

# DAS ARCHIV

ZEITUNG FÜR WOLFSBURGER STADTGESCHICHTE

0,00 €

Herausgegeben vom Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation der Stadt Wolfsburg

November 2019

## Editorial

VON ALEXANDER KRAUS

Ist im Frühjahr dieses Jahres mit Marcel Brüntrups *Verbrechen und Erinnerung* der erste Band unserer Buchreihe „Stadt Zeit Geschichte“ erschienen, so bringt das Jahresende mit den Bänden zwei und drei unserer Reihe neuen Lektürestoff. Mit dem bundesrepublikanischen Jugendparlamentarismus richtet der Münsteraner Historiker Alexander Buerstedde sein Augenmerk dabei auf ein Themenfeld, das in der zeithistorischen Forschung bislang kaum Beachtung gefunden hat. In seinem Buch *Aufbruch aus der Retorte? Der bundesrepublikanische Jugendparlamentarismus der ‚langen‘ 1960er Jahre zwischen Reform und Revolte* beleuchtet er den Zusammenhang zwischen kommunaler Jugendpolitik und jugendlicher Revolte im Zuge von ‚1968‘ in Form einer Fallstudie zum Wolfsburger Jugendparlament. Ursprünglich als Ort demokratischer Trockenübungen gegründet, etablierte sich dieses „Sprachrohr der Wolfsburger Jugend“ durch das überlegte Agieren seiner Nachwuchsparlamentarierinnen und -parlamentarier rasch zum Repräsentationsorgan einer als politische Avantgarde auftretenden Jugend. Wir sprachen mit Alexander Buerstedde über Entstehung und Entwicklung des Wolfsburger Jugendparlaments, dessen Besonderheiten und sein krachendes Ende als Wolfsburger Jugendforum, das sich ebenso als politische Krise lesen lässt.

Um Krisen ganz anderer Natur dreht es sich dagegen in Jörn Eibens Buch über *Industriestädte und ihre Krisen. Wilhelms- haven und Wolfsburg in den 1970er und 1980er Jahren*. Darin fragt er danach, wie diese sowohl in der Forschung, als auch in den Deutungen verschiedener Zeitgenossinnen und Zeitgenossen als intensive Krisenphase geltenden Jahrzehnte in den beiden Städten wahrgenommen wurden und welche Umgangsweisen die Stadtverantwortlichen daraus ableiteten. Dabei konnten die Städte unterschiedlicher nicht sein: Hier die Stadt an der Küste, die angesichts hoher Arbeitslosigkeit und leerer kommunaler Kassen lange Zeit als „Notstandsgebiet“ galt. Dort die „Autostadt“, die vor allem dank des erfolgreichen Volkswagenwerks zumeist über prall gefüllte Kassen und einen stabilen Arbeitsmarkt verfügte. Im Gespräch mit Jörn Eiben rücken einerseits die teils gravierenden Unterschiede zur nationalen Krisenwahrnehmung in den Fokus, andererseits die lokalen Bedingungen, auf die die unterschiedlichen Wahrnehmungen zurückzuführen sind.

Und schließlich zeigt Isabel Heinemann, Professorin für Neueste Geschichte an der Universität Münster, anschaulich auf, an welche fünf zentralen Forschungskontexte Marcel Brüntrups eingangs erwähntes Buch anzudocken vermag und lenkt den Blick auf ein NS-Verbrechen, das in der Mitte der Gesellschaft geschah.



Das Jugendparlament im Arbeitsmodus, Herbst 1962; Foto: Rosemarie Rohde

## Das Wolfsburger Jugendparlament

Oder: wie ‚1968‘ aus und nach Wolfsburg kam

ALEXANDER BUERSTEDDE IM INTERVIEW

**Alexander Kraus:** Der gesellschaftliche Wandel, der sich in den 1960er Jahren vollzogen hat, wie auch zahlreiche seiner Phänomene – ob jugendliche „Gammler“, Beatmusik, Politisierung oder Jugendprotest – ist von Historikerinnen und Historikern schon zuvor aus vielfacher Perspektive unter die Lupe genommen worden. Mit Deiner Untersuchung über den Jugendparlamentarismus in Wolfsburg hast Du aber, so hat es den Anschein, dennoch Neuland betreten. Welchen neuen Blick eröffnet diese jugendpolitische Einrichtung auf die Bundesrepublik in dieser Zeit?

**Alexander Buerstedde:** Tatsächlich stellt der Quellenbestand über das Wolfsburger Jugendparlament einen Glücksfall dar. Jugend- und Schülerparlamente haben in der zeithistorischen Forschung zu den 1960er Jahren bislang – wenn überhaupt – nur am Rande Erwähnung gefunden. Inwieweit dies auch ein Problem mangelnder Überlieferung war, kann ich nicht abschätzen. Klar ist aber, dass sich mit dieser Fallstudie zwei jüngere Forschungstendenzen der Zeitgeschichte miteinander verknüpfen lassen. Zum einen haben Historikerinnen und Historiker in den letzten Jahren nach dem Beziehungsgeflecht zwischen der Revolte von ‚1968‘ und der Reformzeit der 1960er Jahre gefragt. Zum anderen wurde vermehrt untersucht, welche Rolle die ‚Provinz‘ abseits von Westberlin oder Frankfurt am Main für das bundesdeutsche ‚1968‘ spielte. Beide Fragestellungen konnten nun konkret am Wolfsburger Fall miteinander verschränkt werden: Gab es ‚1968‘ in Wolfsburg und wenn ja, kam es aus der Retorte jugendpolitischer Planung?

**Alexander Kraus:** Zumindest am Anfang waren die Rollen ja klar verteilt. Die städtischen Stellen und nicht die in Wolfsburg lebenden Jugendlichen riefen das Jugendparlament ins Leben. Wer war daran beteiligt und welche Zielsetzung stand dahinter?

**Alexander Buerstedde:** Die Idee selbst wurde zum ersten Mal im November des Jahres 1960 von der Ratsherrin Elisabeth Hesse im Rahmen des Jugendwohlfahrtsausschusses eingebracht, wenngleich zeitgenössisch immer wieder Walter Lellek, der damalige Vorsitzende des *Rings Politischer Jugend* in Wolfsburg, sowie der Stadtjugendpfleger Joachim Schöps und der Volkshochschulmitarbeiter Heinrich Bode als Gründungsväter des Wolfsburger Jugendparlaments bezeichnet wurden. Gerade die Volkshochschule und das Jugendamt begleiteten die Jungparlamentarierinnen und parlamentarier bei den ersten Gehversuchen und darüber hinaus. Die konzeptionellen Vorstellungen waren deswegen aber keineswegs deckungsgleich. Das Jugendamt sah schon durch parlamentarische Trockenübungen die Demokratisierung der Stadtjugend gewährleistet, während die Volkshochschule rasch dazu überging, die Politisierung des Organs im Wechselspiel mit den Jugendlichen zu befördern. Einig waren sich alle nur darin, dass das Jugendparlament als „Sprachrohr“ die Wolfsburger Jugend repräsentieren sollte – was das in der Praxis bedeutete, begann sich erst nach und nach abzuzeichnen. **Alexander Kraus:** Wenngleich es Jugendparlamente offenbar auch in zahlreichen anderen Städten gab, wurde das Wolfsburger Experiment schon in diesem frühen

Stadium in einer Publikation der *Bundeszentrale für politische Bildung* als beispielhaft hervorgehoben. Wie kam es dazu?<sup>1</sup>

**Alexander Buerstedde:** Wie genau die *Bundeszentrale für politische Bildung* an die Informationen über das Wolfsburger Jugendparlament gelangt ist, ist leider unklar. Ausschlaggebend für die Erwähnung in der Broschüre mit dem Titel *Keiner lebt für sich allein. Die Mitarbeit des Bürgers in der Gemeinde* war aber wohl, dass das Wolfsburger Jugendparlament eine feste Einrichtung war und zudem deutlich häufiger als andere Jugendparlamente oder ähnliche Einrichtungen tagte – in der Anfangszeit sogar wöchentlich. Als das hiesige nach sechseinhalb Jahren durch das Jugendforum ersetzt wurde, waren die Wolfsburger Jugendparlamentarierinnen und -parlamentarier über 100 Mal zusammengekommen.

**Alexander Kraus:** Du beschreibst in Deinem Buch sehr anschaulich, welche Phasen die Parlamentarier und wohlgerneht auch Parlamentarierinnen über diesen Zeitraum hinweg im neugeschaffenen Jugendparlament durchliefen: von der anfänglichen Euphorie über den politischen Kampf um Autonomie und einen größeren Gestaltungsrahmen bis hin zu Ohnmacht und Langeweile. Von welchen Entwicklungen war dieser Verlauf begleitet? *Fortsetzung auf Seite 2*



Fortsetzung von Seite 1 Und was hat Dich dabei besonders überrascht?

**Alexander Buerstedde:** Überraschend war, dass das Jugendparlament ganz zu Beginn mit Blick auf die Geschlechterverhältnisse und soziale Herkunft am heterogensten war. Mit der breiten Beteiligung von Mädchen und jungen Frauen sowie von Jugendlichen aus der Arbeiterschicht hatten auch die zeitgenössischen Beobachterinnen und Beobachter nicht gerechnet. Diese Zusammensetzung hielt allerdings nicht lange an. Stattdessen wurden diese beiden Gruppen zunehmend an den Rand gedrängt; das Jugendparlament wurde ‚gymnasialisiert‘ und ‚vermännlicht‘. Ebenso überraschend war, wie schnell das Jugendparlament nach der Gründung für Aufsehen sorgte und politischen Wandel vor Ort ansah. Eine ähnliche, zumindest mediale Durchschlagskraft entwickelte erst wieder das Jugendforum, das als direkter Nachfolger des Jugendparlaments den Protest in die Volkswagenstadt holte.

**Alexander Kraus:** Markierte das Ende des Wolfsburger Jugendparlaments und seine Neukonzeption als Jugendforum zugleich auch einen politischen Neubeginn?

**Alexander Buerstedde:** Obwohl es personelle Kontinuitäten auf Seiten der Jugendlichen und auch auf Seiten der städtischen Planerinnen und Planer gab, war der Bruch – vor allem mit Blick auf Verhaltensweisen der Wolfsburger Jugendlichen, die von ‚1968‘ inspiriert waren – sehr deutlich. Dennoch spiegelte das Jugendforum damit auf gewisse Weise die Strategie des Jugendparlaments in seiner Anfangszeit wider, das ebenso gezielt den Konflikt gesucht hatte. **Alexander Kraus:** Mit Frank Bsirske, der fast zwei Jahrzehnte lang der Gewerkschaft *ver.di* vorstand, sei hier nur einer der damaligen Akteure explizit benannt. Welche Rolle spielte er für die Entwicklungen im Jugendforum?

**Alexander Buerstedde:** Frank Bsirske wurde zu einem der Sprecher des Jugendforums berufen und später aus dem Kreis

des Beirats per Wahl bestätigt. Seine offensive Interpretation dieses Amtes hat dafür gesorgt, dass das Jugendforum noch einmal in aller Munde war, bevor auch der Nachfolger des Jugendparlaments zu Grabe getragen wurde.

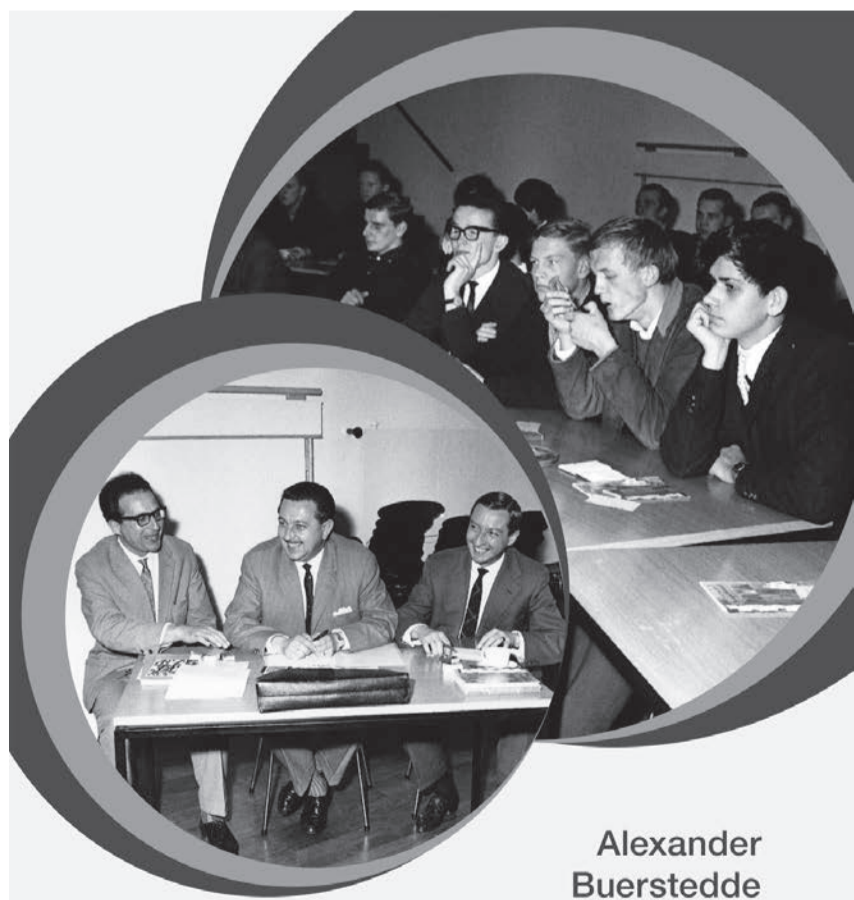
**Alexander Kraus:** Es hat den Anschein, als sei die bundesrepublikanische Protest- und Politisierungsgeschichte der späten 1960er Jahre alles andere als ausgeforscht. Welches Potential erkennst Du in dem Themenfeld – auch mit Blick auf unsere unmittelbare Gegenwart?

**Alexander Buerstedde:** Die vorliegende Studie fußt maßgeblich auf dem Wolfsburger Fall. Es wäre spannend, die Ergebnisse durch die Untersuchung weiterer Jugendparlamente abzusichern und zu erweitern. Gerade in Zeiten, in denen die parlamentarische Verfasstheit unserer Demokratie wieder zunehmend unter Beschuss gerät, stellen diese Erzählungen wichtige Anhaltspunkte der Selbstvergewisserung dar.

*Alexander Buerstedde studierte Anglistik, Bildungswissenschaften, Geschichte, katholische Theologie und Latinistik an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster sowie der University of Durham und absolviert derzeit den Vorbereitungsdienst für das Lehramt an Gymnasien und Gesamtschulen für die Fächer Englisch und Geschichte im Land Nordrhein-Westfalen.*

Am **4. Dezember 2019** wird Alexander Buerstedde das Buch im Kino des Kulturzentrums *Hallenbad – Kultur am Schachtweg*, Schachtweg 31, in Wolfsburg vorstellen. Veranstaltungsbeginn: 18 Uhr. Der Eintritt zur Veranstaltung ist kostenfrei. Das Buch wird für 19,- Euro auch während der Veranstaltung zu erwerben sein – wer sich ein Exemplar sichern möchte, kann vorab eine E-Mail an Alexander Kraus senden: alexander.kraus@stadt.wolfsburg.de

<sup>1</sup> Bundeszentrale für politische Bildung, Keiner lebt für sich allein. Die Mitarbeit des Bürgers in der Gemeinde. Bonn o. J. [1964].



Alexander Buerstedde

## Aufbruch aus der Retorte?

Der bundesrepublikanische Jugendparlamentarismus der ›langen‹ 1960er Jahre zwischen Reform und Revolte

WALLSTEIN

Buchcover



Grafik: <https://pixabay.com/vectors/corruption-deceit-deception-2727571/>

## „Fake-News“ – Angriff auf die Demokratie?

VON ALEKSANDAR NEDELKOVSKI

„Systemmedien“, „Lügenpresse“ und „Fake-News“ hallt es durch die Echo-kammern des Internets. Immer und immer wieder. Das Netz, dessen Demokratiepotezial einst den Aufbruch in ein neues Zeitalter versprach, erweist sich in diesem Kontext als Technologie geistiger Regression. Es sind vor allem die Sozialen Medien, in denen agitiert, diffamiert und gehetzt wird. Der Journalist Sascha Lobo beschreibt Facebook als „Gefühlsmaschine“, in der Affekte und Emotionen in einem permanent fortgesetzten Erregungszustand demokratische Entscheidungsfindungs- und Legitimierungsprozesse infrage stellen und durch gefühlte Realitäten ersetzen.<sup>1</sup> So werden wirkmächtige Narrative der Lüge platziert. Von Bots und Trollen hin zu Machthabern naher und ferner Länder, die Büchse der Pandora ist nunmehr geöffnet. Es ist nun an uns, diese wieder zu schließen. In einem Schülerinnen- und Schülerprojekt der Geschichtswerkstatt des *Instituts für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation* wurde dafür der folgende Ansatz gewählt: Über vertiefte Einblicke in die Arbeitswelt der Presse sollte notwendiges Wissen vermittelt werden, um dem Stumpfsinn pressefeindlicher Ideologen etwas entgegenzusetzen: das Erlernen eines kritischen Umgangs mit Quellen, einer faktenbasierten Argumentation und wissenschaftlichen Recherche. Der Wahlpflichtkurs „Geschichte“ des elften Jahrgangs des *Albert-Schweitzer-Gymnasiums* Wolfsburg widmete sich zusammen mit der Geschichtswerkstatt und den *Wolfsburger Nachrichten* ebendieser Aufgabe.

Im ersten Teil des Projektes befassten sich die Schülerinnen und Schüler zunächst mit den Techniken wissenschaftlichen Arbeitens und dies mit Fokus auf den Rechercheprozess und die quellenkritische Analyse. Was ist überhaupt eine Quelle und wie gehe ich mit ihr um? Was ist ein Zitat und warum muss überhaupt zitiert werden? Die Reflexion über den Umgang mit fremdem geistigen Eigentum und die Notwendigkeit, Aussagen zu belegen, war grundlegend für die Arbeit in diesem Projekt. Wiki-

pedia und YouTube-Videos sind eben in der Regel keine zitierfähigen Quellen. Im Anschluss hieran widmeten sich die Schülerinnen und Schüler verschiedenen Textsorten, so dem Kommentar oder dem Sachtext. Was ist beim Verfassen solcher Texte zu beachten? Im zweiten Teil rückte der Begriff der *Propaganda* in den Fokus. Wie funktioniert die Manipulation der Massen im Anschluss an Edward Bernays' Publikation *Propaganda* oder Adolf Hitlers *Mein Kampf*?<sup>2</sup> Anschließend, im dritten Teil des Projekts, verfassten die Schülerinnen und Schüler dann eigene Texte zum Thema „Propaganda im Dritten Reich“ respektive in der „Stadt des KdF-Wagens“, in denen nach den Zusammenhängen zwischen der Stadtgründung und deren propagandistischer Begleitung gefragt wurde. Es entstanden Texte über die „Propagandashow“ zur Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes, die Gründung der Stadt als „nationalsozialistische Mustersiedlung“, den „KdF-Wagen“ als nie eingelöstes Glücksversprechen im Sinne Haugscher Warenästhetik,<sup>3</sup> Zwangsarbeit im Kontext nationalsozialistischer Ideologie und Propaganda oder auch die Instrumentalisierung von Hoffmann von Fallerslebens *Lied der Deutschen* durch die Nationalsozialisten. Im abschließenden vierten Teil wurde dann der Bezug zur Gegenwart hergestellt. Es war das erklärte Ziel, kritisch-reflexives Denken und Handeln am Beispiel historischer Sachverhalte zu erlernen und diese auf gegenwärtige Probleme zu übertragen, um auf diesem Wege das Demokratiebewusstsein zu fördern und zu stärken.

