zeitraum von einer Woche geführt und digital aufgezeichnet worden.

Wie beschreiben sie ihr Leben in den Ländern der ehemaligen Sowjetunion? Kamen sie schon vor ihrer Ankunft in Deutschland in Berührung mit der deutschen Sprache? Wie sah ihre Ankunft in Deutschland aus? Haben sie Diskriminierung erlebt? Wo sehen sie ihre Heimat? Die Antworten auf diese und weitere Fragen werden im Folgenden mit dem Ziel herausgearbeitet, die ethnische Selbstwahrnehmung von Spätaussiedlerinnen und Spätaussiedlern in den Fokus zu nehmen.

Schwierige Kindheit in der ehemaligen Sowjetunion

Eraidia Wagner, die von der 1941 inmitten der Wirren des Zweiten



Abb. 2: Waldemar Erdmann (links) und André Erdmann (rechts) im Herbst 1988, an jenem Tag, an dem André Erdmann seinen Eid für die Militärpflicht in Russland abgelegt hat. Waldemar trägt Andrés Uniform

Weltkrieges erfolgten stalinistischen Zwangsumsiedlung betroffen war, beschreibt ihr Leben in der ehemaligen Sowjetunion als schwer und anstrengend. Ihre Kindheit war geprägt von landwirtschaftlicher Arbeit, zu leistenden hohen Kriegssteuern und eisigen Wintern. Auch die nachfolgende Generation erzählt im lebensgeschichtlichen Interview von der harten landwirtschaftlichen Arbeit, die in den frühesten Kindheitsjahren geleistet werden musste. So beschreibt André Erdmann, wie sie als Kinder nach der Schule ihren Eltern helfen mussten, beispielsweise Wiesen zu senzen oder die Tiere des Bauernhofs zu versorgen (Abb. 1, circa 1980). Nichtsdestotrotz berichtet Waldemar Erdmann von einer unbeschweren Kindheit mit vielen Freiheiten.

Alle fünf Befragten haben im sibirischen und kaukasischen Teil Russlands in einer deutschen Siedlung gelebt. Jene Siedlungen der Russlanddeutschen waren meist kleine Dörfer mit nur wenigen Häusern. Die tatsächlichen russischen Ortsnamen wurden im täglichen Sprachgebrauch nur selten genutzt, stattdessen besaßen sie Spitznamen wie „Deutsche Insel“ oder „kleines Berlin“ und gaben den dort Lebenden dadurch bereits eine deutsche Identität.

Deutsch – die historische Muttersprache

Auf die Frage, welche Sprache denn zu Hause gesprochen worden sei, kam einheitlich die Antwort, dies sei Deutsch gewesen. Dies habe zumeist an den Großeltern gelegen, die entweder kein Russisch verstanden oder streng dafür gesorgt hätten, dass nur Deutsch gesprochen werden solle. Dies lässt sich auf die russische

Anwerbung deutscher Kolonisten zurückführen, die im 18. Jahrhundert begonnen hatte und bis ins 20. Jahrhundert hinein andauerte. Bis zum Ersten Weltkrieg besaßen die Angeworbenen eine Sonderstellung innerhalb des Russländischen Reiches – sie durften ihre Sprache und Kultur frei ausleben.⁷ Da die Großeltern der Interviewten, in Eraida Wagners Fall auch ihre Eltern, in jener Zeit ins Russländische Reich übersiedelt waren, erklärt sich, weshalb das Russische in ihren Familien kaum eine Bedeutung spielte und sie die deutsche Sprache und Kultur auch an ihre Enkelkinder weitergeben wollten.

Abgesehen von den Großeltern haben die Eltern der Befragten mit ihren Kindern sowohl auf Deutsch als auch auf Russisch gesprochen. Dies ist insofern interessant, als meine Familie unter sich überwiegend auf Russisch miteinander kommuniziert, obwohl sie die deutsche Sprache in ihrem Elternhaus gewohnt war, und mit mir die Kombination aus Russisch und Deutsch nutzt. Waldemar Erdmann erzählte im Interview, dass sie zweimal wöchentlich den Deutschunterricht in der Schule besucht hätten. Die deutsche Spracherfahrung, die jeder von ihnen besaß, sollte ihnen, nachdem sie in die Bundesrepublik Deutschland übersiedelt waren, zum Vorteil gereichen, waren sie doch hier dazu verpflichtet, einen Sprachkurs zu besuchen. Dessen Dauer war auf sechs bis zehn Monate angelegt und wurde von allen Teilnehmenden erfolgreich absolviert.

Mit dem Erhalt der deutschen Sprache und dem Leben in einer „deutsch“ benannten Siedlung mit überwiegend deutscherwurzelter Familien, konnte eine deutsche Identität gepflegt werden.

Gleichzeitig fand eine Russifizierung durch das öffentliche Leben – so in der Schule oder durch die offizielle Amtssprache – statt. Demnach standen sich beide Kulturen schon immer gegenüber.⁸

Die langersehnte Ankunft in Deutschland

Der Weg zum Ausreiseantrag fiel bei allen grundsätzlich gleich aus: Sie durften jedes halbe Jahr einen Antrag stellen, doch dauerte es mehrere Jahre, bis dieser auch bewilligt wurde. Dies führte dazu, dass Familienmitglieder häufig zu verschiedenen Zeitpunkten ausreisen konnten. Die Ankunft in Deutschland sah bei den Befragten jedoch unterschiedlich aus. Wagner, Ebert und Eliseev kamen noch vor 1993 nach Deutschland, die Familie Erdmann dagegen erst nach 1993, weshalb sie offiziell zu den Spätaussiedlern zählt.

Auch die Etappe der Einreise unterschied sich. Olga Ebert gab an, dass sie und ihre Familie nur kurz im zentralen Durchgangslager Friedland einquartiert gewesen und wenig später direkt nach Gifhorn gezogen seien. Waldemar Erdmann sei anschließend nach Wolfsburg gezogen. André Erdmanns Familie hingegen wurde erst einmal in Friedland untergebracht, ehe sie nach Helmstedt umziehen musste. Erst als André Erdmann einen Arbeitsplatz im Volkswagenwerk in Wolfsburg bekommen hatte, war es ihm und seiner Familie erlaubt, nach Wolfsburg zu ziehen. Diese Regelung hatte mit dem damals – seit 1989 – gültigen sogenannten „Wohnungszuweisungsgesetz“ zu tun, das für eine ausgewogene Verteilung der Zuwandernden auf die Bundesländer und Städte sorgen und infolge von Kettenmigration entstehende „Zuwande-

rungszentren“ verhindern sollte.⁹ Demnach waren auch die Befragten von diesem Gesetz betroffen.

Diskriminierung in Russland und Deutschland

Ebenfalls unterschiedlich fällt die jeweilige Diskriminierungserfahrung aus – und dies sowohl in Russland als auch in Deutschland. Auf der einen Seite stehen Waldemar und André Erdmann (Abb. 2), die aufgrund ihrer Nationalität keine schlechten Erfahrungen gemacht haben. André Erdmann sagte sogar: „Ich war natürlich stolz, dass ich Deutscher bin“ und beschreibt, dass er keine Anfeindungen zwischen Russen und Deutschen erlebt habe, weder in Russland noch in Deutschland. Auf der anderen Seite steht Eraida Wagner, erzählte sie doch, von einem Nachbarn bedroht worden zu sein, nur weil sie sich dazu entschlossen hatte, nach Deutschland auszureisen. Vergleichbares berichtete mir auch Olga Ebert: Eine Frau habe ihnen vorgeworfen, die Deutschen würden ihnen ihr Brot wegessen und sollten zurück nach Deutschland fahren. Außerdem erzählte sie, einmal ihren Arbeitsplatz verloren zu haben, da sie aufgrund der Beerdigung eines Familienmitglieds nicht an den russischen Paraden zum Ruhm verschiedenster Ereignisse und Personen teilnehmen habe können.

Doch beschränken sich die schlechten Erfahrungen nicht allein auf Russland. Auch in Deutschland wurde Olga Ebert aufgrund ihrer Existenz als russlanddeutsche Aussiedlerin ein Arbeitsplatz verweigert. Für die Menschen in Russland war sie die Deutsche, für die Menschen in Deutschland die Russin. So wie ihr muss es vielen anderen

Spätaussiedlern ergangen sein. Diese Vorfälle haben bei Olga Ebert jedoch nicht dazu geführt, gegenüber Deutschen oder Russen voreingenommen zu sein. Sie und ihre Schwester verdeutlichen: „Man macht gute und auch schlechte Erfahrungen. Aber man darf nicht alle über einen Kamm scheren. Niemals. Nicht da und nicht hier.“

Wo ist deine Heimat?

Bei der abschließenden Frage, wo denn ihre Heimat sei, mussten alle erst einmal einen Moment überlegen. Alle Befragten sind der Meinung, Russland beziehungsweise Kasachstan sei ihre Heimat, da sie dort geboren sind, ihre Kindheit und ersten Erwachsenenjahre verbracht und teilweise immer noch Freunde dort haben. Zugleich sei aber auch Deutschland längst zur Heimat geworden – insbesondere Wolfsburg und Gifhorn, da sie hier schon lange leben, sich ihre gesamte Familie hier befände. Auf die Nachfrage, ob sie denn irgendwann zurück in ihre alte Heimat ziehen möchten, antworteten alle entschieden mit „Nein“ und erklärten, dass sie nur zu Besuch dorthin reisen würden. Die Heimat sei, wie Olga Ebert sagte, „wo man nach Hause kommt“. Hier wird die zweigeteilte ethnische Identität noch einmal besonders deutlich.

Letztendlich lässt sich herausstellen, dass allen Interviewten gemein ist, eine doppelte nationale Identität zu haben. Schon in der ehemaligen Sowjetunion lebten sie mit zwei Nationalitäten. Sie sind dort geboren, dort aufgewachsen und gehören der russischen Kultur an. Aufgrund ihrer Familiengeschichte und dem gelebten Familiendasein wurde ihnen aber gleichzeitig eine deutsche Identität

mitgegeben. Mit dem Entschluss, nach Deutschland, ihrer „historischen Heimat“,¹⁰ auszureisen, folgten sie zwar ihren deutschen Wurzeln, wurden hier jedoch aufgrund ihrer Herkunft zu Russen. Ob in Russland oder Deutschland, Diskriminierung war keine Seltenheit. Wagner, Ebert, Eliseev und Erdmann leben beide Nationalitäten und Kulturen in ihrem Alltag aus und sind stolz darauf.

Elisabeth Erdmann studiert Germanistik und Geschichte an der TU Braunschweig. Im August 2023 absolvierte sie ein Praktikum am Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation. Im Rahmen dieses Praktikums entstand auch dieser Text.

1 Jannis Panagiotidis, „Wer sind die Russlanddeutschen?“ In: Bundeszentrale für politische Bildung, 13. Juli 2017, online aufrufbar unter <https://www.bpb.de/themen/migration-integration/kurzdossiers/252535/wer-sind-die-russlanddeutschen/> [23.8.2023].

2 „Diejenigen deutschen Staatsbürger und ethnischen Deutschen [...], die ab 1950 in die Bundesrepublik Deutschland immigrieren konnten, bezeichnet das BVFG als Aussiedler. Umgangssprachlich sprach man seit den 1950er Jahren auch schon von Spätaussiedlern. Seit 1993 ist dies eine Rechtskategorie für die ab dem 1. Januar 1993 Immigrierten.“ Jannis Panagiotidis, „Spätaussiedler, Heimkehrer, Vertriebene. Russlanddeutsche im Spiegel bundesdeutscher Gesetze“, in: Bundeszentrale für politische Bildung, vom 17. September 2018, online aufrufbar unter <https://www.bpb.de/themen/migration-integration/russlanddeutsche/274597/spaetaussiedlerheimkehrer-vertriebene/> [23.8.2023].

3 Maria Savoskul, „Russlanddeutsche in Deutschland. Integration und Typen der ethnischen Selbstidentifizierung“, in: Sabine Ipsen-Peitzmeier/Markus Kaiser (Hg.), Zuhause fremd. Russlanddeutsche zwischen Russland und Deutschland. Bielefeld 2005, S. 197–222, hier S. 210.