<sup>1</sup> Sascha Lobo, „Facebook, die erste vernetzte Gefühlsmaschine“, online abrufbar unter <https://www.spiegel.de/netzwelt/web/sascha-lobo-kolumne-was-facebook-wirklich-ist-a-1202360.html> [8.11.2019].

<sup>2</sup> Edward Bernays, *Propaganda. Die Kunst der Public Relations*. Berlin 2007 [im englischen 1928]; Hitler, *Mein Kampf*. Eine kritische Edition, hrsg. v. Christian Hartmann, Thomas Vordermayer, Othmar Plöckinger, Roman Töppel. 2 Bde. München 2016.

<sup>3</sup> Wolfgang Fritz Haug, *Kritik der Warenästhetik*. Überarbeitete Neuauflage. Gefolgt von *Warenästhetik im High-Tech-Kapitalismus*. Frankfurt am Main 2009.



Abb. 1: Im Arbeitsamt an der Ecke Kleiststraße/Schachtweg, Wolfsburg, 7. Mai 1975; Foto: Renate Reichelt

**Alexander Kraus:** In Deiner Studie *Industriestädte und ihre Krisen*, die in den kommenden Tagen erscheinen wird, setzt Du Dich anhand der Beispiele Wilhelmshaven und Wolfsburg mit der lokalen Krisenwahrnehmung im Zeitraum zwischen 1970 und 1985 auseinander, das heißt einem Zeitraum, der vor allem in der aktuellen Zeitgeschichtsschreibung intensiv beforcht und mit Etiketten wie „Krisenjahre“ oder „nach dem Boom“ versehen wird. Mit Wolfsburg hast du dabei auf eine Stadt mit einer extremen Abhängigkeit von einem Unternehmen gesetzt, einer klassischen „Autostadt“, mit Wilhelmshaven dagegen auf eine Stadt, die große Anstrengungen unternahm, sich in jenen Jahren in eine Industriestadt zu transformieren. Dabei zeigte sich, dass die jeweilige Krisenwahrnehmung nicht nur deutlich von der bundesrepublikanischen abwich, sondern auch untereinander markante Abweichungen auszumachen sind: hier die Mischung aus Zukunftsängsten und einem Glauben an eine Gestaltbarkeit der Zukunft, dort die Abkehr von der lange hochgehaltenen Industrialisierungspolitik. Wie erklärst Du Dir die so markanten Unterschiede zwischen nationaler und lokaler Krisenwahrnehmung?

**Jörn Eiben:** Du hast es im Prinzip ja schon gesagt: aus den sehr spezifischen lokalen Bedingungen. Zwar war Wolfsburg bis Anfang der 1970er Jahre keineswegs „krisenfrei“ – man denke an die Wohnungsnot der 1950er Jahre oder die erste bundesweite Rezession 1966/67, die auch noch mit der Erkrankung und dem Tod Heinrich Nordhoffs, des ehemaligen VW-Generaldirektors, zusammenfiel –, doch hatte man sich insgesamt an stetig steigende Gewinne der *Volkswagenwerk AG* sowie einen unmittelbar mit dem Erfolg des Werks verbundenen stabilen Arbeitsmarkt und hohe Steuereinnahmen gewöhnt. Etwas vereinfacht lassen sich

## Der Beitrag stadthistorischer Analysen zur zeithistorischen Forschung

### Krisenwahrnehmungen in Wolfsburg und Wilhelmshaven

JÖRN EIBEN IM INTERVIEW

vergleichbare Tendenzen auch für die Bundesrepublik der 1950er und 1960er Jahre beobachten, in der ähnliche gesamtwirtschaftliche Entwicklungen zur wirkmächtigen Erzählung des deutschen „Wirtschaftswunders“ führten. Die Ähnlichkeiten verwischen allerdings bei den Krisenwahrnehmungen Mitte der 1970er Jahre. Im Unterschied zu Befunden, die verschiedene Zeithistoriker für die bundesweite Krisenwahrnehmung getroffen haben, stellte sich in Wolfsburg Mitte der 1970er Jahre jedoch nicht nur „Zukunftsangst“ ein.<sup>1</sup> Zwar fragte man sich auch hier mancherorts „Mein Gott, was wird aus Wolfsburg werden“, wie es auf einer Podiumsdiskussion in der *Arche* hieß, doch glaubten die Spitzen aus Rat und Verwaltung fest an eine Gestaltbarkeit der Zukunft. So gab es ganz konkrete Überlegungen dazu, wie aus dem wirtschaftsgeographischen Nachteil der „Zonenrandlage“ ein Vorteil gezogen werden könnte. Zudem war man sich sicher, nun endlich das leidige Image der „Goldgräberstadt“ loswerden zu können. In der Wirtschafts- und Beschäftigungskrise Anfang der 1980er Jahre glich sich die Krisenwahrnehmung in gewissem Sinne ihrem bundesrepublikanischen Pendant an. Zwar stellte sich hier der zeithistorisch diagnostizierte Utopieverlust der 1980er Jahre nicht ein, denn man gab sich in Wolfsburg im Zuge der Krise kaum utopischen Vorstellungen über eine andere Zukunft hin. Anders

als in der Bundesrepublik führte die Krise Anfang der 1980er Jahre somit nicht zu einem Utopieverlust. Der aufgerufene zeitliche Horizont in der Wolfsburger Krisenwahrnehmung war vielmehr die unmittelbare Vergangenheit. Am Ende der Krise sollte es wieder so sein wie vor Beginn der Krise – und genau in dieser Hinsicht glich die Wolfsburger Krisenwahrnehmung den eher biederen bundesweiten Zukunftserwartungen angesichts der vom neuen Bundeskanzler Helmut Kohl lancierten „geistig-moralischen Wende“.

In Wilhelmshaven dagegen hatte sich das bundesweit beschworene „Wirtschaftswunder“ nie eingestellt. Die Stadt taumelte vielmehr von einer wirtschaftspolitischen Enttäuschung zur nächsten. Allerdings war der Arbeitsmarkt relativ stabil, was vor allem durch die Marine sowie ein außerhalb der Stadtgrenzen liegendes Büromaschinenwerk gewährleistet wurde. Aus diesem Grund lagen die Steuereinnahmen jedoch stets weit unterhalb des Bundesdurchschnitts, was zu großen Schwierigkeiten im Bereich der städtischen Finanzen und somit der Daseinsfürsorge für die Bürgerinnen und Bürger führte. Daher begegneten Lokalpolitik, Verwaltung und Lokalmedien den ersten Erfolgen einer Politik, die auf die Ansiedlung steuerträchtiger industrieller Großbetriebe abzielten, mit großer Euphorie. Diese wirtschaftspolitische Weichenstellung

erfolgte Ende der 1960er Jahre, einem Zeitpunkt, an dem sich ein bundesweiter sektoraler Strukturwandel in Richtung des Dienstleistungssektors bereits ankündigte. Insofern stand die Wilhelmshavener Wirtschaftspolitik in eklatantem Kontrast zur bundesweiten Entwicklung. Ein ähnlicher Kontrast zeigte sich in der Wahrnehmung der Wirtschafts- und Beschäftigungskrise Mitte der 1970er Jahre. Anders als in den bundesweit beschworenen Krisenszenarien ließen sich zumindest für die Bereiche Politik, Verwaltung und Lokalmedien kaum vergleichbare Äußerungen verzeichnen. Allein eine durchaus einflussreiche umweltpolitische Bürgerbewegung begleitete die Industrieansiedlungspolitik von Beginn an mit ausdrücklich geäußerten Sorgen vor einer drohenden Umweltkrise. Insgesamt kühlte die Industrie-Euphorie im Laufe der bundesweiten Wirtschafts- und Beschäftigungskrise Mitte der 1970er Jahre zwar auch in Wilhelmshaven etwas ab, aber mit Blick auf die Krisenwahrnehmungen bildete Wilhelmshaven einen deutlichen Unterschied zur Bundesrepublik – und zu Wolfsburg. Der markante Unterschied zu bundesrepublikanischen Entwicklungen verwischte im Zuge der folgenden Krise Anfang der 1980er Jahre. Anders als in Wolfsburg stellte sich in Wilhelmshaven ein deutlicher „Utopieverlust“ ein. Der Glaube an ein besseres Morgen durch die gezielte Industrieansiedlungspolitik wurde durch verschiedene Firmenpleiten, deutlich steigende Arbeitslosenquoten und schwerwiegende Probleme im kommunalen Haushalt erschüttert. Mit ihrem deutlich nach außen gekehrten neuen „Realitätssinn“ entsprach die Haltung in Politik, Verwaltung und Lokalmedien dabei dann aber eben genau wie in Wolfsburg der bundesweiten Haltung gegenüber der Krise. **Alexander Kraus:** Lässt sich Deine Arbeit, die sich mit *Fortsetzung auf Seite 4*



Abb. 2: Junge Erwachsene demonstrieren auf der Porschestraße in Wolfsburg mit Transparenten für eine bessere Ausbildungsplatzsituation und gegen Jugendarbeitslosigkeit, circa 1975; Foto: Renate Reichelt

**Fortsetzung von Seite 3** Industriestädten eines lange Zeit durch die Forschung fast stiefmütterlich behandelten Themenfeldes annimmt, gewissermaßen auch als ein Plädoyer für eine intensivere Erforschung verschiedener Stadttypen lesen? Im Gegensatz zu Wolfsburg ist Wilhelmshaven ja eher untererforscht. Unter welchen Gesichtspunkten könnte Dein Buch sogar eine Korrekturfunktion übernehmen?

**Jörn Eiben:** Wenn man will, dann darf man das gern als Plädoyer verstehen. Mit den Jahren bin ich zwar etwas bescheidener geworden, was Plädoyers anbetrifft, doch an meiner Studie wird der Beitrag stadthistorischer Analysen zur zeithistorischen Forschung mit etwas weiter gestelltem Fokus durchaus deutlich. In dieser Hinsicht bieten stadthistorische Forschungen, die die Spezifika bestimmter Stadttypen (wie in meinem Falle einer Industriestadt und einer solchen, die es werden wollte) ernst nehmen, sicherlich eine Bereicherung und Erweiterung allgemeinerer historischer Befunde dar. Eigentlich müsste man bei den Stadttypen sogar noch etwas genauer hinschauen und danach fragen, ob sich eine „Autostadt“ – ein Typus, dem Martina Heßler zuletzt einige kluge konzeptionelle Gedanken gewidmet hat – nicht von Chemie- oder altindustriellen Städten unterscheidet. Meine Studie deutet auf jeden Fall in diese Richtung. Die von mir diagnostizierte Ortsgebundenheit der Krisenwahrnehmungen, das heißt, dass sich „die jeweiligen Perspektiven und Handlungsspielräume der Akteure“ je nach Stadt unterschieden, beruhte nicht zuletzt auch auf den besonderen Bedingungen, die sich aus dem jeweiligen industriellen Besatz der Stadt ergaben.

**Alexander Kraus:** Wie manifestierte sich denn diese spezifische Ortsgebundenheit der Krisenwahrnehmungen und der Umgang mit diesen in den von Dir untersuchten Städten?

**Jörn Eiben:** In Wilhelmshaven sollte überwiegend petrochemische Industrie angesiedelt werden. Politik und Verwaltung warben mit den besonderen Standortvorteilen einer Stadt, die unmittelbar am seeschifftiefen Wasser lag und entsprechend schwer beladene Schiffe unmittelbar vor Ort löschen konnte. Verschiedene Unternehmen der rohstoffverarbeitenden Industrie interessierten sich dafür – und für die Entsorgung von Abwässern. Sowohl die geplante Entsorgung von Abwässern als auch die befürchteten Luftverschmutzungen riefen Umweltschützer und Umweltschützerinnen auf den Plan. Hier war Wilhelmshaven der bundesrepublikanischen Umweltgeschichte gewissermaßen voraus. Etwas früher als in der

Umweltgeschichtsforschung für die Bundesrepublik bislang gezeigt, traten hier Akteurinnen und Akteure auf den Plan, die vehement gegen diese Industrieanordnungen agitierten. Die unmittelbare Nähe zur Küste und dem besonders gefährdeten Wattenmeer, so mein Befund, erzeugten demnach eine – im Vergleich zu den Befunden der Forschung – relativ frühe Ausrufung einer Umweltkrise. In Wolfsburg drehten sich wesentliche Elemente der Krisenwahrnehmung um die so genannte Monostruktur der Stadt, deren Wirtschaftsstruktur bekanntlich recht einseitig auf die Autoindustrie ausgerichtet ist. Von den Unternehmenskrisen waren hier ja nicht allein die Mitarbeiter bei der *Volkswagenwerk AG*, sondern auch die Zuliefererfirmen und deren Zulieferer und so weiter betroffen. Das Ziel einer „Auflockerung der Monostruktur“ bestimmte folglich weite Teile des Krisenmanagements in Politik und Verwaltung. Das konnte durchaus kuriose Blüten treiben, wenn etwa ein Wirtschaftsgeograph allen Ernstes darüber nachdachte, Wolfsburg könnte ein Knotenpunkt des Ost-West-Handels werden, inklusive japanischer und amerikanischer Konsulate und Handelsniederlassungen hier vor Ort.

**Alexander Kraus:** Was hat Dich während Deiner Arbeit am Thema am meisten überrascht?

**Jörn Eiben:** Ich hatte eigentlich mit reibungsloseren Übereinstimmungen zwischen den beiden Fällen und der allgemeineren Zeitgeschichte gerechnet. Ursprünglich hatte ich für Wilhelmshaven und Wolfsburg an eine Geschichte „nach dem Boom“ gedacht – die Dinge stellten sich allerdings als etwas komplizierter heraus.

**Alexander Kraus:** Neben den Verwaltungsakten basiert Deine Studie vor allen Dingen auf der Presseberichterstattung in den lokalen Medien, die sich allerdings meist nur wenig kritisch gegenüber den Entscheidungsträgern aus Politik und Wirtschaft äußerten. In Wilhelmshaven konntest Du mit den beiden alternativen Monatszeitschriften *Rotdorn* und *Gegenwind* auch auf eine publizierte Gegenöffentlichkeit zurückgreifen – wie erklärst Du Dir das weitgehende Fehlen einer solchen in Wolfsburg?

**Jörn Eiben:** Der *Rotdorn* und der *Gegenwind* waren in der Tat ein Glücksfall, weil sie noch einmal eine völlig neue Perspektive auf das Problem der Industrieanordnungen ergaben. Auch deshalb ist das Fehlen einer ähnlichen Gegenöffentlichkeit in Wolfsburg bedauernd. Kurz vor Ende meiner Arbeit tauchten einige kommunistische Zeitschriften sowie einige Quellen aus Bürgervereinen

auf. Auch wenn diese Quellen für andere Forschungen durchaus interessant sind, so boten sie doch wenig bis gar keine Rückschlüsse auf etwaige Gegenpositionen zur Dominanz der *Volkswagenwerk AG*. Selbst an den Stellen, an denen es um die Wirtschafts- und Beschäftigungskrise ging, stand keine wirtschaftspolitische Alternative im Raum – wie auch: Das Werk ist für die Stadt auch in Krisenzeiten eminent wichtig. Das Fehlen einer Gegenöffentlichkeit in Wolfsburg ist aber nicht nur aus wirtschaftshistorischer Sicht bedauernd, auch für die sozialhistorische Perspektive wäre es wahnsinnig aufschlussreich gewesen, Themen wie Armut, Arbeitslosigkeit und ähnliches intensiver zu beforschen. Hier ließen sich gerade für die 1980er Jahre allerdings einige durchaus bemerkenswerte Fragmente in den Tageszeitungen finden. In dieser Hinsicht sind vor allem die Proteste gegen Kürzungen im Bildungsbereich zu nennen.

**Alexander Kraus:** Anders als beispielsweise die Kohle-, Stahl- oder Textilindustrie, die sich mit rapiden und vor allen Dingen fortwährenden Schrumpfungprozessen konfrontiert sahen, durchschritt die Automobilindustrie die wirtschaftlichen Talsohlen in den besagten Krisenjahrzehnten jeweils relativ schnell. Die Wahrnehmung der Krisen war in Gelsenkirchen, Duisburg oder Bremen ganz sicher eine andere als in Wolfsburg oder Wilhelmshaven. Hast Du bei der Wahl Deiner Vergleichsstädte nicht auch an eine dieser Städte gedacht? Und wenn ja, was sprach gegen sie?

**Jörn Eiben:** Man kann sicherlich immer auch über andere Beispiele nachdenken. Am Vergleich Wolfsburgs und Wilhelmshavens reizten mich vor allem

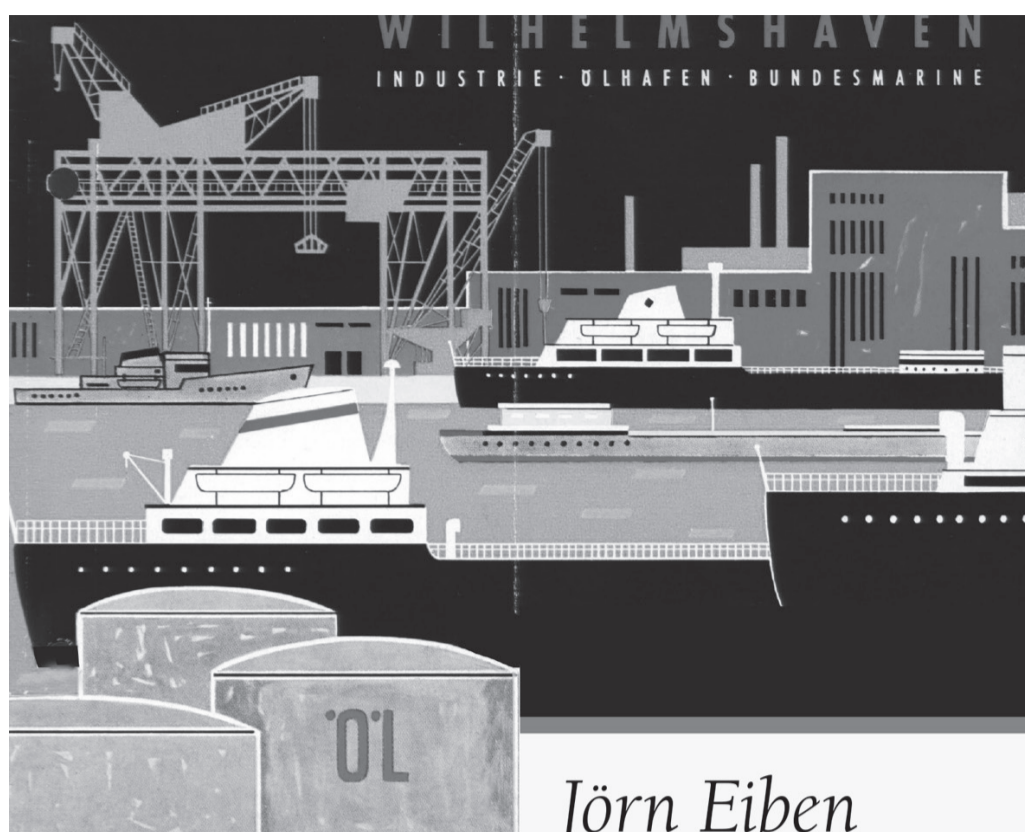
die zahlreichen Unterschiede zwischen beiden Städten. Hier die zumeist erfolgreiche Autostadt – in der im Übrigen die Bürgerinnen und Bürger sehr viel länger als das Unternehmen brauchten, um über die Krisen hinwegzukommen –, dort die Seehafenstadt, die seit Kriegsende immer wieder Anläufe zu einer wirtschaftsstrukturellen Transformation unternahm. Hier die Stadt, die sich mit allen Konsequenzen einem Industrieunternehmen verschrieben hat, dort die Stadt, die fast schon händeringend nach einem ähnlich starken wirtschaftlichen Partner suchte. Hier die Stadt, die über enorme finanzielle Mittel zur kommunalen Ausstattung verfügte, dort die Stadt, die nur selten einen ausgeglichenen Haushalt vorlegen konnte. Gerade auch angesichts dieser massiven Unterschiede erschien die Frage nach den Krisenwahrnehmungen vielversprechend, denn es zeigte sich, dass die Wilhelmshavener und Wilhelmshavenerinnen gewissermaßen „krisenfester“ waren als die Wolfsburgener – sie hatten sich geradezu an Krisen gewöhnt.

**Alexander Kraus:** Wagen wir zum Abschluss einen Blick in die Gegenwart: Erkennst Du in der gegenwärtigen Krisenwahrnehmung in Wolfsburg Parallelen zu den 1970er und 1980er Jahren?

**Jörn Eiben:** Mir scheint, dass die von mir untersuchten Krisen eher auf globale oder zumindest bundesrepublikanische Entwicklungen zurückzuführen sind, ein Teil der aktuellen Schwierigkeiten des Volkswagenkonzerns, die sogenannte „Dieselaffäre“, erscheinen dagegen eher hausgemacht. Daneben spielen sicherlich auch globale Entwicklungen eine Rolle. Bei meinen (zugegeben: sporadischen) Blicken in die Wolfsburgener Ta-



Abb. 3: Demonstration mit zu Grabe getragenen Lehrstellen, Wolfsburg, circa 1975; Foto: Renate Reichelt



Jörn Eiben

## INDUSTRIESTÄDTE UND IHRE KRISEN

Wilhelmshaven und Wolfsburg  
in den 1970er und  
1980er Jahren



Buchcover

geszeitungen fällt mir auf, dass es häufig um Fragen zukünftiger Mobilität geht. In dieser Hinsicht stecken nicht nur der Volkswagenkonzern, sondern die gesamte deutsche – wenn nicht sogar europäische – Autoindustrie offenkundig in Schwierigkeiten, denn hier wurde tatsächlich eine Entwicklung verschlafen. Insofern ähneln die Krisenwahrnehmungen der Autobranche insgesamt zum Teil auch denen der 1980er Jahre, als man leidvoll erfahren musste, dass die asiatische Konkurrenz in ihren Produktionsabläufen und ihren Produkten enteilt war. Angesichts der derzeitigen Klimapolitik der Bundesregierung und ihrer Fetischisierung von E-Mobilität dürfte die deutsche Automobilindustrie allerdings erneut auf politische Schützenhilfe hoffen dürfen.

Jörn Eiben studierte Geschichte und Anglistik in Oldenburg. Dort wurde er 2015 mit einer Studie zum Fußball im Deut-

schon Kaiserreich promoviert. Das aktuelle Buch entstand im Rahmen eines DFG-Forschungsprojekts zum Thema „Industriestädte – Krisen, Krisenwahrnehmungen und Entwicklungsalternativen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts“.

Am 3. Dezember 2019 wird Jörn Eiben das Buch im Kino des Kulturzentrums *Hallenbad – Kultur am Schachtweg*, Schachtweg 31, in Wolfsburg vorstellen. Veranstaltungsbeginn: 18 Uhr. Der Eintritt zur Veranstaltung ist kostenfrei. Das Buch wird für 19,- Euro auch während der Veranstaltung zu erwerben sein – wer sich ein Exemplar sichern möchte, kann vorab eine E-Mail an Alexander Kraus senden: alexander.kraus@stadt.wolfsburg.de

<sup>1</sup> Anselm Doering-Manteuffel/Lutz Raphael, Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970. 3. ergänzte Aufl. Göttingen 2012 [2008], S. 60.



Abb. 4: Preistafeln an der Shell Tankstelle in Westhagen zeigen erhöhte Benzinpreise während der Ölpreiskrise, 1974; Foto: Renate Reichelt

## Die Ermordung der Kinder osteuropäischer Zwangsarbeiterinnen

Zu Marcel Brüntrup's Buch *Verbrechen und Erinnerung*

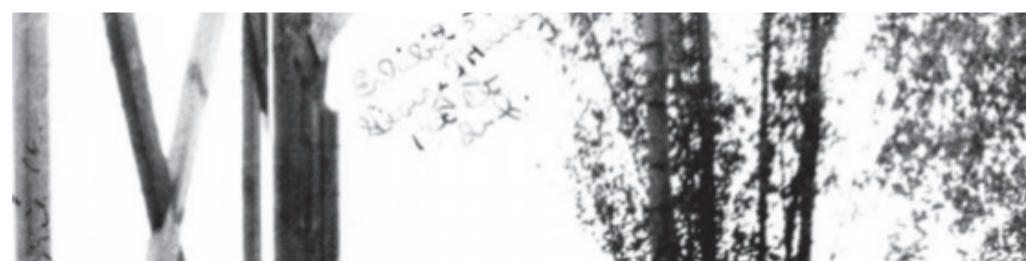
VON ISABEL HEINEMANN

Dieses kleine Büchlein, der erste Band der neuen Reihe „Zeit-Stadt-Geschichte“ des Wolfsburger *Instituts für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation*, leistet etwas ganz Besonderes: Am Beispiel des „Ausländerkinderpflegeheims“ des Volkswagenwerkes thematisiert es ein wenig bekanntes Verbrechen aus dem Kontext von Zwangsarbeit und Rassenpolitik: die gezielte Ermordung der Kinder osteuropäischer Zwangsarbeiterinnen durch Hunger und Vernachlässigung. *Verbrechen und Erinnerung* thematisiert folglich die Verbindung von Rassenpolitik und ökonomischer Ausbeutung im Nationalsozialismus sowie die Umwertung der NS-Vergangenheit nach 1945 am regionalen Beispiel, weist jedoch angesichts der Präzise und doch gut lesbar für Wolfsburg beschriebenen Strukturen und Prozessen weit darüber hinaus.

Alleine in der Obhut des Volkswagenwerkes starben zwischen 1943 und 1945 mindestens 326 Kinder – eine Liste der im Heim in Rügen verstorbenen Kinder ist im Buch Marcel Brüntrup's abgedruckt. Reichsweit ist von bis zu 100.000 so getöteten polnischen und russischen Kindern auszugehen, wenngleich bislang nur Schätzungen vorliegen. Das Kinderheim des Volkswagenwerkes bestand erst als Baracke im sogenannten „Ostlager“, dann

in zwei Baracken im „Gemeinschaftslager am Schachtweg“ und schließlich ab Sommer 1944 im einige Kilometer entfernten Rügen, wo es aufgrund der untragbaren hygienischen Zustände und durch eine unbehandelte Brechdurchfall-Epidemie zu einem Massensterben unter den Säuglingen kam. Brüntrup diagnostiziert lakonisch „bei den Neuzugängen erreichte die Sterberate nahezu 100 Prozent“ (S. 100). Es ist nicht nur höchst verdienstvoll, dass Umstände, Ausmaß und Struktur dieses Verbrechens minutiös aus den Akten des britischen Kriegsverbrecherprozesses gegen die Verantwortlichen für das „Ausländerkinderpflegeheim“ des Volkswagenwerkes aufgearbeitet und in den Kontext der Rassenpolitik des Dritten Reiches eingeordnet werden. Mehr noch, das Buch zeigt, wie die unterschiedlichsten lokalen und regionalen Instanzen und eine Vielzahl von Akteuren zum Sterben der Kinder beitrugen und diese Tatsache nach 1945 weidlich beschwiegen.

Die informative und gut geschriebene Monographie selbst basiert auf der Masterarbeit des Verfassers, die dieser 2016 an der Universität Münster vorlegte. Inzwischen arbeitet Marcel Brüntrup an der Universität Münster an seinem Dissertationsprojekt *Fortsetzung auf Seite 6*



Marcel Brüntrup

## Verbrechen und Erinnerung



Das »Ausländerkinderpflegeheim«  
des Volkswagenwerkes



Wallstein

Buchcover



Gedenkstätte Rügen, etwa 1970er Jahre; Foto-Atelier Schlesinger

Fortsetzung von Seite 5 „Zwischen Arbeitseinsatz und Rassenpolitik: Die Kinder osteuropäischer Zwangsarbeiterinnen und die Praxis der Zwangsabtreibungen im Nationalsozialismus“, das seit Mai 2018 von der *Deutschen Forschungsgemeinschaft* gefördert wird.

### Rassenpolitik und Arbeitseinsatzpolitik

Der erste und wichtigste Forschungskontext einer Untersuchung über Zwangsarbeiterinnen aus Osteuropa und ihre Kinder des Buches ist das Spannungsfeld zwischen der nationalsozialistischen Rassenideologie und dem kriegswirtschaftlichen Arbeitseinsatz. Zwangsarbeit war keineswegs nur männlich, sondern auch junge Frauen aus Polen und der besetzten Sowjetunion kamen ab 1941 massenhaft als Zwangsarbeiterinnen ins Deutsche Reich. Zwar war Geschlechtsverkehr zwischen Deutschen und sogenannten „Fremdvölkischen“ bei schweren Strafen durch die sogenannten „Polenerlasse“ und „Ostarbeiterlasse“ verboten und waren, anders als für deutsche Frauen, Verhütungsmittel und Abtreibungen für nicht-deutsche Frauen zugänglich. Dennoch wurden viele der jungen Frauen schwanger. Das stellte aus Sicht der Arbeitseinsatzbehörden ein Dilemma dar: Auf der einen Seite gingen durch den bis 1942 üblichen Rücktransport der schwangeren Frauen aus Sicht der Arbeitgeber wichtige, schon in den Betrieben eingearbeitete Arbeitskräfte verloren, auf der anderen Seite befürchteten „Volksstumsexperten“, insbesondere aus den Reihen der SS, die „Unterwanderung“ und „biologische Gefährdung“ des deutschen Volkes durch im Reich geborene „fremdvölkische“ Kinder. Durch die sich verschlechternde Kriegslage erlangten arbeitseinsatzpolitische Interessen zum Ende des Jahres 1942 jedoch zunehmend Vorrang vor rassenpolitischen Bedenken; der Rücktransport wurde ausgesetzt. Stattdessen wurde einerseits die Politik der Zwangsabtreibungen intensiviert, andererseits die dennoch geborenen Kinder kurz nach der Geburt von ihren Müttern getrennt. Während die Frauen an ihre Arbeitsstelle zurückkehren mussten, wurden die Neugeborenen in behelfsmäßigen Einrichtungen, sogenannten „Ausländerkinder-Pflegestätten“, untergebracht. Im Laufe der

Jahre 1943 und 1944 entstand im Deutschen Reich ein flächendeckendes Netz solcher Heime, in denen eine große Zahl der untergebrachten polnischen und sowjetischen Kinder aufgrund mangelhafter Pflege und Versorgung erkrankte und starb. Zum einen verdeutlicht dies die Abhängigkeit der deutschen Kriegswirtschaft von der Arbeitskraft der ausländischen Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter, zum anderen zeigt sich, dass trotz drohender Kriegsniederlage weiterhin zahlreiche Akteure auf reichsweiter, regionaler und lokaler Ebene den rassenideologischen Zielvorstellungen der NS-Diktatur anhängen und diesen zuarbeiteten. Damit wurde das Sterbenlassen der Kinder von Zwangsarbeiterinnen zu einem systemischen Element der nationalsozialistischen Rassen- und Arbeitseinsatzpolitik.

### Familie im Nationalsozialismus

Im NS-Staat wurde die deutsche und „rassenpolitisch wertvolle“ Familie durch eine Unzahl von Maßnahmen gefördert und als Grundlage der zu schaffenden „Volksgemeinschaft“ betrachtet. Dem stand ein ganz anderer Umgang mit sogenannten „fremdvölkischen“ Familien gegenüber, das zeigt die Geschichte der Zwangsarbeiterinnen aus Osteuropa und ihrer Kinder ganz deutlich. Hier ging es darum, planmäßig die Zerstörung ihrer Familien herbeizuführen, beziehungsweise Familien gar nicht erst entstehen zu lassen. Dabei zeigen die Forschungen von Marcel Brüntrup im Rahmen seines Dissertationsprojektes, dass Familie beziehungsweise das Vorliegen eines Trauscheins der Eltern den entscheidenden Überlebens-Unterschied für die Kinder von Zwangsarbeiterinnen aus Osteuropa bedeuten konnte: Wurden ledige Zwangsarbeiterinnen, wenn sie schwanger waren, bis etwa 1942 in ihre Herkunftsregionen zurückgeschickt, nahm man ihnen ab 1943 vor Ort die Kinder weg und verlegte sie zum gezielten Sterben-Lassen in sogenannte „Ausländerkinder-Pflegestätten“. Lediglich verheirateten Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern, die ab 1943 verstärkt „familienweise“ ins Reich geholt wurden, ersparten die Arbeitseinsatzbehörden im Regelfall die Wegnahme ihrer Kinder – um ihre Arbeitskraft nicht zu gefährden und weil der Familienstand

die Behandlung der Frauen nach Uneheleichenrecht verhinderte.

### Rasse und Exklusion

Die NS-Gesellschaft basierte auf Exklusion, Ausschluss der „rassisch Minderwertigen“ – und das hat Nachwirkungen: Die Zwangsarbeiterinnen aus Osteuropa haben lange niemanden interessiert, die Aufarbeitung verlief – von den Initiativen tapferer Regionalhistorikerinnen und -historiker abgesehen – ausgesprochen zögerlich. Und oft war das Mitleid mit den deutschen Verantwortlichen größer als mit den Opfern aus Osteuropa. Dies unterstreicht das anschauliche Beispiel des VW-Betriebsarztes Dr. Hans Körbel, dem auch das „Ausländerkinderpflegeheim“ des VW-Konzerns unterstand und der für die Tötung der dortigen Kinder durch Vernachlässigung 1946 im genannten Helmstedt-Prozess zum Tode verurteilt wurde. Vor seiner Verurteilung hatten sich zahlreiche Wolfsburgerinnen und Wolfsburger für ihn eingesetzt und seinen Einsatz für die Kinder bezeugt, allen voran die evangelisch-lutherische Kirchengemeinde unter Pastor Bammel. Nach der Vollstreckung des Todesurteils 1947 setzte die Legendenbildung um die vermeintlich ungerechtfertigte Verurteilung des Arztes ein. Der „Mythos Körbel“ beruhte auf der Behauptung, dass der Arzt „unschuldig in den Tod gehetzt worden“ sei (so Horst Mönnich in *Die Autostadt* 1951). Diese gezielte Verkehrung der Positionen von Täter und Opfern machte auch den Wolfsburger Bürgern ein Integrationsangebot, konnten sie sich so doch ebenfalls als „Opfer“ von NS-Regime und „alliierten Siegerjustiz“ fühlen. Erst ab Mitte der 1980er Jahre rückte im Zuge der beginnenden Diskussion um NS-Zwangsarbeit und Entschädigungsleistungen auch in Wolfsburg das Sterben der Kinder und das Elend der Zwangsarbeiterinnen allmählich in den Blickpunkt der öffentlichen Auseinandersetzung, wenngleich auch erst 2014 eine Gedenktafel für die ermordeten Kinder angebracht wurde.

Am Beispiel der Zwangsarbeiterinnen aus Osteuropa und ihrer Kinder zeigt sich folglich die Durchdringung der Gesellschaft bis an die Basis mit den Grundlagen der NS-Rassenpolitik, die Annahme einer unterschiedlichen biologischen Wertigkeit der Menschen, die eine Schei-

dung in „Arier“ und „Fremdvölkische“ zu begründen schien. Und es sollte lange, sehr lange dauern, bis „tote Russenkinder“ und Kinder-Massengräber nicht mehr achselzuckend hingenommen wurden, sondern man begann, diese Kinder und ihre Mütter als Menschen zu begreifen und ihre Geschichten zu erzählen, wie wir das heute tun. Mittlerweile verstehen wir, völlig zu Recht, das Sterben-Lassen und die gezielte Ermordung der Kinder von Zwangsarbeiterinnen als systemisches Verbrechen des NS-Staates, an dem zahllose Akteure partizipierten.

### Zentrale – Peripherie

Damit zeigt das Thema auch: Zwangsarbeit gab es überall, nicht nur in großen Industrie- und Rüstungskonzernen wie dem Volkswagenwerk, sondern eben auch im entlegenen Bauernhof, in der Gastwirtschaft, in kleinen Handwerksbetrieben. Überall wurden auch Frauen aus Osteuropa eingesetzt und diese wiederum bekamen Kinder. Daher handelt es sich beim organisierten Kindermord durch gezielte Vernachlässigung und Nichtversorgung keineswegs um ein Geheimprojekt der Nazis, sondern um eine in der Endphase des Krieges weit hin bekannte und von der Bevölkerung zumindest tolerierte Tatsache. Mit dieser befassten sich eine Unzahl von staatlichen Stellen und Privatleuten: regionale und kommunale Verwaltungen und Sozialämter ebenso wie Arbeitseinsatzbehörden und Unternehmen oder Arbeitgeber selbst. Dies reichte vom Gauleiter, der beim Reichsführer SS nachfragte, wie man die „unerwünschten“ Kinder am besten von den deutschen Kindern fernhalte, über den Landrat, der ein solches Kinderheim bauen ließ und der Referentin im Sozialamt, die sich um die finanzielle Seite kümmerte, zum Betriebsarzt, der die Mangelernährung billigte, bis zur Kinderpflegerin, die angesichts des Sterbens wegschaute.