4 Panagiotidis, Wer sind die Russlanddeutschen? (Wie Anm. 1). Siehe auch Sonja Haug/Lenore Sauer, Zuwanderung und Integration von (Spät-)Aussiedlern. Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen des Wohnortzuweisungsgesetzes. Nürnberg 2007, S. 50.

5 Bevölkerungsbericht 2023 Stadt Wolfsburg, online aufrufbar unter https://statistik.stadt.wolfsburg.de/Informationsportal_15/Upload/Veroeffentlichungen/PDF/Stadtwolfsburg_Bevölkerungsbericht2023.pdf [23.8.2023].

6 Haug/Sauer, Zuwanderung und Integration von (Spät-)Aussiedlern (wie Anm. 4); Arnulf Baumann/Hanns Piwezyk/Manfred Wille, Spätaussiedler in Wolfsburg. Herkunft – Integration – Perspektiven. Wolfsburg 1988.

7 Siehe dazu das Dossier „Russlanddeutsche“ der Bundeszentrale für politische Bildung vom 16. Oktober 2018, online aufrufbar unter <https://www.bpb.de/themen/migration-integration/russlanddeutsche/> [23.8.2023].

8 Siehe hierzu auch Svetlana Kiel, Wie deutsch sind Russlanddeutsche? Eine empirische Studie zur ethnisch-kulturellen Identität in russlanddeutschen Aussiedlerfamilien. Münster/New York/München/Berlin 2014, S. 29.

9 Fabian Michl, „Wohnortzuweisung an Spätaussiedler. Integrationsförderung durch Beschränkung der Freizügigkeit?“ In: Raphaela Etzold/Martin Löhnig/Thomas Schlemmer (Hg.), Migration und Integration in Deutschland nach 1945. Berlin, 2019, S. 127–136, hier S. 127.

10 Maria Savoskul, „Russlanddeutsche. Integration und Typen der ethnischen Selbstidentifizierung“, in: Sabine Ipsen-Peitzmeier/Markus Kaiser (Hg.), Zuhause fremd. Russlanddeutsche zwischen Russland und Deutschland. Bielefeld 2005, S. 197–222, hier S. 212.



Abb. 1: Oberbürgermeister Hugo Bork spricht anlässlich der Eröffnung des Theaters, 5. Oktober 1973; Foto: Fritz Rust/IZS

Das Scharoun Theater Wolfsburg als erhoffter Blick in die Gegenwart und Zukunft

VON ALEXANDER KRAUS

Als das Wolfsburger Stadttheater am 5. Oktober 1973 mit einem großen Festakt und mit Ibsens *Nora*, als Gastspiel dargeboten von den *Städtischen Bühnen Frankfurt am Main*, eröffnete (Abb. 1), war die Boom-Phase des bundesrepublikanischen Theaterbaus im Grunde gerade vorbei.¹ Zum einen hatten schon zahlreiche Kommunen von Bochum (1953) bis Trier (1964), von Mannheim (1958) bis Gelsenkirchen (1959) eigene Theaterbauten realisiert – allein bis 1965 waren so mehr als vierzig Neubauten entstanden² –, zum anderen hatte mit dem *Forum* in Leverkusen (1969) ein architektonischer Wandel hin zum Mehrzweckbau eingesetzt, der den Kommunen effizienter erschien. Dass das heutige *Scharoun Theater Wolfsburg* am Ende dieser besagten Hochphase entstand, lag zum einen natürlich an der verspäteten Stadtwendung sowie der erst 1955 erfolgten kommunalen Erstaussstattung, zum anderen jedoch an einer überdurchschnittlich langen Vorlaufzeit, die es bedurfte, bis sich die Stadtverantwortlichen dazu durchringen konnten, den immer mal wieder thematisierten repräsentativen Theaterbau zu realisieren. Der Bedarf stand für die kulturpolitischen Entscheidungsträger außer Frage, war es doch bundesweiter Konsens, dass erst ein eigenes Schauspielhaus eine Kommune zur Stadt werden ließ. Doch welche kulturpolitischen Erwägungen und spezifischen Konstellationen machten die Realisierung des Theaters in Wolfsburg erst möglich, von dem sich die Kommune eine identitätsstiftende Funktion erhoffte?

Frühe Überlegungen jenseits und diesseits des Mittellandkanals

Zunächst war es gar nicht die Stadt Wolfsburg, die erste Erwägungen in dieser Richtung unternahm, sondern der Volkswagenkonzern, der bereits Mitte der 1950er Jahre die Idee in den Raum stellte, in Eigenregie und „komplett auf eigene Kosten“ ein Theater zu errichten.³ Doch wurden die Planungen nicht weiter verfolgt, obgleich die Projektierung bereits final geplant und seitens der Düsseldorfer Architekten für den Rohbau sogar „vergabereif“ ausgeschrieben worden war.⁴ Fest stand jedoch seit diesem Zeitpunkt, dass am südlichen Ende der Porschestraße das eigentliche „Herz“ der Stadt geschaffen werden sollte, das Wolfsburg laut dem städtebaulichen Gutachten von 1955 eben noch fehlte.⁵ Neben dem sich schon in Planung befindlichen Rathaus war dafür auch ein städtisches Theater anvisiert. Noch fünf Jahre später unterstrich Oberstadtdirektor Wolfgang Hesse in einem Schreiben an den Generaldirektor des Volkswagenwerks, Heinrich Nordhoff, dass „es wohl keinen geeigneteren Platz“ für ein solches gebe.⁶

Eigentlicher Anlass des Schreibens war gewissermaßen ein Bittgesuch. So führte Hesse aus, dass der unter „Mitinitiative des Werkes gegründete und seither geführte“ *Kulturring* sich mehr und mehr mit schier „unüberwindlichen Schwierigkeiten“ konfrontiert sehe, würden die „derzeitigen Bühnenverhältnisse“ es doch fast verunmöglichen, „gute Auffüh-

rungen nach Wolfsburg zu bekommen“.⁷ Dafür gilt es sich vor Augen zu führen, dass der 1954 gegründete *Kulturring* mit seinem stetig wachsenden Programm und steigenden Mitgliederzahlen zunächst die Bühne des *Delphin-Palasts* oder der Aula des Ratsgymnasiums nutzte, später dann die durch ihn organisierten Gastspiele im *Imperial-Theater*, schließlich im Saal der *Stadthalle* zur Aufführung brachte.⁸