### Zwangsarbeit im Reich und im besetzten Europa

Das Buch betrachtet zwar den Einzelfall des Volkswagenwerkes und seines sogenannten „Ausländerkinderpflegeheimes“, doch dahinter steht ein reichsweites, europaweites Programm zur Ausbeutung von Zwangsarbeit. Dieses ist erst in Ansätzen erforscht. Auch in anderen Regionen des Reiches wurden Zwangsarbeiterinnen aus Osteuropa der gleichen Politik der Zwangsabtreibungen und Kindeswegnahmen ausgesetzt. Hier setzt Marcel Brüntrups Dissertationsprojekt an. Darüberhinausgehend arbeitet meine Münsteraner Forschungsgruppe derzeit an weiteren europaweit vergleichenden Forschungen zur Bedeutung von Familie im Nationalsozialismus und den Nachwirkungen der nationalsozialistischen Reproduktionspolitik. Es gibt noch viel zu tun, auch das signalisiert dieses Thema.

*Prof. Dr. Isabel Heinemann ist Professorin für Neueste Geschichte an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster. Sie ist die Autorin zahlreicher Monografien, Sammelbände und Aufsätze zur Geschichte der nationalsozialistischen Rassen- und Umsiedlungspolitik, zur Gesellschaftsgeschichte der USA, zur Gender- und Wissensgeschichte sowie zur Geschichte reproduktiven Entscheidens in Deutschland und den USA. Derzeit arbeitet sie an einer großangelegten Studie zu Familie und Geschlecht im Nationalsozialismus und den Folgewirkungen der nationalsozialistischen Reproduktionspolitik auf die europäischen Gesellschaften nach 1945.*

Der Eltern bzw. Vormünder			Aufgenommen			Abgegangen	
Namen	Stand	Wohnort	wann:	woher:	in Klasse:	wann:	wohin:
	Fürer- wagn.		26.4. 45.	Kerkmannshof	5b		
	f.o.		26.4. 45.	f.o.	3c		
	Fürerw.		26.4. 45.	Fürerw. (Kamp)	1a		
	Kerkhoff.		27.4. 45.	Kerkhoff	7b		Entlassen
	Arbmeister.		27.4. 45.	Keserl.	4a		
	Lehrerw.		27.4. 45.	Elbing.	6c		Konst. Hengstlin VI/606
	f.o.		27.4. 45.	f.o.	3c		
	Janer.		27.4. 45.	H. Völker	8a		
	Händler.		27.4. 45.	Lübeck	1a		
	Fabrikant.		28.4. 45.	Frankfurt	4a		
	Frau.		28.4. 45.	Hirschberg	2a		
	Kaufmann.		28.4. 45.	Frankfurt	4a		
	Arbmeister.		5.3. 45.	Lissa	6c	27.11.47	Konst. Hengstlin VI/623
	Arbmeister.		6.3. 45.	Fürerberg	8b		1945 entlassen.
	Kaufmann.		6.3. 45.	Freiburg. (Vgl.)	7a		

Auszug aus dem Schülerverzeichnis der „Stadt des KdF-Wagens“; StadtA WOB, HA 13683

AdM 2/2019

## Ein Schülerverzeichnis aus der „Stadt des KdF-Wagens“ als Quelle der Zuwanderungsgeschichte

VON ALEXANDER KRAUS

Auf den ersten Blick verspricht das großformatige Buch keine spannende Lektüre zu werden: Der Buchdeckel aus mit schwarz-weiß-marmoriertem Papier beklebter Pappe ist arg ramponiert, am rechten Rand löst sich der Umschlag, insbesondere am Buchrücken ist es an vielen Stellen angeschlagen. Auf dem fast mittig platzierten achteckigen Etikett mit siebenfacher, sich nach innen verkleinernder schwarzer Umrandung ist in deutscher Kurrentschrift schlicht „Hauptbuch II“ notiert. Aufgeschlagen verrät die Titelseite des fadengebundenen Buchs der Firma W. Restmeyer aus Nienburg an der Weser, dass es sich dabei um ein seriell hergestelltes „Schülerverzeichnis“ handelt, in das mit blauer Farbe „Stadt des KdF-Wagens“ gestempelt wurde. Es handelt sich somit bei unserer Archivalie des Monats Februar um eine standardisierte, systematische Erfassung aller Schülerinnen und Schüler der Volksschule I (StadtA WOB, HA 13683). Dieses nüchterne Verzeichnis, in das mit fortlaufender Nummer die

anwachsende Schülerschar eingetragen wurde, eröffnet jedoch ungeahnte Perspektiven auf die Geschichte der „Stadt des KdF-Wagens“.

Das „Hauptbuch II“ entstammt der einstigen Volksschule I der vermeintlichen NS-Musterstadt, der zum 1. Juli 1938 die beiden Volksschulen der Gründungsgemeinden Heßlingen und Alt-Wolfsburg offiziell angegliedert wurden. Aufgrund der spezifischen Bevölkerungskonstellation der auf dem Reißbrett entstandenen Stadt musste schon bald mit der Planung eines Schulneubaus begonnen werden. In einem Dokument des Stadtbaubüros, in dem eine Vorausberechnung der Schüleranzahl für die Jahre ab 1940 versucht wurde, wird konstatiert, dass die „Kurve des Altersaufbaues der Bevölkerung der Stadt des KdF-[W]agens [...] erheblich von der Kurve der Reichsbevölkerung“ abweiche (StadtA WOB, Stadtbaubüro 213). Erklärt wird dies anhand des artifiziellen Stadtaufbaus, habe sich doch die Bevölkerung der Stadt „nicht natürlich aufgebaut“. Vielmehr sei

der Stadtaufbau durch „Auslesefaktoren beeinflusst [...], da das Volkswagenwerk, die Baufirmen usw. Gefolgschaftsmitglieder in den Jahren der besten Arbeitsfähigkeit bevorzugt eingestellt haben und vorwiegend nur die jüngeren Altersstufen zum Ortswechsel bereit“ gewesen seien. Darüber hinaus wird in dem Dokument spekuliert, dass bei diesem Auswahl- und Einstellungsprozess „die verheirateten und kinderreichen Bewerber bevorzugt worden seien“. In Konsequenz seien ältere Jahrgänge (ab 40 Jahren) deutlich unterrepräsentiert; die „Jahrgänge der 27- bis 39-Jährigen gegenüber dem Reichsdurchschnitt“ dagegen „wesentlich überbesetzt“. Selbst die Zahl der Kinder im Alter von 1 bis 6 Jahren aus diesen Jahrgängen liege über dem Reichsdurchschnitt. Umgehend wurde der Bau auf dem Gelände des heutigen VfL-Stadions am Elsterweg in Form von Baracken anvisiert und in Angriff genommen, da, wie es in einem Schreiben über den Volksschulbau datierend auf den 15. Mai 1939 heißt, „die in

Hesslingen und Wolfsburg vorhandenen Schulklassen nach den Sommerferien nicht mehr ausreichen“ würden (StadtA WOB, Stadtbaubüro 217). Wurden im Jahr 1938 noch 80 Kinder unterrichtet, waren es 1941 bereits etwa 1.500 Schülerinnen und Schüler.

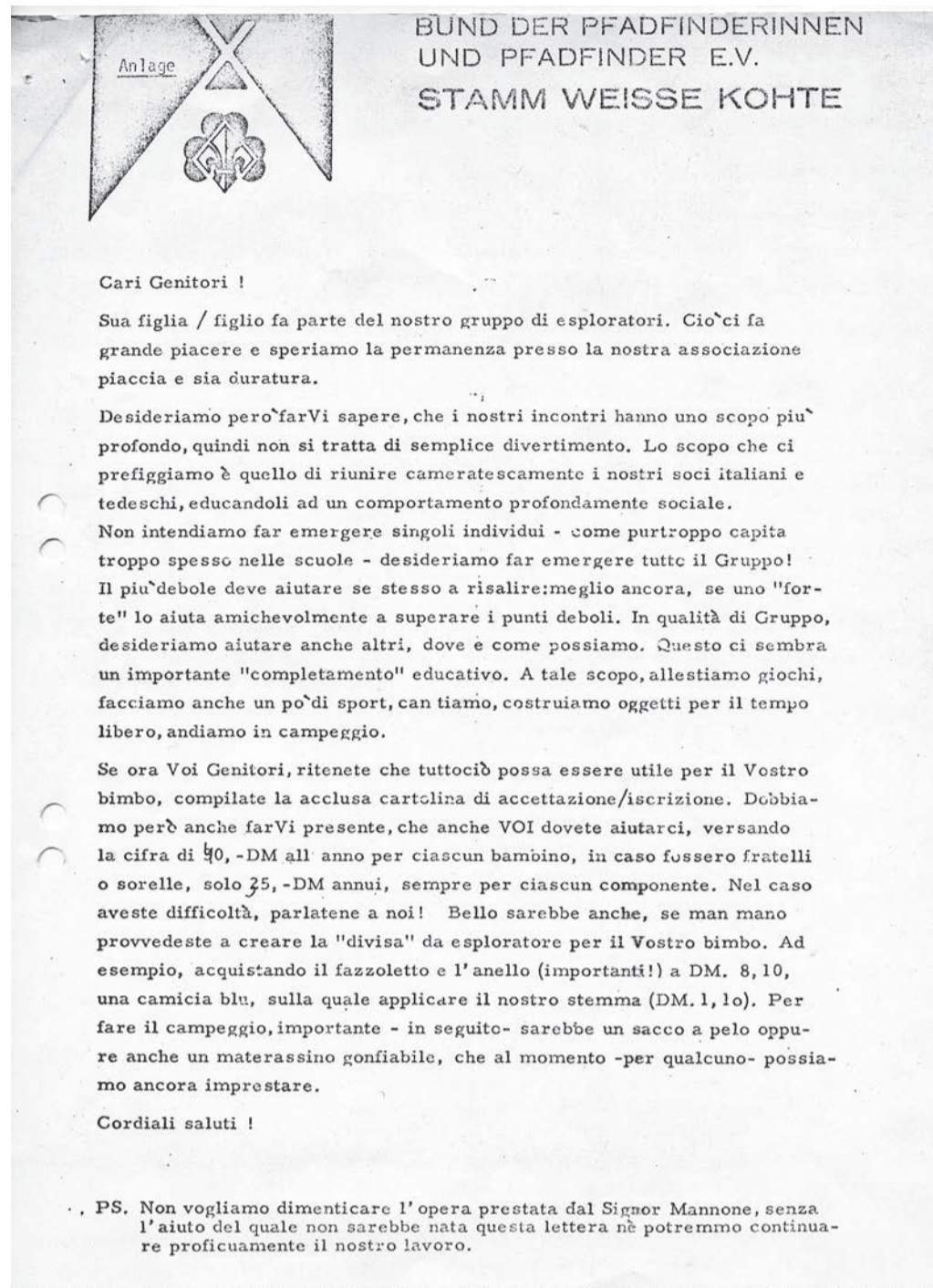
Jeweils auf einer Doppelseite sind im „Hauptbuch II“ in mitunter nochmals un-terteilten neun Spalten linksseitig die „Laufende Nr.“, die „Nr. der Versäumnisliste“, der „Vor- und Zuname der Schüler“, sodann persönliche Angaben unterteilt in Geburtsjahr, -tag und -ort sowie Informationen über die „Eltern bzw. Vormünder“ nach „Namen“, „Stand“ und „Wohnort“ eingetragen, rechtsseitig wiederum der Aufnahme- („wann“, „woher“, „in Klasse“) und Abgangszeitpunkt („wann“, „wohin“, „aus Klasse“), das Entlassungsdatum und abschließend „Bemerkungen“. Dabei wurden nicht immer alle Spalten konsequent geführt. Bei genauer Lektüre der Angaben erschließt sich dem Leser eine Fülle an Informationen, die Aufschluss geben über die Bevölkerungsgeschichte der Stadt. So lässt sich über einen Abgleich der Geburtsorte erschließen, aus wie vielen Orten die neuen Einwohnerinnen und Einwohner der Stadtneugründung zugezogen waren. Ob aus Hamburg, Lübeck oder Königsberg, aus Helmstedt, Magdeburg, Chemnitz, Eisleben oder dem in den Sudeten gelegenen Römerstadt (heute Rýmařov), aus Heidelberg oder Goslar – Kinder aus allen Himmelsrichtungen des „Deutschen Reiches“ kamen mit ihren Eltern in die werdende proklamierte NS-Musterstadt. Daneben finden sich aber auch seltene Einträge wie unter der laufenden Nr. 308 „St. [= São] Paulo, Brasilien“ oder wiederholt auch die USA. So ist für Gerhard H. (Nr. 242) als Geburtsort New York verzeichnet, für Ronald E. (Nr. 91) und Heinz B. (Nr. 406) jeweils die „Motor City“ Detroit – wohl nicht zufällig war unter dem Beruf des Vaters (fast ohne Ausnahme war stets der Vater unter der Rubrik „Eltern bzw. Vormünder“ geführt) bei allen dreien „Ingenieur“ eingetragen. Hier wurden offenbar erfolgreich Fachkräfte aus der Automobilindustrie für das nationale Projekt des Volkswagens gewonnen. Alle drei Kinder zogen jedoch – wie eine Vielzahl andere auch – angesichts der Kriegslage wenig verwunderlich nicht direkt aus ihren Geburtsorten, sondern in diesen konkreten Fällen aus Weingarten und zweimal Braunschweig in die „Stadt des KdF-Wagens“. Die Bandbreite der verzeichneten Berufe der Eltern verrät, wer nach erfolgter Werks- und Stadtgründung gefragt war. Neben Flugzeugbauern, Lagerverwaltern und Kontrolleuren finden sich Elektriker ebenso wie Handwerksberufe in großer Zahl wie Maler, Glaser, Schlosser und Klempner, daneben immer wieder schlicht „Arbeiter“.

Lockte nach Stadtgründung und Kriegsbeginn wohl noch überwiegend die Arbeit im Stadtaufbau und im Volkswagenwerk die jungen Familien in die Stadt am Mittellandkanal, scheint mit den Jahren auch der Kriegsverlauf ausschlaggebend für eine Übersiedlung gewesen zu sein. Es häufen sich jene Herkunft- und Geburtsstädte, die frühzeitig zu Zielen der alliierten Bombardements wurden, so Altona, Hamburg und Köln. Zugleich nimmt auch die Zahl an Neubürgern aus den ehemaligen Ostgebieten des Reiches zu, beispielsweise aus Elbing (Elbląg), Breslau (Wrocław), Königsberg (Kaliningrad), Freiburg und Hindenburg in Schlesien. Wer sich in das vermeintlich unscheinbare Schülerverzeichnis vertieft, dem erschließen sich zahlreiche Facetten der Zuwanderungsgeschichte der Stadt.

Aus den bilateral geschlossenen Anwerbeverträgen der 1950er und 1960er Jahre, die den temporären Zuzug von Arbeitskräften unter anderem aus Italien regelten – das „Gast“ im zeitgenössischen Terminus des „Gastarbeiters“ war seinerzeit durchaus wörtlich gemeint –, entwickelte sich peu à peu eine lange Zeit teils übersehene, teils ignorierte gesellschaftliche Aufgabe zur Integration jener Arbeitskräfte und ihrer Familien, die sich zu einem Verbleib in der Bundesrepublik entschieden hatten. Dass sich dieser Aufgabe bei Weitem nicht nur staatliche oder kommunale Akteure annahmen, belegt unsere Archivalie des Monats März. Auf lokaler Ebene engagierten sich beispielsweise auch Jugendverbände wie der Stamm *Weisse Kohte* des *Bunds der Pfadfinderinnen und Pfadfinder e.V.* (BdP) in Kästorf. Mit einem an die Eltern italienischer Kinder gerichteten und in deren Muttersprache verfassten Rundschreiben bemühten sich die Wolfsburger Pfadfinder um eine langfristige Integration der italienischen Jugendlichen in ihren Stamm. Die Mitgliedschaft sollte von Dauer sein. Ganz grundlegend erklärten sie in ihrem Schreiben, das auf den Beginn des Jahres 1979 zu datieren ist, worum es in der Pfadfinderei gehe: Setze die Schule vermehrt auf die Formung des Individuums, so dienen die regelmäßigen Treffen bei den Pfadfindern dazu, die Jugendlichen zu einem sozialen Verhalten in der Gruppe zu erziehen. Es gehe darum, so das explizit formulierte Bildungsziel im italienischen Brief, anderen als Gruppe zu helfen, „wo wir nur können“. Und damit dachten sie eben auch an die Integration der italienischen Kinder in Wolfsburg.

Das auf Italienisch verfasste Schreiben an die Eltern ist als Teil des Aktenbestands des einstigen „Ausländerreferats“ unter dem Schlagwort „Ausländerangelegenheiten“ im Stadtarchiv überliefert (StadtA WOB, HA 16625). Aus den wenigen begleitenden Seiten lassen sich sowohl der Hintergrund des Briefs wie auch die mit ihm verbundenen konkreten Zielsetzungen rekonstruieren. Der begleitende Text verrät bereits durch seine Überschrift, dass die Einladung eine „Modellmaßnahme“ sein sollte, um die „Pfadfinderarbeit mit italienischen Kindern und Jugendlichen in der VW-Stadt Wolfsburg“ zu etablieren. Dass der Begriff nicht zu hoch gegriffen ist, geht aus den dokumentierten präzisen Überlegungen hervor, die langfristig auf die anderen Stadtteile übertragen werden sollten. Tatsächlich könnte diese Ideensammlung paradigmatisch für Integrationsprozesse durch Vereine und Organisationen stehen – offenbar hatten die Pfadfinder aus einem ersten gescheiterten Versuch ihre Lehren gezogen.

Im Blick der Pfadfinder des Stammes *Weisse Kohte* standen jene „rund 90 Kinder“ im Alter von sechs bis 15 Jahren, die in einem „Mietwohnblock-Bezirk“ bei Kästorf wohnhaft waren, in der „Modellmaßnahme“ forsch als „Italiener-Ghetto“ bezeichnet. Tatsächlich gingen die Meinungen der Bewohnerinnen und Bewohner über die 1970 durch die VW-Wohnungsbaugesellschaft realisierten Punkthochhäuser schon damals auseinander. Einerseits wurden die als Wohnheime für alleinstehende (vorwiegend ausländische) Arbeiter geplanten Hochhäuser, die gleichwohl so konzipiert wurden, dass auch Familien dort leben konnten, für ihren hohen Komfort, ihre moderne Ausstattung und die zahlreichen Angebote gepriesen: Es gab eine italienische Gaststätte, Gemeinschaftsräume, eine Bank und anderes mehr. Andererseits war die Gefahr der Isolati-

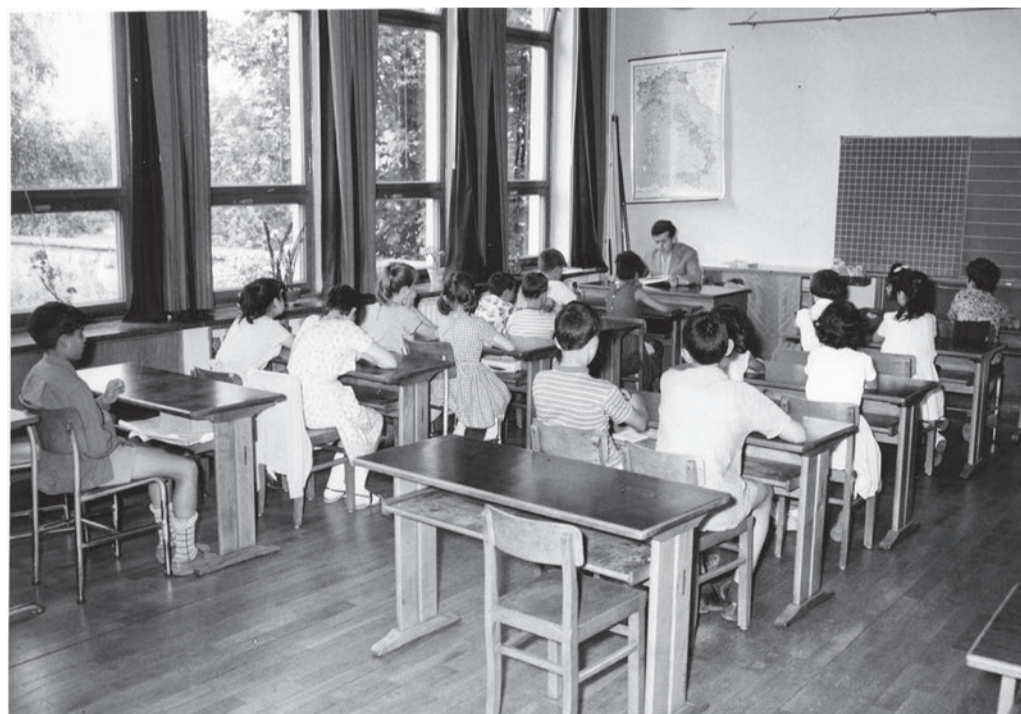


Schreiben der Wolfsburger Pfadfinder an die Eltern italienischer Kinder; StadtA WOB, HA 16625

AdM 3/2019

## Wolfsburger Pfadfinder als Integrationsakteure

VON ALEXANDER KRAUS



Integration durch Bildung. Unterricht italienischer Kinder, 1965; Foto: Willi Luther

on der Bewohnerschaft daran gebunden: „Wer die komplette Infrastruktur von Krankenhaus bis hin zum Fitnesscenter in seiner Unterkunft hat“, schrieben Hedwig Richter und Ralf Richter in ihrer Monografie *Die Gastarbeiter-Welt. Leben zwischen Palermo und Wolfsburg*, „muss diese nicht mehr verlassen und braucht nicht integriert zu werden.“<sup>1</sup> Integration war aber das erklärte Ziel der Pfadfinder, denen die entstandenen Parallel-Strukturen des „Italiener-Ghettos“ nicht entgangen waren. Die Gegebenheiten für eine

erfolgreiche Realisierung des Integrationsprojektes schienen denkbar günstig, führte der Verfasser des Schreibens auf, denn neben der räumlichen Nähe zwischen Wohnort und Pfadfindergelände an der Kästorfer Mühle hatten die Initiatoren auch noch wichtige Verbündete und Verbindungspartner für ihr Anliegen gefunden:

„Die Bereitschaft des betreuenden Priesters, dabei mitzuarbeiten, ist im Grundsatz vorhanden, auch die des italienischen Lehrers, der im Schulzentrum

Kreuzheide zweimal wöchentlich italienischen Unterricht erteilt. In diesem Schulzentrum sind ca. 60% der deutschen Pfadfinder als Schüler, es gibt dort weitere Heimräume für die Pfadfindergruppen. Zwischen dem italienischen Lehrer und dem Beauftragten für die Pfadfinderstufe, gleichzeitig Lehrer des Gymnasiums, bestehen freundschaftliche Kontakte; dieser versteht und spricht etwas Italienisch.“

Deutlich wird, dass dieser Versuch, ein Integrationsangebot zu schaffen, nicht nur wohlgedacht, sondern auch sehr gut vorbereitet war – anders als ein früherer Versuch aus dem Herbst 1977, auf den sich das Begleitschreiben bezieht. Damals sei es den Pfadfindern zunächst gelungen, fünfzehn italienische Jugendliche für ihre „sorgfältig vorbereitet[en] und nachbesprochen[en]“ regelmäßigen Treffen zu gewinnen. Als diese jedoch nach Ostern den Treffen abrupt fernblieben, stellte sich als zentraler Grund dafür die wenige Freizeit der Kinder heraus. Mussten ihre deutschen Altersgenossen lediglich an zwei Nachmittagen in der Woche die Schulbank drücken, galt es für die italienischen Schülerinnen und Schüler noch zusätzliche zwei Nachmittage muttersprachlichen Unterricht hinter sich zu bringen. Am vermeintlich freien Nachmittag wurden die Jugendlichen dann durch ihre Eltern, wie es in dem Schreiben heißt, „zur Geschwisterbeaufsichtigung“ eingesetzt. Zudem sei der Wert der Jugendarbeit den italienischen Eltern, „Unterschichtenfamilien aus Süditalien“, so die Autoren weiter, nicht bekannt, ihre „Einbeziehung [...] versäumt worden“. Auch die für die Familien anfallenden Kosten hätten zu einer „abwehrende[n] Einstellung“ geführt. Nicht zuletzt rechneten die meisten Familien mit einer Rückkehr nach Italien, daher sei bei diesen die „Einsicht in die Notwendigkeit einer Integration“ meist nicht vorhanden. In letzter Konsequenz blieben die italienischen Jugendlichen in den überwiegend deutschen Schulklassen meist eine „isolierte und/oder sich selbst isolierende Gruppe“, wie ebenso abwägend wie reflektiert in dem Schreiben analysiert wird.

Aus dem offensichtlich misslungenen ersten Versuch hatten die Pfadfinder entsprechend ihre Lehren gezogen. Daher setzte der Stamm *Weisse Kohte* in seinem zweiten Versuch darauf, auch „erwachsene Mitarbeiter aus der italienischen Volksgruppe“ für die Pfadfinderei zu gewinnen. Zudem sollten auch die „nationale Eigenart“, etwa durch das entsprechende Abzeichen oder zweisprachige Mitteilungen, aber auch Trachten, Liedgut und Spiele hervorgehoben werden. Mit ihrem großen integrativen Anliegen hofften die Pfadfinder allem Anschein nach auch auf eine finanzielle Unterstützung der Stadt Wolfsburg, war doch gleich zu Beginn des Schreibens ein entsprechender Passus eingearbeitet. Leider ist in der Akte nicht ersichtlich, wie das Sozialamt, an das der Ausschuss für Ausländerangelegenheiten angedockt war, darauf reagierte. Gleichwohl öffnen das italienische Rundschreiben und die begleitenden Ausarbeitungen der „Modellmaßnahme“ ganz unabhängig davon ein Fenster nicht nur in die spezifische Lebenswelt der italienischen Migrantinnen und Migranten jener Zeit, sondern auch eines zu jenen Akteuren in Wolfsburg, die sich um eine Integration der „Gastarbeiterkinder“ bemühten. Von diesen kann es nach wie vor nicht genug geben.

<sup>1</sup> Hedwig Richter/Ralf Richter, *Die Gastarbeiter-Welt. Leben zwischen Palermo und Wolfsburg*. Paderborn/München/Wien/Zürich 2012, S. 176.





Hans Bernhard Reichow mit Fritz Eggeling, Generalbebauungsplan Wolfsburg, 13. Oktober 1948; StadtA WOB, Plansammlung, Nr. 185

Mit seinen Büchern *Organische Stadtbaukunst* und *Die autogerechte Stadt* war Hans-Bernhard Reichow (1899–1974) zu einem der einflussreichsten Stadtplaner der Nachkriegszeit geworden. In Arbeitsgemeinschaft mit dem Braunschweiger Architekten Fritz Eggeling (1913–1966) entwarf er seit 1947 einen neuen Generalbebauungsplan für die Stadt Wolfsburg, der als Idealstadt-Entwurf organischer Stadtplanung gilt. Der Stadtplaner Dietrich Kautt hat in seiner Dissertation *Wolfsburg im Wandel städtebaulicher Leitbilder* Reichows Generalbebauungsplan als radikalen Bruch mit dem „Koller-Plan“ von 1938 und somit als unbelasteten Neubeginn im Sinne einer „Entnazifizierung“ interpretiert.<sup>1</sup> Formal-ästhetisch ist dieser Bewertung sicherlich zuzustimmen, politisch-ideologisch und schließlich auch biografisch stand Reichow indes für das exakte Gegenteil: Kontinuität.

Nach seiner Tätigkeit im Atelier des bekannten Architekten Erich Mendelsohn (1877–1953) war Reichow 1928 Stadtplaner in Dresden und 1934 Stadtbaurat in Braunschweig geworden. Die 1936 erfolgte Berufung zum Stettiner Baudirektor unter Stadtbaurat Hans Högg (1901–1974) stellte die vorläufige Krönung seiner Laufbahn dar. Zudem wirkte er ab 1940/41 als Mitarbeiter Konstanty Gutschows bei der Erstellung des Generalbebauungsplans für Hamburg mit. Daneben war Reichow später auch im Rahmen des „Generalplan Ost“ zur Besiedlung der eroberten Ostgebiete tätig. Im Rahmen dieser Planungen entwickelte Reichow sein Konzept der organischen Stadtbaukunst, dass vor allem von zwei Faktoren geprägt wurde: zum einen dem seit 1940 in NS-Siedlungsprogrammen virulent gewordenen Leitbild der „Stadtlandschaft“ und der „Siedlungszellen“, wobei unter „Stadtlandschaft“ eine großzügig aufgelockerte Siedlungsstruktur zu verstehen war, die sich am Landschaftsbild orientierte; zum anderen dem Bandstadtgedanken, den Reichow aus der Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstätte entwickelt hatte. Die in „Siedlungszellen“ erfasste Bevölkerung sollte hier nach dem Ideal der „Volksgemeinschaft“ zusammenleben, womit Reichow das Gemeinschaftsideal der Nationalsozialisten bediente, dem die Funktion sozialer Kontrolle inhärent war. Räumliche und gesellschaftliche Organisationsformen waren in

AdM 4/2019

## „Organische Stadtplanung“

### Hans Bernhard Reichows Generalbebauungsplan für Wolfsburg 1948

VON MARCEL GLASER

diesem Konzept untrennbar miteinander verknüpft. Reichow ist somit eine Nähe zum Nationalsozialismus nachzuweisen. Zudem war er 1934 der SA und nach Lockerung der Mitgliedersperre 1937 der NSDAP beigetreten.

Sein Buch *Organische Stadtbaukunst* soll denn auch bereits 1944 druckreif gewesen sein, wie sich ehemalige Kollegen Reichows erinnerten. Nach dem Untergang des NS-Staates mussten Reichows Arbeiten aber „bereinigt“ werden. In gestalterischer Hinsicht erfolgte dies durch den Verzicht auf die spezifischen Elemente des NS-Städtebaus wie Achsen und symmetrische Stadtpläne. Zugleich bedurfte das Buch einer begrifflichen Überarbeitung, was auch für zahlreiche Formulierungen galt, die auf die historischen Umstände und den früheren politisch-ideologischen Charakter der Entwürfe verwiesen. Nun bedienten sich die Planer einer scheinbar unpolitischen Terminologie, die sich an Vorbildern aus der Natur anlehnte und so einem scheinbar überzeitlichen Konzept folgte. Der Abdruck von alten Plänen aus der NS-Zeit, etwa von Stettin oder Posen, stellte in Reichows Buch somit kein Problem mehr dar.

Auf Reichow war die Wolfsburger Stadtverwaltung durch Empfehlung der Regierung in Lüneburg aufmerksam geworden. Am 11. November 1946 hatte das Stadtbauamt erstmals Kontakt zu dem Hamburger Architekten aufgenommen, wenn auch zunächst offenbar erfolglos, unternahm Stadtbauamt Johannes Dersch doch am 15. Januar 1947 einen zweiten Versuch. Nun mit Erfolg, schließlich besuchte Reichow Ende Januar Wolfsburg für zwei Tage, um sich mit den zuständigen Stellen zu beraten und sich vor Ort persönlich ein Bild von den anstehenden Planungsaufgaben zu machen.<sup>2</sup> Bereits am 3. Februar 1947 erhielt er den Auftrag für die Erstellung des Generalbebauungsplans, als Gehalt waren 8.000 Reichsmark vereinbart worden. Über diesen Auftrag

hinaus sollte Reichow als Berater in städtebaulichen Fragen fungieren und verschiedene Teilbebauungspläne aufstellen.<sup>3</sup> Zu dieser Zeit wurde der Stadtplaner im Zuge des Entnazifizierungsverfahrens von seiner NS-Vergangenheit eingeholt. Seine Mitgliedschaften in SA und NSDAP führten dazu, dass er im Dezember 1946 als Geschäftsführer seines eigenen Büros abgesetzt wurde. Fortan wurde es treuhänderisch durch den Hamburger Architekten Manfred Berger verwaltet. Erst im Oktober 1947 übernahm Reichow wieder die Leitung des eigenen Büros, weil er nach Vorlage zahlreicher „Persilscheine“ in der Berufungsverhandlung als „entlastet“ eingestuft worden war. Offensichtlich konnte in Gemeinschaft mit Eggeling aber trotz dieser Widrigkeiten weiter am Wolfsburger Generalbebauungsplan gearbeitet werden.

Die Bedeutung, die die Stadt dem neuen Generalbebauungsplan beimaß, zeigte sich auch darin, dass sie am 21. Oktober 1948 eigens eine Feierstunde in der Stadthalle abhielt, in der der Wolfsburger Bevölkerung der Generalbebauungsplan durch Reichow in einem ausführlichen Lichtbildvortrag vorgestellt wurde. Sein Plan für Wolfsburg sah zunächst ein Stadtzentrum für 35.000 Einwohner vor. Auf Drängen der britischen Militärbehörden<sup>4</sup> erarbeitete Reichow sodann einen zweiten Vorschlag, der die organische Weiterentwicklung der Stadt auf rund 65.000 Einwohner ermöglichen sollte.

In der Vorstellung von der „Stadt als Organismus“ erschien Planung weiterhin als stabilisierender Faktor einer natürlichen Ordnung. Zentrale Elemente seiner Entwürfe vor 1945 aufgreifend gliederte Reichow die Wohngebiete in Wolfsburg entlang einer Ost-West-Achse, deren östliches Ende die Schillerteichinsel als „Stadtlandschaftskrone“ bildete und die nach Westen erweiterbar sein sollte. Auf dem Klieversberg plante Reichow den Bau eines Stadions, während die Rothehofer Straße

(die spätere Porschestraße), flankiert mit Geschäftshäusern, das Zentrum der Stadt bilden sollte. Reichows Konzept war gegen die moderne Großstadt gerichtet und bekämpfte deren negative Begleiterscheinungen durch eine forcierte Rückbesinnung auf die Natur. Statt an geometrischen Formen orientierte er sich an organischen Vorbildern wie dem menschlichen Blutkreislauf. Für den Generalbebauungsplan Wolfsburgs fungierte das Bild eines Lungenflügels als Vorbild. Auch das Moment der sozialen Kontrolle blieb bestehen, nur wurde es so uminterpretiert, dass es als Faktor zur Stärkung von Demokratisierungstendenzen taugte, galt doch die Familie als Keimzelle des neuen Staates. Die Ablehnung der Großstadt und die Funktion sozialer Kontrolle wird bei Reichow besonders deutlich:

„Viele Schäden der Großstadt gründen sich auf ihre Ungebundenheit, mangelnde Übersichtlichkeit, Unordnung und Grenzenlosigkeit. So förderte sie die Absonderung und das ‚Untertauchen‘ asozialer Elemente, schmälert das letzte Verantwortungsbewusstsein, bietet arbeits- und lichtscheuen Kreaturen, die in ländlichen und kleinstädtischen Verhältnissen undenkbar sind, Unterschlupf [...]“<sup>5</sup>

In Wolfsburg geriet Reichow alsbald mit Peter Koller in einen Konflikt, der sich zunächst an der Lage der Rothehofer Straße entzündete und im sogenannten „Saarstraßen-Krieg“ schließlich seinen Höhepunkt erreichte. Aufgrund seiner guten Beziehungen zu wichtigen Entscheidungsträgern der Stadtverwaltung konnte ihn Koller für sich entscheiden. Reichows Tätigkeit endete 1953, seine Wirkung auf die städtebauliche Entwicklung der Stadt blieb begrenzt. Nur die Stadtteile Köhlerberg und Hohenstein wurden nach seinen Vorstellungen errichtet.

1 Dietrich Kautt, *Wolfsburg im Wandel städtebaulicher Leitbilder*. Wolfsburg 1983, S. 152f.

2 Deutsches Kunstararchiv im Germanischen Nationalmuseum Nürnberg (im folgenden DKA), NL Reichow, I, B-158a, Zum Bebauungsplan Wolfsburg, Tagebuch, Bl. 1, Einträge vom 11. November 1946 sowie vom 15., 28. und 29. Januar 1947.