Aufgrund der geschilderten Situation unterbreitete der Oberstadtdirektor dem Generaldirektor schließlich unumwunden „ergebnst folgenden Vorschlag“: Stadt und Werk finanzieren gemeinsam den angestrebten Theaterbau mit einem finanziellen Gesamtvolumen von geschätzten sechs bis sieben Millionen DM. Dafür erbat sich die Kommune eine Spende in Höhe von drei Millionen DM (steuerabzugsfrei, versteht sich), damit „der gemeinsame Wunsch in Erfüllung gehe, der Bevölkerung Wolfsburgs ein Theater zu schenken“.⁹ Auf die erste, letztlich abschlägige Antwort musste die Stadtverwaltung fast ein Jahr warten. Zur „jetzigen Situation“ sei eine Unterstützung in dieser Form nicht „erreichbar“, sei doch im „Augenblick [...] niemand von den anderen Aufsichtsratsmitgliedern gewillt, für so einschneidende Projekte Verantwortung zu übernehmen“.¹⁰ Auch wenn der Vorstoß seitens des Oberstadtdirektors in diesem Falle (noch) nicht von Erfolg gekrönt war, so verrät ebendieser viel über die spezifische Konstellation in der Volkswagenstadt, die in jenen Jahren erst

damit begann, sich kulturpolitisch vom Automobilunternehmen zu emanzipieren und abzugrenzen.¹¹

Es fügt sich in die diesbezüglichen Bestrebungen der Kommune, dass sie sich davon nicht entmutigen ließ und 1962 im Kulturausschuss beschloss, Vorbereitungen für einen Theaterbau in die Wege zu leiten. Dafür beauftragte sie den Hamburger Architekten Werner Kallmorgen, der seinerzeit unter anderem neue Innenräume für die Theater in Hannover und Kiel oder auch für das Hamburger *Thalia-Theater* entwarf, die auch realisiert worden waren, und 1954 das Gutachten „Theater heute“ verfasst hatte, mit einer „gutachtliche[n] Stellungnahme“. In diesem sollte Kallmorgen darlegen, ob ganz grundsätzlich der Bau eines Gastspieltheaters für eine Stadt wie Wolfsburg „vertretbar“ sei, ob sich ein solches mit sechs Millionen DM bauen ließe, wie hoch die laufenden Kosten eines solchen Hauses wären und wo es idealerweise seinen Platz finden sollte.¹² In Folge dieses Gutachtens nahm die Diskussion dann konkretere Formen an, bis schließlich die „Planung eines Theaters in Wolfsburg“ in der Ratssitzung am 12. Februar 1965 umfänglich verhandelt wurde.

Der Rat der Stadt tagt, die Verwaltung plant

Während Stadtbaurat Rüdiger Recknagel dabei die Funktion betont, die das Theater am Nord-Ost-Hang des Klieversberges für die städtebauliche Eingangssituation übernehmen könnte und



Abb. 2: Der augenscheinlich ausschließlich männlich besetzte Bauausschuss während der Besichtigung der Modelle, 1966; Foto: Renate Reichelt/IZS