3 StadtA WOB, S24/1, Gert Wolber betr. Vermerk des Stadtplanungsamtes vom 9. Januar 1953.

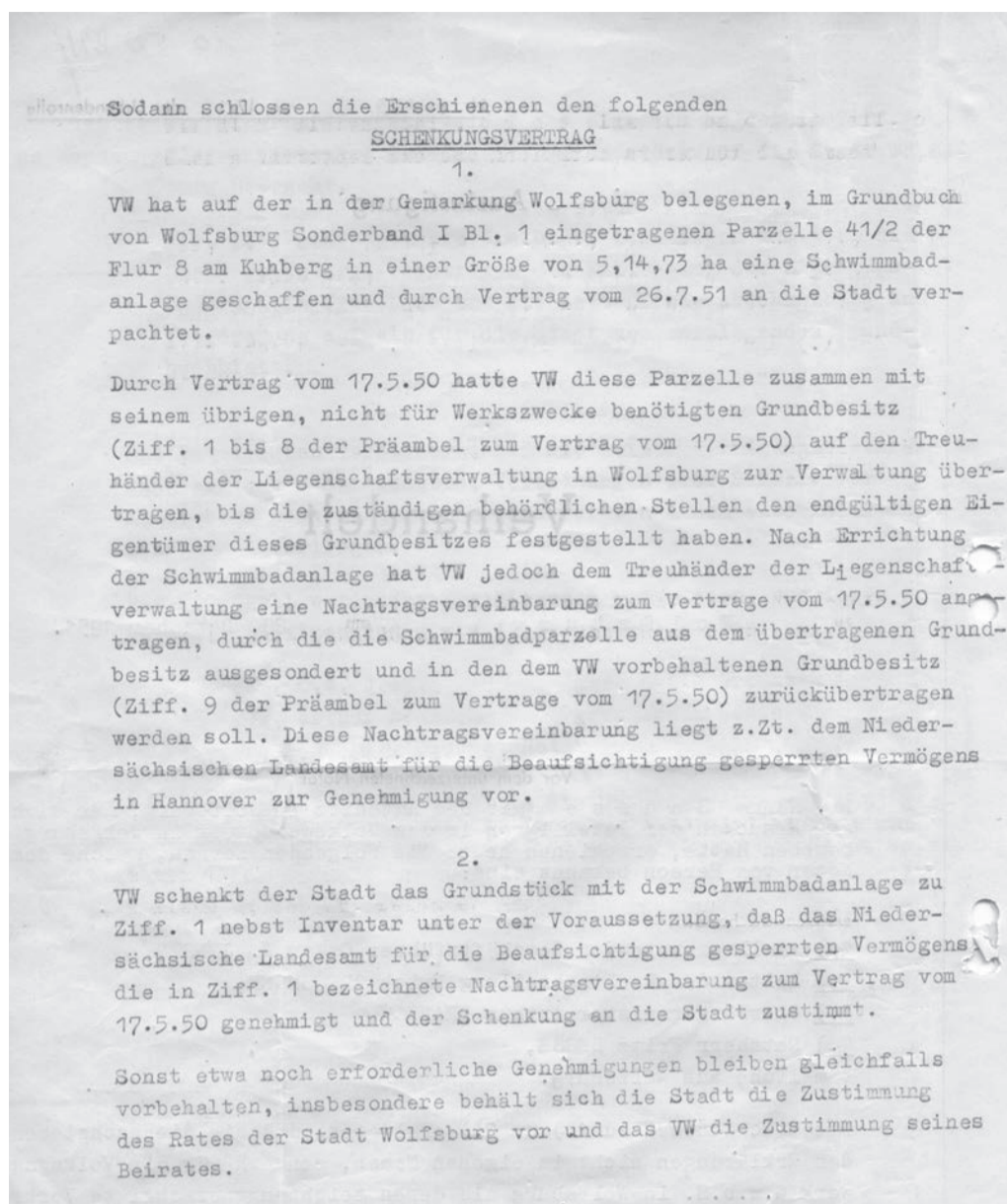
4 DKA, NL Reichow I, B-158c, Erläuterungsbericht zum Generalbebauungsplan Wolfsburg 1948, Bl. 8.

5 Hans Bernhard Reichow, *Organische Stadtbaukunst*. Braunschweig 1948, S. 4.

In den unmittelbaren Nachkriegsjahren glich die Stadt Wolfsburg aufgrund ihrer unterentwickelten Infrastruktur einem Torso. Wollten die Bewohnerinnen und Bewohner sich dem Badevergnügen hingeben, bestand allein die Möglichkeit, die provisorische Badestelle im Großen Schillerteich oder aber den Mittellandkanal zu nutzen. Bis zur kommunalen Erstausrüstung im Jahr 1955, die die Stadt zur Eigentümerin über den größten Teil des im Stadtgebiet gelegenen Grund und Bodens machte, verfügte die Stadt nicht über ausreichende finanzielle Mittel, um den Ausbau der Infrastruktur signifikant voranzubringen. In einem „Weckruf“ mit einer von ihm zusammengestellten und 1948 veröffentlichten Dokumentation sprach der damalige Stadtdirektor Dr. Johannes Dahme von der einmaligen Notlage einer deutschen Stadt Wolfsburg. So war es ein Glücksfall für die Stadt, dass die *Volkswagenwerk GmbH* den Bau eines Freibades nur wenige Jahre später durch die eigene Bauabteilung durchführen ließ und auch in vollem Umfang die Finanzierung übernahm.

Nachdem wiederholt Pläne aufgestellt und wieder verworfen wurden, traf die Geschäftsführung der *Volkswagenwerk GmbH* die Entscheidung, ein Freibad „an den drei Steinen“ zu bauen – und dies explizit zur Nutzung durch die Bevölkerung zu gesundheitlichen und sportlichen Zwecken. Heraus kam nach gut einem halben Jahr Bauzeit einer der schönsten Plätze Wolfsburgs, der am 29. Juli 1951 eröffnet werden sollte. Zur Eröffnung hatten auch die *Deutsche Wochenschau* und der *Nordwestdeutsche Rundfunk* ihr Kommen angesagt. Auf Wunsch der VW-Werksleitung sollte die Einweihungsfeier des Bades in schlichter Form erfolgen, um den „volkstümlichen Charakter dieser Einrichtung besonders hervorzuheben“.

In Anwesenheit von mehreren Tausend Wolfsburger Bürgerinnen und Bürgern wurde an jenem Sonntag das „Werksschwimmbad“ seiner Bestimmung übergeben. Am Eröffnungsakt nahmen als Vertreter des Volkswagenwerkes Generaldirektor Heinrich Nordhoff, Direktor Josef Goransch und der Leiter der Bauabteilung, Robert Otto, teil. Die Stadt wurde durch Bürgermei-



Erste Seite des Schenkungsvertrages; StadtA WOB, Vertragssammlung

AdM 5/2019

## Badefreuden im neuen VW-Bad

VON WERNER STRAUß

ster Arthur Bransch, Stadtdirektor Dr. Otto Grimm und dem Rat der Stadt vertreten. Zu den weiteren Ehrengästen zählten vom Landkreis Gifhorn Landrat Karl Heise und Oberkreisdirektor Dr. Friedrich Ackmann sowie Günter Graf von der Schulenburg. Auch der Architekt Otto Immendorf aus Hildesheim, der den planerischen Entwurf für das Freibad erstellt hatte, war bei der Eröffnungsfeier zugegen. Er machte deutlich, dass dieses Bad von den 300 Bädern, die er im Laufe der Zeit geplant habe, die

schönste Anlage sei. Für die Gestaltung der Grünanlagen zeichnete der Gartenarchitekt Wilhelm Heintz verantwortlich, der schon an der Planung der „Stadt des KdF-Wagens“ beteiligt gewesen war.

„Es scheint mir ein besonders glücklicher Tag zu sein“, führte Volkswagen-Chef Nordhoff in seiner Festrede aus, „an dem das Volkswagenwerk Ihnen, Herr Bürgermeister, dieses Schwimmbad zur Betreuung und Verwaltung und den Bürgern der Stadt Wolfsburg zur Freude, zur Erholung und Erfrischung über-

gibt.“ Bürgermeister Bransch richtete seinen Dank an die Geschäftsleitung des Volkswagenwerkes, dieses Schwimmbad sei ein erneuter Beweis für die tiefe soziale Einstellung des Werkes. Es habe der Stadt eine Sorge abgenommen und der Bevölkerung ein Geschenk gemacht, das nicht hoch genug eingeschätzt werden könne. Während des ganzen Sonntags bildete das Schwimmbad das Ziel aller Wolfsburger, die auf diesem Wege ihre Begeisterung über die neue Einrichtung zum Ausdruck brachten. Auf Seiten der Schwimmsportler gab die für den *VfL Wolfsburg* startende Deutsche Meisterin im Kunst- und Turmspringen Gretel Gebauer folgende Bewertung ab: „Ich habe viele Bäder während meiner schwimmerischen Laufbahn gesehen. Das Wolfsburger Freibad ist wohl eines der schönsten, eine zweckmäßige Anlage mit Möglichkeiten im Volksschwimmsport und für Meisterschaftswettkämpfe. [...] Inmitten der herrlichen Kulisse wird man Wolfsburg um dieses Bad bald beneiden.“

Als Arbeitsbezeichnung kursierte für das Freibad zunächst „Parkschwimmbad“. Von den *Wolfsburger Nachrichten* wurden die Wolfsburger Bürgerinnen und Bürger im Juli 1951 zu einem Namenswettbewerb aufgerufen. Der Name „Bad an den drei Steinen“ galt als zu unständig, die Bezeichnung „Dr. Nordhoff-Bad“ wurde verworfen, da der VW-Generaldirektor darum gebeten hatte, von der Ehrung seiner Person abzusehen. Die meisten Vorschläge verbuchte „Waldbad“ für sich, an zweiter Stelle folgte der Vorschlag „Volksbad“. Eher für Erheiterung in der Jury sorgte der Vorschlag „Liluwa-Bad“, im Langtext „Licht-Luft und Wasserbad“. Das Freibad wurde schließlich mit Beschluss der Jury „VW-Bad“ genannt, hatte sich der Name doch inzwischen eingebürgert.

Gegen Ende des Jahres 1951 bot die *Volkswagenwerk GmbH* der Stadt das Bad als Geschenk an. Der Regierungspräsident in Lüneburg verfügte, dass der Schenkungsvertrag nicht mit der kommunalen Erstausrüstung verknüpft werden durfte. Im Schenkungsvertrag vom 28. Dezember 1951 hieß es unter anderem, die *Volkswagenwerk GmbH* schenkt der Stadt das Grundstück mit Schwimmbadanlage nebst Inventar unter der Voraussetzung, dass das Niedersächsische Landesamt für die Beaufsichtigung gesperrten Vermögens der Schenkung an die Stadt zustimmt. Diese Regelung stand unter Vorbehalt eines Beschlusses des Rates der Stadt und des Beirates der *Volkswagenwerk GmbH*. Das Verfahren zog sich über einen längeren Zeitraum hin; erst am 26. September 1952 entschied der Rat der Stadt einstimmig, den Schenkungsvertrag zu bestätigen. Der Wert des noblen Geschenkes wurde mit 780.000 DM berechnet. Als Archivalie des Monats Mai dient ein Auszug aus dem Schenkungsvertrag zwischen der *Volkswagenwerk GmbH* und der Stadt (StadtA WOB, Vertragssammlung).

Seit der Eröffnung des VW-Bades gab es mehrere umfangreiche Sanierungsmaßnahmen, die die Attraktivität des Freibades aufrecht erhielten. Um die Mitte der 1970er Jahre verzeichnete man seitens der Bäder-Verwaltung Rekord-Gästeszahlen – pro Saison wurden über eine halbe Million Gäste gezählt. Von diesen Zahlen ist das *VW-Bad* in der jüngeren Zeit weit entfernt. So wurde im Super-Sommer 2018 erst am 14. August die Besuchermarke von 100.000 Badegästen geknackt. Trotz alledem verfügt das *VW-Bad* über zahlreiche Stammgäste, die tagsüber in der Sommersaison das Freibad frequentieren.



Das VW-Bad, 1959; Foto: Willi Luther



Von links nach rechts: Alfred Kubel, Nds. Finanzminister, Arthur Bransch, Oberbürgermeister, Werner Uhlmann, Oberregierungsrat im Bundesministerium der Finanzen, im Hintergrund VW-Finanzdirektor Hans Hiemenz, 21. Februar 1955; Foto: IZS Wolfsburg

AdM 6/2019

## Die kommunale Erstaussstattung

VON WERNER STRAUß

Wenige Jahre nach der Auskreisung aus dem Landkreis Gifhorn wurden mit dem Abschluss eines Vergleichs über die kommunale Erstaussattung der Stadt wichtige Weichen der künftigen Stadtentwicklung gestellt. In den Gesichtern der Verhandlungsführer von Bund, Land Niedersachsen und der Stadt Wolfsburg spiegeln sich Erleichterung und Zufriedenheit, aber auch Stolz über die erzielte Lösung, die nach einem Verhandlungsmarathon von über fünf Jahren erreicht worden war. Nicht weniger als vier Stadt- beziehungsweise Oberstadtdirektoren hatten die Frage der Erstaussattung auf ihrer Agenda ganz oben. Für die Stadt Wolfsburg war die Klärung der kommunalen Erstaussattung von existenzieller Bedeutung, ging doch der Stadtaufbau unter den erschwerten Bedingungen nur schleppend voran. Als Archivalie des Monats dient ein Foto von den Schlussverhandlungen und der Unterzeichnung des Erstaussattungsvergleichs am 21. Februar 1955.

Werfen wir einen Blick zurück auf die Phase der Stadtgründung und ihre Anfangsjahre. Mit dem Volkswagenprojekt und der damit einher gehenden Gründung der Stadt wurde die *Deutsche Arbeitsfront* (DAF) beauftragt. Der Ankauf des gesamten Grund und Bodens, auf dem Werk und Stadt entstehen sollten, wurde von den damaligen Eigentümern auf Rechnung der *Volkswagenwerk GmbH* getätigt und grundbuchlich gesichert. Dieses Gelände gehörte überwiegend zu den Gütern des Grafen von der Schulenburg und des Baron von der Wense. Der von diesen beiden Gütern umschlossene bäuerliche Grundbesitz wurde ebenfalls aufgekauft. Im Zuge der Anwendung willkürlicher gesetzlicher Regelungen kam der Ankauf des Grundbesitzes faktisch einer Enteignung gleich. Von vornherein war klar, dass ein

Teil des gekauften Grundbesitzes später in die Hände der Stadt übergehen sollte. Das Volkswagenwerk sollte lediglich den Grundbesitz behalten, der für seine künftige Entwicklung benötigt wurde. Zur Grundbesitzverwaltung richtete die DAF die Liegenschaftsverwaltung Volkswagenwerk der *Treuhandgesellschaft für wirtschaftliche Unternehmungen der Deutschen Arbeitsfront* ein. Aufgrund des Zweiten Weltkrieges verzögerte sich die endgültige, auch formelle Übertragung des Grundeigentums und unterblieb schließlich ganz.

Die Grundstücke waren als Eigentum der DAF nationalsozialistisches Vermögen, das nach Kriegsende der Beschlagnahme durch die britische Besatzungsmacht unterzogen wurde. Der Bund als Rechtsnachfolger des Deutschen Reiches hätte eine Anwartschaft auf die Grundstücke von Werk und Stadt erheben können. Er verzichtete jedoch darauf und sicherte der Stadt Wolfsburg Unterstützung für den berechtigten Anspruch auf die Übertragung des Grundvermögens zu. Von der Militärregierung wurde mit einer Verordnung das gesamte bebaute und unbebaute Gelände im Wolfsburger Stadtgebiet an das Land Niedersachsen übertragen. Damit erfolgte die Umwandlung der Liegenschaftsverwaltung in eine Dienststelle der niedersächsischen Ministerialverwaltung, nämlich des *Landesamtes für das gesperrte nationalsozialistische Vermögen*. Nicht lange nach der Währungsreform 1948 setzten Verhandlungen der Stadt zur Erreichung der kommunalen Erstaussattung ein. Auf der Grundlage des Preußischen Ansiedlungsgesetzes von 1904 erhob die Stadt schon vor dem Kriegsende gemäß zweier Teilleistungsbescheide gegenüber dem Siedlungsveranstalter, in diesem Fall die *Treuhandgesellschaft für die wirtschaftlichen Unternehmungen der DAF*, Ansprü-

che auf die Erstellung von kommunalen Einrichtungen.

Bei Aufnahme der Verhandlungen über die kommunale Erstaussattung war für die Stadt unklar, wer als Rechtsnachfolger für das beschlagnahmte Grundvermögen galt. Sowohl die *Volkswagenwerk GmbH* als auch das Land Niedersachsen kamen für diesen Rechtsstatus in Frage. Wie sich Oberbürgermeister Arthur Bransch später erinnerte, konkretisierte sich die anzugehende Frage der kommunalen Erstaussattung bei einem Gespräch, das VW-Generaldirektor Heinrich Nordhoff mit dem Lüneburger Regierungspräsidenten Dr. Koch im Jahre 1950 führte. Die Verhandlungen seien nicht einfach und häufig völlig festgefahren gewesen. Repräsentanten der Stadt führten viele Gespräche in Bonn, Hannover und Lüneburg, kamen jedoch nur in Trippelschritten einer Lösung in der Erstaussattungsfrage näher. Eingeholte Gutachten und Gegengutachten brachten kaum eine Annäherung der Verhandlungsparteien.

Trotz alledem konnte mit dem Volkswagenwerk im Jahre 1952 ein Vergleich erzielt werden, nach dem für die Abgeltung aller Erstaussattungsansprüche insgesamt 9,5 Millionen DM in Jahresraten von 1,5 Millionen DM vom Werk gezahlt wurden. Diese Zahlung wurde geleistet, ohne eine rechtliche Verpflichtung anzuerkennen. Etwa zeitgleich laufende Verhandlungen mit dem Land Niedersachsen standen kurz vor ihrem Abschluss. In seiner Autobiografie skizzierte Oberstadtdirektor Dr. Wolfgang Hesse, ein Spitzenjurist und bekannt für mutige Entscheidungen, die damalige Situation der Stadt: „VW-Pendler drängten in die Stadt und der Bedarf des Werkes an Arbeitskräften wuchs rasch. Auch die notwendigsten öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Krankenhaus, Verwal-

tung waren in Holzbaracken untergebracht, die nach 15 Jahren Bestand dem Verfall entgegengingen. Und es gab keine vergleichbare Stadtneugründung in Deutschland, auf die man sich berufen konnte.“ Ebenso hatte die wirtschaftliche Entwicklung Bremsspuren nach sich gezogen, weil an Handels- und Gewerbebetriebe nur unzureichend Grundstücke verkauft werden konnten.

Zum Jahresanfang 1955 einigten sich alle Beteiligten am Erstaussattungsverfahren auf einen Vergleich. Die Unterzeichnung der Verträge fand am 21. Februar 1955 im Dienstzimmer des Treuhänders der Liegenschaftsverwaltung statt. Darin wurde festgelegt, dass der Wert hinsichtlich der Höhe des Erstaussattungsanspruches der Stadt in Grund und Boden und nicht in Geldzuwendungen geleistet werden sollte. Für die Vertragspartner bestand der Konsens, wonach die Stadt aus den immer reichlicher sprudelnden Steuerquellen den größten Teil des Aufbaubedarfs an öffentlichen Einrichtungen finanzieren konnte. Die Stadt bekam fast alle Grundbesitzflächen, die für Baugebiete vorgesehen oder geeignet waren. Der enorm große Grundbesitzerwerb sorgte für eine erhebliche Beschleunigung der Stadtentwicklung. Nach den Worten Hesses war das Erreichte „keineswegs der ‚Spatz in der Hand‘ sondern die optimale Lösung. Rund 1.500 Hektar Land wurden städtischer Grundbesitz. Ein Umstand, der nicht mit Geld aufzuwiegen war.“ Wolfsburg wurde ein Beispiel für einen Städtebau, bei dem der private Besitz an Grund und Boden kaum eine Rolle spielt. Die Stadtverwaltung hatte den Idealfall einer fast vollständigen Verfügungsmöglichkeit über das Bauland. Die „Stadtmaschine“ sprang an, galt es doch den Nachholbedarf an öffentlichen Einrichtungen aufzuholen.

Was uns das Material soziologischer Studien vergangener Jahrzehnte heute noch erzählen kann, zeigt uns eine Dissertation aus den 1960er Jahren. Als die Göttinger Soziologen Ulfert Herlyn und Wulf Tessin an ihrer ersten großen Wolfsburg-Studie arbeiteten, forschte zeitgleich mit ihnen, allerdings aus kommunalpolitischer Perspektive, auch der Soziologe Hermann Hilterscheid für seine 1968 an der Freien Universität Berlin eingereichte Dissertation *Industrie und Gemeinde. Die Beziehungen zwischen der Stadt Wolfsburg und dem Volkswagenwerk und ihre Auswirkungen auf die kommunale Selbstverwaltung*. Herlyn zufolge teilten sie sich damals den Arbeitsraum in einer Baracke „Am Bullenberg 2“.<sup>1</sup> Hilterscheid, so legt dieser in seiner Einleitung dar, griff für seine Studie auf vier Untersuchungsmethoden zurück: die teilnehmende Beobachtung, Informationsgespräche mit „Schlüsselpersonen“, die er niederschrieb und systematisierte, die Auswertung kommunalpolitischer Akten aus dem Stadtarchiv sowie eine umfassende standardisierte Befragung der Wolfsburger Bevölkerung. Mit dem Forschungsinterview setzte er auf eine Methode, die in den 1960er Jahren noch einmal ganz neu erfunden wurde, wie die Wissenschaftshistorikerin Anke te Heesen schreibt.<sup>2</sup> Allerdings fanden die insgesamt 189 Interviews in Hilterscheids Arbeit allein als „Ergänzung des übrigen Materials“ Verwendung.<sup>3</sup> Das Sample sei für einen „repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung“ zu klein gewesen, so der Verfasser, der Aussagegewert der Interviews müsse für eine quantifizierende Analyse als zu gering eingestuft werden. Zudem sei auch die Ausrichtung des Fragebogens noch auf ein anderes Forschungsinteresse ausgerichtet gewesen, ergänzt der Forscher selbstkritisch. Faktisch verweist Hilterscheid an keiner einzigen Stelle seines Buches auf jene Interviews – unsere Archivalie des Monats Juli (StadtA WOB, S 1, Mappe 1–4). Damals für die kommunalpolitische Studie Hilterscheids offenbar fast ohne Relevanz, werden sie heute aus wenigstens drei Perspektiven zu einer aussagekräftigen geschichtswissenschaftlichen Quelle.

Zunächst einmal ist die Praxis der Erhebung der Interviews aufschlussreich, führte der Soziologe diese doch nicht etwa selbst, sondern schickte Anfang bis Mitte Oktober 1962 ein dreiköpfiges Team in Wolfsburger Haushalte. Dort sollte das aus insgesamt 51 Fragen bestehende Interview, zuzüglich zahlreicher Nachfragen, ganz bewusst in den Privaträumen der Befragten durchgeführt werden, interessierte doch auch der Eindruck des Lebensumfeldes. Das Team arbeitete sich in den zweieinhalb Wochen der Erhebungsphase systematisch durch einzelne Straßenzüge der Innenstadt. Jeweils am Ende der Befragung galt es für die Interviewer noch einen vierseitigen statistischen Bogen zu komplettieren, der über den biografischen Hintergrund, Beruf, Verdienst und Familiensituation Auskunft geben sollte. Hilterscheid erkundete hier zunächst ganz grundsätzlich das politische Interesse, ehe er auf den Grad an politischer Partizipation und Anteilnahme der Bürgerinnen und Bürger am lokalen Stadtgeschehen fokussierte – ganz unverkennbar zielte das ursprüngliche Forschungsdesign der Untersuchung noch mehr auf die Frage nach dem Gemeinsinn der Bürgerinnen und Bürger ab. In der Tat haben die handschriftlich durch die Interviewer notierten Antworten aus quantitativer Perspektive nur bedingt Aussagekraft. Wenn diese aber nicht quantitativ ausgewertet werden, sondern die Einzelstimme als Meinung

- 8 -

37. Seit Anfang dieses Jahres leben in Wolfsburg Italiener, die im Volkswagenwerk arbeiten und in den Unterküften an der Berliner Brücke wohnen. Es sollen noch weitere italienische Arbeitskräfte – insgesamt etwas über 4.000 – nach Wolfsburg kommen. Wie denken Sie darüber?

*Von mir aus können noch 10.000 kommen; ich läßt schon mit Russen, Dänen, Belgiern zusammenarbeiten. es kommt darauf an, wie man den Kontakt schafft.*

37a. Glauben Sie, daß sich die Italiener in Wolfsburg gut einleben werden oder nicht?

*Das hängt ganz davon ab, wie sie von uns annehmen und geschätzt werden; man kann nicht alle über einen Kamm scheren. Wenn man von Nationalismus abläßt, kann man sie gut einleben.*

38. Wie ist es eigentlich mit Ihrer jetzigen Beschäftigung? Will, muß, kann Sie sie interessant oder eintönig finden? Finden Sie sie interessant oder eintönig?

*Interessant.*

39. Von manchen Firmen in der Bundesrepublik ist bekannt, daß bei ihnen eine bestimmte politische oder religiöse Haltung besonders gern gesehen wird. Würden Sie sagen, daß in VW-Werk etwas ähnliches zutrifft oder nicht?

*Ja*

40. Glauben Sie, daß Ihr Arbeitsplatz für die nächsten Jahre gesichert ist?

Ja, bis 1 Jahr  
Ja, 2 - 4 Jahre  
Ja, 4 - 6 Jahre  
Ja, 6 - 8 Jahre  
Ja, länger  
Weiß nicht.

*Das ist eine Frage die ich nicht beantworten kann. Das hängt davon ab, ob wir weiterwählig bleiben.*

41. Es gibt auch in Wolfsburg sicherlich Dinge, bei denen Sie mit den Maßnahmen des Rates der Stadt und der Verwaltung nicht einverstanden sind. Wenn Ihnen etwas nicht gefällt, was können Sie dann dagegen tun?

*Damit werde ich die Ratskassen auschreiben.*

Auszug aus einem Forscherinterview; StadtA WOB, S 1, Mappe 1, Fragebogen 025

AdM 7/2019

## Einblicke in Wolfsburger Denkweisen

### Standardisierte soziologische Forscherinterviews aus der Sammlung Hilterscheid

VON ALEXANDER KRAUS

der damaligen Zeit Beachtung findet, eröffnet sich eine neue – geschichtswissenschaftliche – Forschungsperspektive. So fragte Hilterscheids Studie unter der Position 37 etwa:

„Seit Anfang dieses Jahres leben in Wolfsburg Italiener, die im Volkswagenwerk arbeiten und in den Unterküften an der Berliner Brücke wohnen. Es sollen noch weitere italienische Arbeitskräfte – insgesamt etwas über 4.000 – nach Wolfsburg kommen. Wie denken Sie darüber?“

Die in den Erhebungsbögen dokumentierten Antworten zeichnen ein anschauliches Bild, das uns heute die Reaktionen in der Gesellschaft jener Tage – vor allen Dingen aus der überwiegend interviewten unteren Mittelschicht – fast ungefiltert näherbringt. So platzte es aus einer alleinstehenden jungen Frau Anfang 20, die selbst erst seit eineinhalb Jahren in Wolfsburg wohnte, regelrecht heraus, die Italiener seien „asoziale Elemente, die das Heimatland abschiebt“. Sie ergänzte fast verzweifelt flehentlich: „wenn sie sich wenigstens vernünftig aufführen würden“ (Fragebogen 003). Eine Mutter vierer Kinder, deren Mann im Krieg gefallen war, schloss die Möglichkeit, zu einem „gute[n] Verhältnis“ mit ihnen zu kommen, kategorisch aus und verwies vehement darauf, dass ihre Tochter bereits „bis vor die Haustür verfolgt worden“ sei (Fragebogen 005). Ein anderer Befragter, seit 1943 in Wolfsburg lebend, fürchtete, man werde die „Fremdarbeiter“ am Ende „nicht mehr los“, und griff dabei ganz geschichtsvergessen einen Terminus aus der NS-Zeit wieder auf (Fragebogen 009). Immer wieder polterten die

Befragten geradezu hinaus: „Die Italiener vollkommen rausschmeißen, um Wolfsburg gibt es noch genügend Arbeitskräfte“ (Fragebogen 015), sind „schon zu viel da“ (Fragebogen 016), die „sollen machen, daß sie nach Hause kommen, die Bande“ (Fragebogen 017) oder „[h]ören Sie mir auf mit dem ‚Drecksvolk‘, die sind ja so frech“, wengleich die alleinerziehende Frau im Alter zwischen 30 und 39 ihrer Aussage sogleich bissig hinterher schob, die Frauen seien „zum Teil selber Schuld“ an ihrer Lage (Fragebogen 022). Die durch den Protokollanten gesetzten Führungszeichen bei „Drecksvolk“ zeigen deutlich, wie erschrocken dieser selbst bei der Antwort war.

Nur vereinzelt finden sich in den bislang ausgewerteten Interviewniederschriften als tolerant zu bezeichnende, unaufgeregte dargelegte Positionen: „Die Leute wollen ja auch leben“, hieß es da beispielsweise nachsichtig von einer Frau aus dem Arbeitermilieu, gleichwohl schob auch sie eine Voraussetzung ihrer Toleranz hinterher: „Wenn sie sich anpassen, sollen sie ruhig hier sein“ (Fragebogen 007). Ein selbständiger Kaufmann über 50 befand ganz lakonisch, „[w]enn es nottut, warum nicht“, die Italiener seien „Menschen wie wir“ (Fragebogen 018) und ergänzte auf die Nachfrage 37a, ob sich die Italiener denn gut einleben werden: „ganz bestimmt, wenn man nett zu ihnen ist und sie achtet“. Damit brachte er die Verantwortung der aufnehmenden Gesellschaft ins Spiel, machte ein gelingendes Miteinander gar von den Wolfsburgerinnen und Wolfsburgern abhängig. Vergleichbar liberal antwortete auch ein

bei der Volkswagen AG als Härtemeister arbeitender gleichaltriger Familienvater, der im Mai 1940 in die „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ gezogen war. Wenn es nach ihm ginge, könnten noch 1.000 weitere Italiener kommen, so sein wohlwollender Kommentar, es komme doch lediglich darauf an, „wie man den Kontakt schafft“ (Fragebogen 025). Auch er zielte mit seiner Aussage auf die sozialen Begegnung, was die Antwort auf die Frage 37a verdeutlicht: Ob ein Einleben der Italiener in Wolfsburg gelinge, hänge letztendlich „ganz davon ab, wie sie von uns anerkannt und geschätzt werden“.

Die im Stadtarchiv Wolfsburg überlieferten Interviews sind darüber hinaus noch auf einer weiteren Ebene aufschlussreich, verraten sie doch auch viel über das Team der Interviewer selbst. In ihren Notizen sollten diese im Anschluss an ihre Interviews einen persönlichen Eindruck über das Gespräch, die Interviewten und den Zustand der Wohnung niederschreiben. Die schriftlich fixierten Impressionen offenbaren beispielsweise wirkmächtige Genderklischees jener Zeit, etwa wenn Walter S., einer der Befragter, über die bereits oben genannte junge Wolfsburgerin Anfang zwanzig schreibt, sie schien sich „[a]uch für politische Fragen [...] über das für Frauen übliche Maß hinaus zu interessieren“ (Fragebogen 003). Regelmäßig findet sich in den Protokollen sodann eine Einschätzung des Arbeitermilieus, bei der sich nachvollziehen lässt, inwieweit die eigene Erwartungshaltung des Interviewers das Gespräch auch vorprägte, wenn es beispielsweise heißt, Frau B. sei „wiederum eine von denen die in der Lönstraße wohnen, die sich über sich und die Welt fast überhaupt keine Gedanken machen, ihre Arbeit verrichten und sich freuen, wenn Feierabend ist und der Fernsehapparat läuft“ (Fragebogen 011). Solche Aussagen wurden nach einem etwa eine halbe Stunde in Anspruch nehmenden Interview getroffen, das die so kritisch charakterisierte Frau in seiner Komplexität – „Das sind aber Fragen! Was soll ich darauf antworten!“ – aus heutiger Sicht schlichtweg zu überfordern schien. Nach dem bisherigen Gesamteindruck der Notizen durch die Interviewer fügt es sich ins Bild, dass Walter S. über ein Forschungsinterview mit einem Ehepaar, bei dem Mann wie Frau gleichermaßen lebhaft teilnahmen, festhielt, er habe „so gut dies ging, die Meinung des Mannes wiedergegeben, jedoch vielleicht nicht immer unbeeinflusst von dem Redeschwall seiner Frau, die ihre Antworten recht bestimmt zu geben pflegte“ (Fragebogen 023). Warum er die Meinung des Mannes mehr wertschätzte als die der Gattin, darüber kann hier nur spekuliert werden. Deutlich wird aber in diesem Falle: So entstehen Geschichten.

1 Ulfert Herlyn, „Stadtsoziologie in Göttingen. Der Beitrag Hans Paul Bahrds und die Wolfsburgforschung“, in: Oliver Römer/Ina Alber-Armenat (Hg.), Erkundungen im Historischen: Soziologie in Göttingen. Geschichte – Entwicklungen – Perspektiven. Unter Mitarbeit von Franziska Pflüger. Wiesbaden 2019, S. 301–319, hier S. 315.

2 „Die Autorität des aufzeichnenden Bleistifts“. Anke te Heesen forscht über die Geschichte des Interviews – Klaus Taschwer sprach mit der Wissenschaftshistorikerin über den Gesprächsboom in den Medien“, in: Der Standard, 13. August 2013, online abrufbar unter <https://www.derstandard.at/story/1375626515115/und-dann-war-der-skandal-perfekt> [4.7.2019]. Siehe dazu auch Anke te Heesen, „Naturgeschichte des Interviews“, in: Merkur. Deutsche Zeitschrift für Europäisches Denken, Jg. 67 (April 2013), H. 767, S. 317–328.

3 Hermann Hilterscheid, *Industrie und Gemeinde. Die Beziehungen zwischen der Stadt Wolfsburg und dem Volkswagenwerk und ihre Auswirkungen auf die kommunale Selbstverwaltung*. 2. Aufl. Berlin 1977 [1970], S. 45–51, hier S. 49.



Behelfsunterkünfte „Klein Moskau“, Foto: Willi Luther

Vorschlag: 69 Punkte

An die  
Stadtverwaltung - Wohnungsamt -  
Fallersleben

Stadlverwaltung  
Bad i...  
2 APR. 1953  
Anl. Abt. Tz

Betr.: Antrag auf Eintragung in die Liste der Wohnungssuchenden.

I. 1. Antragsteller:  
Name: [redacted] Vorname: Werner Kunt  
geb. am: 28. 6. 20 Lohn / verh. / gesch. / verw.  
Jetzige Anschrift: Sandkamp Kippe  
Beruf: Maschinenarbeiter (gel.: Zimmerer)  
Arbeitsort: Wolfsburg (V.W.W.)  
2. Ehefrau: Hilda geb.: [redacted]  
3. Kinder über 14 Jahre:  Zahl: weibl.  männl.   
Kinder unter 14 Jahre: 3 Zahl: weibl.  männl. 3  
4. Sonstige Haushaltsangehörige mit Angabe des Verwandtschaftsverhältnisses:

II. Jetzige Wohnung:  
1. Ort und Straße: Sandkamp Kippe  
2. Raumzahl:  
Raum 1: 20 qm - heizbar - nicht ~~heizbar~~ - genutzt als Wohnküche  
Raum 2: 10 qm - heizbar - nicht ~~heizbar~~ - genutzt als Schlafraum  
Raum 3: qm - heizbar - nicht ~~heizbar~~ - genutzt als  
Raum 4: qm - heizbar - nicht ~~heizbar~~ - genutzt als  
Raum 5: qm - heizbar - nicht ~~heizbar~~ - genutzt als  
Begründung: 1. Räumung lt. Barackenvernichtungsprogramm  
2. in beiden Räumen Decken u. Wände, Türe u. Fenster unticht  
3. bei Regen läuft Wasser in Betten u. auf die Möbel  
4. (grober, ungeglätteter, schlechter Beton Fußboden)  
5. zu knapper Wohnraum.

Antrag auf Eintragung in die Liste der Wohnungssuchenden; StadtA WOB, HA 6330

AdM 8/2019

## „Bei Regen läuft Wasser in Betten“

Ein Antrag auf Eintragung in die Liste der Wohnungssuchenden

VON MAIK ULLMANN

Wer immer in den 1950er Jahren in Fallersleben eine Wohnung beziehen wollte, musste einen Antrag auf Eintragung in die Liste der Wohnungssuchenden ausfüllen, von denen in den Ortsakten im Stadtarchiv Wolfsburg zahlreiche überliefert sind.<sup>1</sup> Darauf galt es auf Fragen zur aktuellen Lebens- und Wohnsituation des Suchenden handschriftlich präzise Antwort zu geben. Aus den Angaben des damals bei der *Volkswagen GmbH* beschäftigten Maschinenarbeiters Werner K., die dieser auf seinem Antrag getätigt hat, unserer Archivalie des Monats August, geht hervor, dass die fünfköpfige Familie die aktuelle Unterkunft verlassen musste – eine Baracke auf der Sandkämper-Kippe. Wie der Ortschronik zu entnehmen ist, handelte es sich hierbei um Behelfsheime, die in der Nachkriegszeit von sogenannten Heimatvertriebenen aus den ehemals deutschen Ostgebieten errichtet wurden.<sup>2</sup> Und jene Provisorien sollten nun im Sommer 1953 laut eines das „wilde Bauen“<sup>3</sup> betreffenden Erlasses des Lüneburger Regierungspräsidenten Helmuth Koch geräumt werden. Die präsidiale Anordnung kam nicht unbegründet. Denn wie die Schilderungen K.s zeigen, waren die Baracken als Wohnraum unzumutbar: „In beiden Räumen Decken u. Wände, Türe u. Fenster unticht [sic].“ Außerdem laufe bei Regen Wasser in die Betten und Garnituren.

Wie auch andernorts in Niedersachsen waren nach Kriegsende 1945 zahlreiche

Vertriebene in die Gemeinde Sandkamp im Osten des Anfang November 1946 gegründeten Bundeslandes geflohen, um innerhalb des überwiegend agrarisch geprägten Raumes eine neue Existenz zu gründen. So stieg die Einwohnerzahl des Ortes zwischen den Jahren 1946 und 1950 rapide von 578 auf 814 Einwohnerinnen und Einwohner; die überwiegende Mehrheit der neu Hinzugezogenen stellten mit 57 Prozent Heimatvertriebene und Zugwanderte.<sup>4</sup> Während die Bevölkerungszahl markant stieg, stagnierten die Bauprogramme, vielerorts stellte die sich daraus ergebende Wohnungsnot eines der dominierenden Probleme dar. In den Wirren der frühen Nachkriegszeit offenbar noch nicht als Ärgernis empfunden, avancierten die Behelfsheime an der Sandkämper-Kippe aufgrund der fehlenden Baugenehmigungen zum Problem für die Gemeinde. Somit steht Werner K.s Antrag stellvertretend für ein Schicksal, das nicht nur ihn und seine Familie ereilen sollte, sondern für eine Angelegenheit, die einen Großteil der etwa 1,82 Millionen Heimatvertriebenen in Niedersachsen betraf: die verheerende Wohnsituation als unmittelbare Folge des Zweiten Weltkrieges.