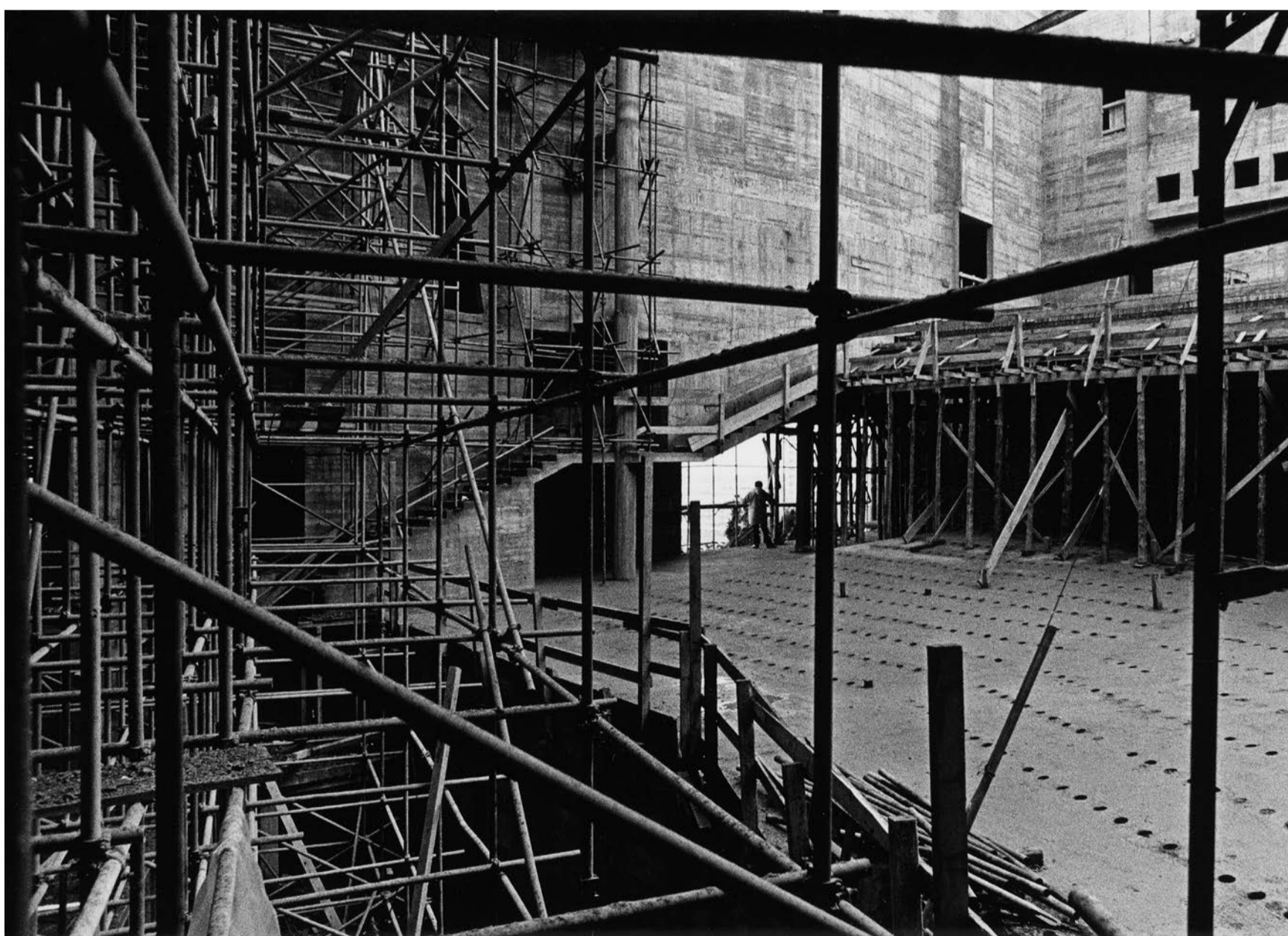


Abb. 3: Blick in das im Bau befindliche Zuschauerhaus zum Zeitpunkt des Richtfestes, 3. Dezember 1971; Foto: Klaus Gottschick/IZS

unterstrich, dass „das Theater [...] eine ganz besondere Beziehung zur umgebenden Landschaft haben“ müsse,¹³ hob Ratsherr Volkmarr Köhler als Vorsitzender des Kulturausschusses ganz andere Ebenen hervor: „Wir bauen an der Zukunft unserer Stadt, die einmal unseren Kindern und Kindeskindern gehören wird.“ Und darin läge eben „eine besondere Verpflichtung für den Rat der Stadt“. Ein städtisches Theater werde, so warf er einen Blick in die kommenden Jahrzehnte, im kulturel-

len Leben der Stadt eine zentrale Stellung einnehmen. Zudem griffe man mit der „Errichtung eines Theaters [...] eine alte Tradition auf“ und tue „nichts weiter, als was in unserem Land seit langem zur Selbstverständlichkeit gehört“. Angesichts des realen Theaterbau-Booms in der Bundesrepublik waren seine Worte alles andere als heiße Luft.

Innerhalb der Verwaltung hatte man sich für einen „engeren Bauwettbewerb“ entschieden, bei dem Alvar Aalto (Helsinki), Hans

Scharoun (Berlin), Jørn Utzon (Hellebaek), Gerd Pempelfort/Jost Schramm (Hamburg), Fritz Bornemann (Berlin), Friedrich Spengelin (Hamburg) und eine lokale Arbeitsgemeinschaft bestehend aus Titus Taeschner/Rudolf Gerdes geladen waren, ihre Entwürfe einzureichen (Abb. 2).¹⁴ Die meisten der angefragten Architekten hatten sich in dem Metier bereits einen Namen gemacht, was veranschaulicht, dass die politischen Entscheidungsträger wie schon mit dem *Kulturzentrum* eine klare Li-

nie verfolgten: Zeichnete beispielsweise Bornemann für die *Deutsche Oper* (Berlin) sowie für das *Theater der Freien Volksbühne* (heute *Haus der Berliner Festspiele*) verantwortlich, hatte Jørn Utzon den internationalen Wettbewerb für die Gestaltung des Opernhauses in Sydney gewonnen. Alvar Aalto dagegen hatte sich mit dem *Kulturzentrum* in Wolfsburg längst einen Namen gemacht (sein 1959 gezeichnetes Opernhaus in Essen sollte erst 1988 posthum verwirklicht werden). Hans Scharoun

wiederum hatte bereits die *Berliner Philharmonie* verwirklicht, sich mit seinen Theaterentwürfen für Mannheim, Gelsenkirchen und Zürich jedoch nicht gegen die Konkurrenten durchsetzen können. In Mannheim wiederum hatte er zwar den Wettbewerb für sich entscheiden können, das Theater indes wurde nicht realisiert.¹⁵ Eben jener Scharoun wusste in Wolfsburg das Preisgericht von seinem Entwurf zu überzeugen, das diesen einstimmig zum Sieger prämierte,¹⁶ schuf er doch „als ein-



Abb. 4: Öffentliche Baubesichtigung von Rang und Empore, 3. Dezember 1971; Foto: Klaus Gottschick/IZS

ziger eine räumliche Verbindung zwischen der Porschestraße und dem Klieversberg, mit einer landschaftsartigen Gestaltung der einzelnen Bauten unter Betonung der topographischen Verhältnisse.¹⁷

Zielsetzungen, Hoffnungen, Zuschreibungen

Mit dem Theaterbau – dies gilt es sich klar vor Augen zu führen – sollte gemeinsam mit Stadthalle und Kulturzentrum ein kultureller Mittelpunkt am südlichen Ende

der Porschestraße geschaffen werden und damit ein „eindrucksvoller Stadteingang“, wie es in den Ausschreibungsunterlagen zum damaligen Wettbewerb hieß.¹⁸ Zugleich sollte das Theater aber auch ein ansprechender Stadtausgang werden, was insofern kurios erscheint, als sich die Planer ja vom Schauspielhaus versprochen, der Stadt eine Mitte zu geben: So, wie jeder, der auf der damaligen Porschestraße gen Norden fuhr, das namensgebende Schloss als „Blick in die Vergangenheit“ vor

Augen hatte, sollte das Theater „kongenial“ seinen Platz am südlichen Ende der Magistrale finden – als Blick in die Gegenwart und Zukunft.¹⁹ Dort zwänge es sich gewissermaßen als Blickfang regelrecht auf, denn „niemand, der hier auf der Porschestraße geht,“ könne „den Blick davonwenden“, wie Stadtbaurat Dr. Recknagel 1965 in einer Ratssitzung zum Thema ausführte. „Das Theater“ werde wahrscheinlich, so Recknagel weiter, „das letzte bedeutende kommunale Gebäude sein,

das unsere Innenstadt schmückt, und eben für dieses Theater sollte der schönste und beste Platz gerade richtig sein.“

Aus diesen Worten ist die Euphorie, die ein solches Mammutprojekt bedurfte, leicht herauszulesen – und das war angesichts der damals keineswegs gut gefüllten städtischen Kassen keine Selbstverständlichkeit, wie Oberstadtdirektor Günter Balk in einer Ratssitzung 1967 hervorhob.²⁰ Schließlich hatte der Automobilkonzern 1966/67 gerade eine ers-

te große Krise durchlaufen, die sich auch auf die Stadt Wolfsburg auswirkte.²¹ Nicht umsonst hatte Stadtbaurat Rüdiger Recknagel ein Jahr zuvor Scharoun kleinlaut um eine nochmals abgespeckte Version gebeten, dabei etwas umständlich auf das „kommunpolitische Geschehen“ verweisend, war der ursprüngliche Entwurf doch deutlich größer geplant.²² Vergleichsobjekt und vor allen Dingen „Maßstab“ für das zu gestaltende Raumvolumen wurde nun das 1966 eröffnete Schau-

spielhaus Wuppertal aus der Feder Akira Satos, das – wie auch die Spielstädten in Bochum, Lünen und Gelsenkirchen – durch die Mitglieder des Kulturausschusses besichtigt worden war.²³ Doch Ratsherr Alfons Rudlowski brachte es seinerzeit in der Debatte auf den Punkt, als er anmahnte, mit dem Theaterbau werde wohl niemals begonnen, wenn man stets die „künftige finanzielle Entwicklung“ absehen wolle; er sah die Realisierung eines Theaters schlichtweg als eine „Pflicht auf kulturellem Gebiet“ für eine Stadt der Größenordnung Wolfsburgs.²⁴

Mit ihrem repräsentativen Kulturbau verfolgten die Wolfsburger Entscheidungsträger aber noch weitere Zielsetzungen. Zur 1969 erfolgten Grundsteinlegung hieß es beispielsweise, ganz vom Pathos des Moments getragen, dass jenes Bauwerk sichtbares „Dokument sein wird für den Aufbauwillen einer noch jungen Gemeinschaft, ein Dokument zugleich, in dem sich wachsender Bürgersinn und Verpflichtung gegenüber den großen geistigen und kulturellen Traditionen Europas manifestieren.“²⁵ Mit dem Scharoun-Theater sollte dem Stadtaufbau in Wolfsburg (Abb. 3), so die Idee der Verantwortlichen, ein kulturpolitischer Schlusspunkt gesetzt werden. Über die genannten Wunschvorstellungen hinaus sollte es zudem ein immerwährender Appell an all jene



Abb. 5: Das Scharoun Theater Wolfsburg vor dem Nordosthang des Klieversberges, 1977; Foto: Renate Reichelt/IZS

sein, die Verantwortung tragen, „sich immer bewußt zu sein, daß, wie die Zukunft sich auch gestalten mag, der Mensch Mittelpunkt allen Handelns und Geschehens sein muß“ (Abb. 4).

Ein Ort der Begegnung?

Die dann während der Eröffnung gesprochenen Grußworte verdeutlichen auf vielfache Weise, warum sowohl die Stadt Wolfsburg als auch die Volkswagenwerk AG, die den Bau auf nochmalige Bitte des Oberstadtdirektors mit

4 Millionen DM bezuschusst hatte,²⁶ mit den eigenen Ambitionen nicht hinter dem Berg hielt: So legte der damalige Vorsitzende des Vorstands des Automobilunternehmens, Rudolf Leiding, die Finger in die Wunde: „[T]rotz aller Standortnachteile“ – damals befand sich die Stadt noch in Zonenrandlage – solle Wolfsburg „ein attraktiver Wohnort sein“. Und das Theater als „Medium der Entspannung und Erholung“, könne dazu einen Beitrag leisten. Es sollte, wie Leiding sagte, „für alle Wolfsburger ein

Ort der Begegnung sein.“²⁷ Oberbürgermeister Hugo Bork hingegen maß dem Theater gemeinsam mit Oberstadtdirektor Günter Balk eine ganz andere Bedeutung für die Kommune bei: Es sollte helfen, „Traditionen“ in unserer Stadt erst zu „begründen“.²⁸ Damit schrieb er im Grunde ein Narrativ fort, das Oberstadtdirektor Wolfgang Hesse nur wenige Jahre zuvor mit Blick auf das Kulturzentrum gewählt hatte: Auch mit diesem sollte, wie es damals hieß, der Versuch gewagt werden, „aus der Situation der Traditions-

losigkeit heraus etwas Neues zu gestalten.“²⁹

Vor der Waldkulisse des Klieversberges (Abb. 5), auf dem die Nationalsozialisten noch eine Stadtkrone aus repräsentativen Parteibauten vorgesehen hatten,³⁰ die Ehrfurcht gebieten und Respekt gegenüber der Partei einflößen sollten, war ein Bau für alle Wolfsburgerinnen und Wolfsburger, ob jung oder alt, entstanden. Schon die erste Spielzeit umfasste 87 Vorstellungen mit mehr als 60.000 Besucherinnen und Besuchern.³¹ Denn Theaterbauten kommt in Kommunen „eine ganz besondere Bedeutung zu, da sie zur Bildung von ‚Gemeinschaft‘ beitragen konnten“, wie der Architekturhistoriker Frank Schmitz ausführt. Für ihn sind sie daher nichts weniger als „Spielräume der Demokratie“.³² Inwiefern der Theaterbau tatsächlich zu jenem erhofften Ort der Begegnung wurde – und dies über den Besuch von Theatervorstellungen hinaus –, ist eine andere Geschichte. In einer solchen gälte es jedoch auch danach zu fragen, ob die bereits in den 1960er Jahren begonnenen Umbrüche hin zum dokumentarischen Theater, der Infragestellung des bildungsbürgerlichen Anspruchs und der Politisierung der Bühne auch in einem Gastspieltheater wie dem Wolfsburger festzustellen sind, die den Spielräumen der Demokratie noch einmal eine ganz andere Dimension eröffneten.³³

1 Hier und im Folgenden Frank Schmitz, *Spiel-Räume der Demokratie. Theaterbau in der Bundesrepublik Deutschland 1949–1975*. Berlin 2022, S. 13f.
2 J. Christoph Bürkle, Hans Scharoun und die Moderne. Ideen, Projekte, Theaterbau. Frankfurt am Main 1986, S. 117.
3 StadtA WOB, B.1.2, Nr. 9922 (Bd. 1), Vermerk: Besprechung mit der Geschäftsleitung des Volkswagenwerkes, Herrn Dr. Knott und Herrn Novotny am 10. Mai 1954. Ein erster Entwurf lag zu jenem Zeitpunkt bereits vor. Innerhalb des Vermerks ist einmal von einem „Stadttheater“ die Rede, jedoch auch von einem „Kino-Theater“, was sich dahingehend deuten lässt, dass kein reines Stadttheater geplant war.
4 StadtA WOB, B.1.2, Nr. 9922 (Bd. 1), Architekten Ernst Huhn und Günter Huhn an Oberstadtdirektor Hesse, 18. April 1963. Siehe zur Chronologie Katrin Barthmann/Rocco Curti/Nicole Froberg, Hans Scharouns Theater für Wolfsburg 1973–2013. Berlin 2013, S. 11–14.
5 Siehe dazu Marcel Glaser, „... es fehlt eben dieser Stadt noch das, was sozusagen eigentlich das Herz einer Stadt ausmacht.“ Das „städtebauliche Gutachten über den Stadtkern von Wolfsburg“ vom März 1955“, in: Das Archiv. Zeitung für Wolfsburger Stadtgeschichte, Jg. 7 (2022), Nr. 25, S. 10.
6 StadtA WOB, B.1.2, Nr. 9922 (Bd. 1), Oberstadtdirektor Hesse an Heinrich Nordhoff, 1. Februar 1960.
7 Ebd. Auf der ersten Seite hatte er schon den städtebaulichen Stillstand am Südkopf als Missstand moniert.
8 Heinrich Mersmann, „Wolfsburger Theaterleben im Rückblick“, in: Stadt Wolfsburg (Hg.), Theater der Stadt Wolfsburg. Zur Eröffnung des Hauses am 5. Oktober 1973. Wolfsburg 1973, o.P. Siehe dazu die Textfassungen in der Akte StadtA WOB, B.1.2, Nr. 9926. Aufgrund der widrigen Situation wurde die Frage nach einem eigenen Theaterbau spätestens ab 1959 wieder innerhalb der Stadtverwaltung diskutiert. StadtA WOB, B.1.2, Nr. 9922 (Bd. 1), Betr.: Schaf-

fung von einwandfreien Bühnenverhältnissen für die Aufführungen des Kulturrings, 26. Mai 1959.
9 StadtA WOB, B.1.2, Nr. 9922 (Bd. 1), Oberstadtdirektor Hesse an Heinrich Nordhoff, 1. Februar 1960. Dies war insofern kein vermessenem Unterfangen, als Nordhoff für sein kulturelles Mäzenatentum bekannt war. So wurden in seinem Auftrag nicht nur acht große Ausstellungen für Wolfsburg zusammengestellt und realisiert, sondern auch 1958 die Berliner Philharmoniker zu einem ersten Gastspiel in die Volkswagenstadt eingeladen. Siehe dazu Henrike Junge-Gent, *Weltkunst an der Zonengrenze. Die acht Kunstausstellungen des Volkswagenwerkes in Wolfsburg 1952 bis 1967*. Wolfsburg 1994; Werner Strauß, „Auftritt der Berliner Philharmoniker in der neuen Stadt“, in: Archivalie des Monats 7/2015, online abrufbar unter <https://www.wolfsburg.de/kultur/geschichte/izs-neu/izs-aktuelles/archivalie-des-monats-2> [5.10.2023].
10 StadtA WOB, B.1.2, Nr. 9922 (Bd. 1), Auszug aus einem Vermerk über eine Besprechung mit Prof. Dr. Nordhoff am 2. Januar 1961.
11 Siehe dazu exemplarisch Katharina Isaak, „Privates Engagement oder politische Verpflichtung? Zur Rolle des Kunstvereins Wolfsburg in der städtischen Kulturpolitik (1959–1972)“, in: Alexander Kraus/Christoph Lorke (Hg.), *Zeitgenössische Kunst fördern und vermitteln. Neugründungen von Kunstvereinen in der Bundesrepublik nach 1945/49*. Hannover 2022, S. 67–91; Ralf Bureck, „Konzeptästhetik für die ‚Volkswagenstadt‘. Der Kunstverein Wolfsburg und das städtische Selbstverständnis Mitte der 1960er Jahre“, in: ebd., S. 93–118.
12 StadtA WOB, B.1.2, Nr. 9922 (Bd. 1), Oberstadtdirektor Hesse an Werner Kallmorgen, 12. November 1962.
13 Hier und im Folgenden StadtA WOB, B.1.2, Nr. 9922 (Bd. 1), Niederschrift über die 9. (öffentliche) Ratssitzung am Freitag, dem 12. Februar 1965.
14 Siehe dazu die Ausschreibungsunterlagen in StadtA WOB, B.1.2, Nr. 9922 (Bd. 2). Zum Ausgang des Wettbewerbs und den einzelnen Entwürfen siehe „Wettbewerb für ein Theater in

Wolfsburg“, in: *Bauen + Wohnen*, Jg. 21 (Juni 1966), H. 6, o.P.
15 Siehe dazu Bürkle, Hans Scharoun und die Moderne (wie Anm. 2), S. 130–146.
16 StadtA WOB, B.1.2 Nr. 9922, Bd. 2, Vorlage Nr. 32 an den Kulturausschuss: Beauftragung von Professor Dr. Ing. Scharoun zur Ausarbeitung eines Vorentwurfs für das Theater.
17 Bürkle, Hans Scharoun und die Moderne (wie Anm. 2), S. 168.
18 StadtA WOB, B.1.2 Nr. 9922, Bd. 2, Wettbewerbsausschreibung.
19 Hier und im Folgenden StadtA WOB, B.1.2 Nr. 7814, Bd. 1, Auszug aus der Tonbandaufnahme über die Sitzung des Rates der Stadt am 12.2.1965 betr. „Planung eines Theaters in Wolfsburg“, S. 4.
20 StadtA WOB, B.1.2 Nr. 9922, Bd. 2, Auszug aus der Niederschrift über die 59. öffentliche Sitzung des Rates der Stadt am 28. August 1967: Weiterführung der Theaterplanung.
21 Siehe dazu Jörn Eiben, *Industriestädte und ihre Krisen. Wilhelmshaven und Wolfsburg in den 1970er und 1980er Jahren*. Göttingen 2020; Manfred Grieger, „Die ‚geplatze Wirtschaftswundertüte‘. Die Krisen 1966/67 und 1973/75 im deutschen Symbolunternehmen Volkswagen“, in: Stephanie Tilly/Florian Triebel (Hg.), *Automobilindustrie 1945–2000. Eine Schlüsselindustrie zwischen Boom und Krise*. München 2013, S. 23–75.
22 Siehe dazu das Schreiben des Stadtbaurats Dr. Recknagel an Hans Scharoun vom 25. Oktober 1966, in: Ralf Beil (Hg.), *Wolfsburg unlimited. Eine Stadt als Weltlabor*. Berlin 2016, S. 210.
23 StadtA WOB, B.1.2 Nr. 6284, Auszug aus der Niederschrift über die 19. Sitzung des Kulturausschusses vom 6.9.1966: Besichtigung von Theaterbauten.
24 StadtA WOB, B.1.2 Nr. 9922, Bd. 2, Auszug aus der Niederschrift über die 59. öffentliche Sitzung des Rates der Stadt am 28. August 1967: Weiterführung der Theaterplanung.
25 Hier und im Folgenden StadtA WOB, B.1.2 Nr. 9923, Grußwort von Hugo Bork, Günter Balk und Dr. Lotz, Vorsitzender des Vorstandes der Volks-

wagenwerk AG, vom 3. September 1969. Der Text ist offenbar auch als eine Art Urkunde mit eingemauert worden, siehe ebd., Grundsteinlegung für das Theater, 1. August 1969.
26 So hatte sich Oberstadtdirektor Günter Balk im Mai 1968 noch einmal an Vorstandsvorsitzenden des Unternehmens, Kurt Lotz, gewandt mit dem Hinweis, die „neuen Bürger unserer Stadt“ würden von dieser in vielerlei Hinsicht zwar ein positives Bild zeichnen, doch könnten „die kulturellen Einrichtungen dem Vergleich mit anderen Städten noch nicht standhalten“. StadtA WOB, B.1.2 Nr. 9928, Bd. 2, Oberstadtdirektor Balk an Kurt Lotz, 27. Mai 1968. Das Unternehmen hatte am 17. Dezember 1969 die Überweisung in einem Schreiben an Balk offiziell angekündigt. Ebd.
27 Rudolf Leiding, Grußwort, in: Stadt Wolfsburg (Hg.), *Theater der Stadt Wolfsburg. Zur Eröffnung des Hauses am 5. Oktober 1973*. Wolfsburg 1973, o.P.
28 Hugo Bork/Günter Balk, Grußwort, in: ebd., o.P. Siehe die Manuskripte dazu in der Akte StadtA WOB, B.1.2 Nr. 9926. Siehe zum vielzitierten Sprachbild der „Stadt ohne Tradition“ auch Alexander Kraus, *Stadt ohne Geschichte? Wolfsburg als Demokratielabor der Wirtschaftswunderzeit*. Göttingen 2021, S. 17–19.
29 StadtA WOB, HA 6120, Möglichkeiten der Kulturförderung in Wolfsburg. Siehe dazu Fabian Köster, „Anziehungskraft des Uneindeutigen. Die Eröffnung von Alvar Aaltos Kulturzentrum in Wolfsburg“, in: Das Archiv. Zeitung für Wolfsburger Stadtgeschichte, Jg. 7 (2022), Nr. 24, S. 1–8.
30 Siehe dazu Marcel Glaser, „Die Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben, 1938“, in: Ralf Beil (Hg.), *Wolfsburg unlimited. Eine Stadt als Weltlabor*. Berlin 2016, S. 59.
31 StadtA WOB, B.1.2 Nr. 4999, Bericht über die ersten Spielzeiten (ohne Überschrift).
32 Schmitz, *Spiel-Räume der Demokratie* (wie Anm. 1), S. 291.
33 Grundlegend dazu Dorothea Kraus, *Theater-Proteste. Zur Politisierung von Straße und Bühne in den 1960er*

Jahren. Frankfurt am Main/New York 2007; Franziska Schößler, „Politisches Theater nach 1945“, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, Nr. 42, vom 13. Oktober 2008, online abrufbar unter <https://webarchiv.bundestag.de/archive/2009/1022/dasparlament/2008/42/Beilage/003.html> [1.11.2023].

DAS ARCHIV

HERAUSGEBER
Institut für Zeitgeschichte und
Stadtpräsentation
der Stadt Wolfsburg

INSTITUTSLEITUNG
Anita Placenti-Grau

REDAKTION
Alexander Kraus
Aleksandar Nedelkovski
Anita Placenti-Grau

BILDREDAKTION
Katja Steiner

ANSCHRIFT
Stadt Wolfsburg,
Institut für Zeitgeschichte und
Stadtpräsentation,
Goethestr. 10 a, 38440 Wolfsburg,
Tel. (05361) 27 57 30,
Fax. 27 57 57,
E-Mail: izs-stadtarchiv@stadt.wolfsburg.de
www.wolfsburg.de/izs

Disclaimer: Trotz sorgfältiger Bemühungen konnten nicht alle Inhaber der Bildrechte ermittelt werden. Wir bitten darum dem IZS bestehende Ansprüche ggf. mitzuteilen.

AUFLAGE: 500
ISSN 2367-4431