Die Zustände, wie K. sie in seinem Antrag beschreibt, sind denen im benachbarten Wolfsburg nicht unähnlich. Doch hier sorgte die prosperierende *Volkswagen GmbH* für den Unterschied, fand sich doch der Automobilhersteller

im Jahr 1953 auf einer Liste des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr, die sämtliche Betriebe aufführt, deren Bauvorhaben gefördert werden sollten.<sup>5</sup> Insgesamt 500 Wohneinheiten waren es, die das Land subventionierte. Auch das Umland konnte davon profitieren. Wie eine Bewerberliste aus Fallersleben zeigt, waren es vornehmlich Heimatvertriebene, die für das Volkswagen-Bauprogramm als Siedler zugelassen wurden.<sup>6</sup> Auch in Sandkamp entstanden zwischen 1950 und 1961 32 Wohngebäude, teilweise mit integrierten Wohnungen, sowie 74 einzelne Wohnungen,<sup>7</sup> von denen insgesamt 28 Einheiten an Familien von Geflüchteten gingen. Die Familie K. zählte jedoch nicht dazu.

Am 16. März 1954 war es dann aber soweit. Nachdem der Gemeinderat im September des Vorjahres die Angelegenheit „Behelfsheim Looock an der Kippe“ dem Bauausschuss übertragen hatte,<sup>8</sup> notierte der Schriftführer des Rates: „Von dem Schreiben des Kreiswohnungsamtes an den BVD-Vorsitzenden Gralow über die Räumung der Kippe wird Kenntnis genommen.“<sup>9</sup> Damals war das Urteil über die verbliebenen Bewohnerinnen und Bewohner längst gesprochen: Vier Familien von der „Sandkämper-Kippe“ sollten in Wolfsburger Genossenschaftswohnungen untergebracht werden.<sup>10</sup> Werner K., seine Frau Hilda sowie ihre drei Kinder zogen aus der nur teilweise beheizbaren, wenig wetterfesten Baracke

in den Warthelandweg 5a auf dem Laagberg.<sup>11</sup>

1 StadtA WOB, HA 6330, Werner K. an die Stadtverwaltung Fallersleben vom 6. April 1953.

2 Martin Södlner, Süfeld im Wandel der Zeit. Gifhorn 2011, S. 9.

3 StadtA WOB, HA 10738, Protokollbuch der Gemeinde Sandkamp, Das Protokoll der Sandkämper Gemeinderatssitzung vom 14. September 1953, Punkt 4, Abschnitt h, S. 101.

4 Christl Hanelt/Werner Strauß, Sandkamp. Eine Chronik. Wolfsburg 1983, S. 41.

5 StadtA WOB, HA 6330, Liste des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr über diejenigen Betriebe, deren Bauvorhaben nach Möglichkeit gefördert werden sollen vom 9. Dezember 1953.

6 StadtA WOB, HA 6330, Liste der in Vorschlag gebrachten Siedler für das Wohnungsbauprogramm 1953 (Schwerpunktprogramm), undatiert.

7 Edeltraut Hundertmark, Sandkamp. Gemeindebeschreibungen für den Landkreis Gifhorn. Gifhorn 1975, darin Statistischer Anhang, Gebäude und Wohnungen.

8 StadtA WOB, HA 10738, Protokollbuch der Gemeinde Sandkamp, Das Protokoll der Sandkämper Gemeinderatssitzung vom 12. November 1953, Punkt 9, Abschnitt h, S. 105f.

9 StadtA WOB, HA 10738, Protokollbuch der Gemeinde Sandkamp, Das Protokoll der Sandkämper Gemeinderatssitzung vom 16. März 1954, Punkt 4, Abschnitt h, S. 119. Beim BVD handelt es sich um den *Bund der vertriebenen Deutschen*, einer Vorgängerorganisation des 1957 gegründeten *Bunds der Vertriebenen*.

10 StadtA WOB, HA 6330, Otto Wolgast an den Landkreis Gifhorn, Kreiswohnungsamt in Gifhorn vom 1. Juli 1953.

11 Adressbuch der Stadt Wolfsburg mit den Städten Fallersleben und Vorsfelde. 1960 nach amtlichen Unterlagen. Celle 1960, S. V/68.



Bahnhofsfest am 26. September 1998; Foto: Joachim Thies/Fotosammlung IZS

Von Anbeginn der Inbetriebnahme der Lehrter Bahn um die Zeit der Reichsgründung im 19. Jahrhundert war die Schienenverbindung zwischen Hannover und Berlin eine wichtige Magistrale im Ost-West-Eisenbahnverkehr. Schon Mitte der 1930er Jahre erreichte der sogenannte „Fliegende Kölner“, ein dieselgetriebener Fernschnelltriebwagenzug, eine Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h und legte die Strecke zwischen beiden Fernzugbahnhöfen ohne Zwischenaufenthalt bereits in einer Stunde und 37 Minuten zurück. Am Bahnhaltewort Wolfsburg-Rothenfelde der später gegründeten „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ rauschte dieser Zug ohne Halt vorbei. Infolge der deutschen Teilung nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Bahnstrecke Hannover-Berlin seit den 1950er Jahren im Interzonenverkehr betrieben.

Aufgrund der sich abzeichnenden Entspannungspolitik, die sich 1975 in den Verträgen von Helsinki manifestierte, erhielt die Verbesserung des Zugangs nach West-Berlin einen gewichtigen Stellenwert. Die Bundesregierung war bereit, zu diesem Zweck auch Infrastrukturprojekte auf dem Boden der DDR zu fördern. Täglich verkehrten zehn Transit-D-Zugpaare auf der Verbindung Berlin-Bahnhof Zoo und dem Hauptbahnhof Hannover. Die Reisezeit von bis zu vier Stunden erschien vielen Reisenden unattraktiv; schlecht ausgebaute Strecken und unkomfortable Zugwagen sorgten bis in die 1980er Jahre hinein für stetige Fahrgastrückgänge. In der Bundesrepublik wurden daher Planungen aufgenommen, für die Bahnverbindung eine moderne Neubaustrecke als Korridor durch die DDR anzulegen.

Beratungen des Deutschen Bundestages befassten sich in den 1980er Jahren mit dem Ausbau der Schienenwege nach Berlin. Von den fünf vorhandenen Transitstrecken nach Berlin geriet die Verbindung von Hannover nach Berlin in den Fokus der Politik, denn rund die Hälfte

AdM 9/2019

## Der Anschluss Wolfsburgs an das ICE-Hochgeschwindigkeitsnetz

VON WERNER STRAUß

des Schienen-Transitverkehrs wurde über diese Trasse abgewickelt. Schon 1984 wurde über den Bau eines separaten Korridors zwischen Hannover und Berlin entlang der Lehrter Bahn diskutiert. Angedacht war die Verkürzung der Reisezeit auf 100 Minuten einschließlich dreier Zwischenhalte und dem Grenzaufenthalt. Vorschläge zum Bau einer Transrapid-Strecke zwischen Berlin und Hannover zerschlugen sich, war doch die DDR-Regierung nicht gewillt, durch dieses sichtbare High-Tech-Verkehrsmittel den eigenen technologischen Rückstand zu offenbaren. In Konsequenz wurde ab 1985 über eine konventionelle Rad-Schiene-Neubaustrecke diskutiert. Ihre Linienführung wurde etwa zwei Jahre auf den Prüfstand gestellt,

wobei die DDR-Regierung zunächst darauf bestand, die Bahnstrecke in Eigenregie zu erstellen, die Bundesrepublik jedoch die anfallenden Kosten allein tragen zu lassen.

In einem Gutachten der *DE-Consult* im Auftrage des Landes Berlin vom September 1986 wurde eine Nordtrasse über Wolfsburg und Stendal auf der alten Lehrter Bahnstrecke mit einer Südtrasse über Magdeburg und Potsdam auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn verglichen. Ein späteres Gutachten, das vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben wurde, betrachtete nur noch die Neubaustrecke zwischen Berlin-Charlottenburg über Stendal und Wolfsburg nach Hannover. Die Nordvariante über Stendal



Der erste ICE, der in Wolfsburg Halt machte; Foto: Joachim Thies/Fotosammlung IZS

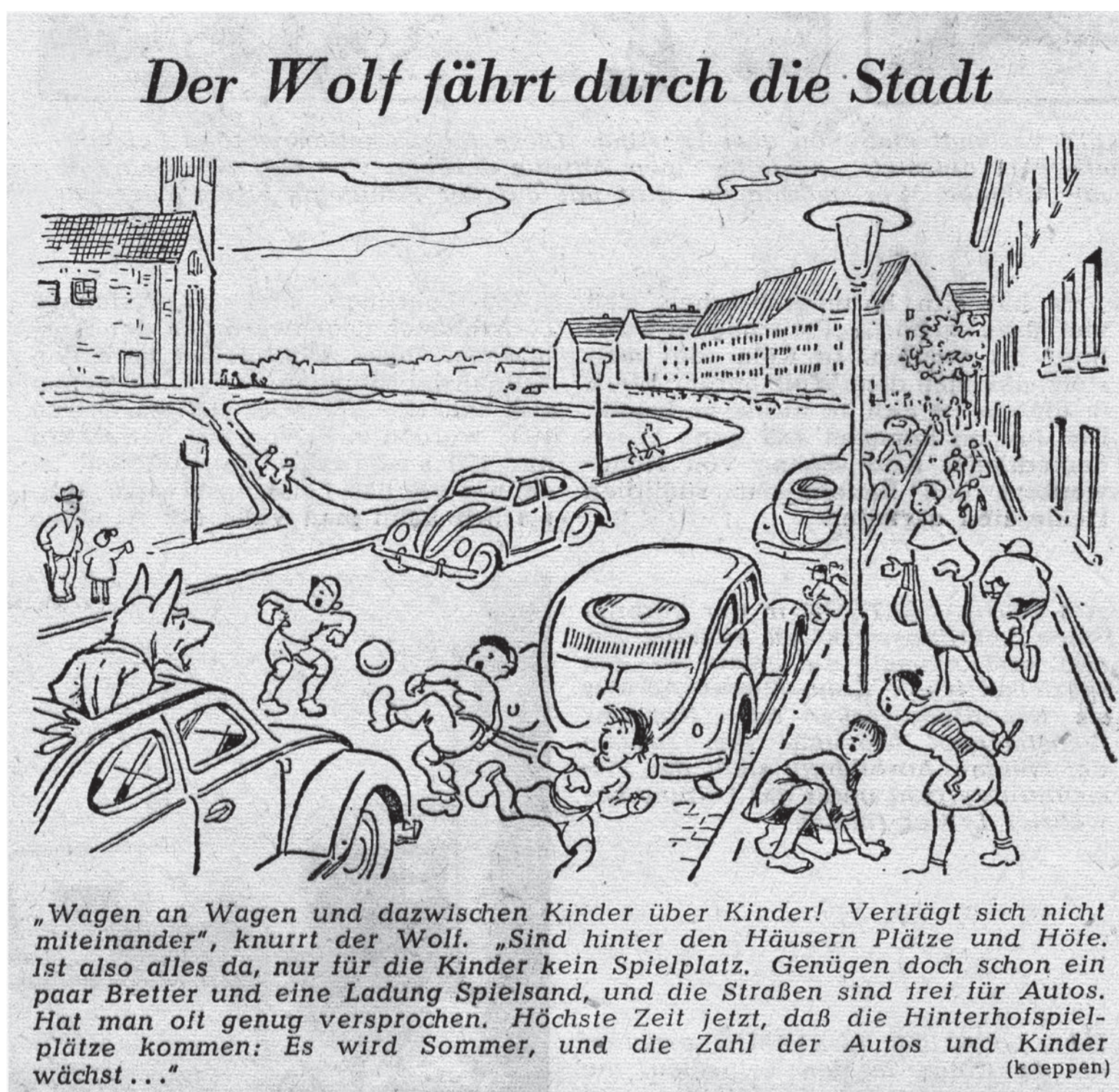
kam dem Begehren der DDR-Regierung entgegen, die Neubaustrecke als reine Transitverbindung durch dünn besiedeltes Gebiet zu führen. Die Streckenführung löste auch in der Bundesrepublik Diskussionen aus, forderte doch beispielsweise die Stadt Braunschweig eine Anbindung an die Schnellfahrstrecke über eine Schleife zwischen Hannover und Wolfsburg. Für die Nordvariante sprach auch die schnellere Realisierbarkeit.

Ein erstes Sondierungsgespräch über den Ausbau der Lehrter Bahn für den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit Geschwindigkeiten von 200 km/h führten am 16. September 1988 Hans-Otto Bräutigam, Leiter der Ständigen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland in der DDR, und der stellvertretende Verkehrsminister der DDR, Heinz Gerber. Nur wenig später verabschiedete der Rat der Stadt Wolfsburg in seiner Sitzung Anfang Dezember 1988 eine Resolution, in der er eine Anbindung Wolfsburgs an das IC-Linien-Netz der Bahn forderte. Ende Januar 1989 verhandelten im Bundesverkehrsministerium in Bonn für die Stadt Wolfsburg Oberbürgermeister Werner Schlimme und Oberstadtdirektor Prof. Peter Lamberg sowie für den Volkswagen-Konzern Vorstandsmitglied Dr. Peter Frerk mit Spitzenbeamten des Ministeriums über die Linienführung der Bahnstrecke nach Berlin. Insbesondere verwiesen sie auf die wirtschaftliche Bedeutung der Schnellbahnanbindung für die Stadt und das Volkswagenwerk. Mit dem Fall der Berliner Mauer im November 1989 und der Deutschen Wiedervereinigung wurden die Planungen für die Neubaustrecke wesentlich beschleunigt. Die Entscheidung für die Nordvariante über Wolfsburg wurde zum einen wegen der niedrigeren Siedlungsdichte, zum anderen aufgrund der geringeren Zahl zu durchfahrender Naturschutzgebiete beeinflusst.

Im Bundeshaushalt 1990 wurden bereits Mittel für die Planung der Schnellbahn

Hannover-Berlin eingestellt. 1991 wurde das Vorhaben als *Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 4* in den Katalog der 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit aufgenommen. Neben dem Neu- und Ausbau zur Schnellfahrstrecke war auch die Rekonstruktion der Lehrter Bahn Bestandteil der konkreten Planungsarbeiten. Neben dem neuen Fernbahnhof Berlin-Spandau war auch die Weddeler Schleife zwischen Wolfsburg und Braunschweig in das Projekt einbezogen. Einstimmig verabschiedete der Rat der Stadt Wolfsburg am 24. März 1992 eine Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens, wonach der Bahnhof Wolfsburg als ICE-Systemhaltestelle ausgewiesen werden sollte. Zunächst wurde von einem Baubeginn 1992 ausgegangen und die Baufertigstellung wurde für Mitte 1997 geplant. Die Raumordnungsverfahren in den verschiedenen Streckenabschnitten zogen sich von 1990 bis zum Februar 1998 hin, galt es doch die Länder Sachsen-Anhalt und Brandenburg sowie Berlin zu beteiligen. Der ursprünglich angedachte Einweihungstermin war deshalb nicht zu halten. So mussten in Brandenburg in einem Abschnitt zum Schutz der dort lebenden Großtrappen spezielle Schutzmaßnahmen ergriffen werden. Bereits 1995 wurde in Fallersleben ein elektronisches Stellwerk in Betrieb genommen, das den gesamten Streckenabschnitt zwischen Lehrte und Stendal (rund 150 Streckenkilometer) überwachte. Etwas betrüblich, insbesondere für die Bewohner Fallerslebens, war der unumgängliche Abriss des alten Bahnhofgebäudes, weil es der Ausbaustreckenführung im Wege stand. Am 4. August 1995 gab es eine Art „Abschiedsparty“ für das historische Gebäude an der rund 200 Fallersleber teilnahmen. Ortsbürgermeisterin Bärbel Weist erklärte: „Mit dem Abbruch des Gebäudes geht für Fallersleben und die Bahn ein Stück Geschichte zu Ende. Doch zugleich beginnt ein neues Kapitel, es ist ein Signal für die Zukunft.“

Am 24. Mai 1998 wurde die Neubaustrecke schließlich im Abschnitt Wolfsburg-Oebisfelde-Stendal eröffnet. Die feierliche Inbetriebnahme der Neubaustrecke auf ganzer Länge erfolgte am 15. September 1998. Im Eröffnungs-ICE, der im Ostbahnhof Berlin auf den Namen „Claus Graf Stauffenberg“ getauft wurde, fuhren Bundeskanzler Helmut Kohl, Bahnchef Johannes Ludewig und Berlins Regierender Bürgermeister Eberhard Diepgen mit. Kurze Zwischenhalte auf dem Weg nach Hannover wurden in Stendal und Wolfsburg eingelegt. Auf dem Wolfsburger Bahnsteig hatte sich lokale Prominenz eingefunden. Neben Oberbürgermeisterin Ingrid Eckel und Oberstadtdirektor Rolf Schnellecke war auch der VW-Konzernchef Ferdinand Piëch anwesend. Als Bundeskanzler Helmut Kohl ausstieg, wurde ihm von der Oberbürgermeisterin ein kleiner bronzener Wolf überreicht. Angesichts des kurzen Aufenthaltes blieb nur wenig Zeit für freundliche Worte und Händeschütteln. Der reguläre Streckenbetrieb wurde dann am 27. September 1998 aufgenommen. Aus diesem Anlass wurde in der Volkswagenstadt ein großes Bahnhofsfest gefeiert, an dem rund 10.000 Besucher teilnahmen. Als Archivalie des Monats dienen zwei Fotografien des Bahnhofsfestes vom 26. September 1998, das aus Anlass des ersten ICEs veranstaltet wurde, der in Wolfsburg Halt machte. Die *Deutsche Bahn* bot zwischen Wolfsburg und Stendal je zwei ICE-Probefahrten in beide Richtungen an. Den Anbruch des ICE-Zeitalters und die Mitfahrgelegenheit nutzten nicht nur etliche Ratsmitglieder sondern auch viele Gäste aus Wirtschaft und Verwaltung sowie zahlreiche Eisenbahnfans aus Wolfsburg und Umgebung.



„Wagen an Wagen und dazwischen Kinder über Kinder! Verträgt sich nicht miteinander“, knurrt der Wolf. „Sind hinter den Häusern Plätze und Höfe. Ist also alles da, nur für die Kinder kein Spielplatz. Genügen doch schon ein paar Bretter und eine Ladung Spielsand, und die Straßen sind frei für Autos. Hat man oft genug versprochen. Höchste Zeit jetzt, daß die Hinterhofspielplätze kommen: Es wird Sommer, und die Zahl der Autos und Kinder wächst...“

„Der Wolf fährt durch die Stadt“, in: Wolfsburger Nachrichten vom 28./29. Mai 1955

AdM 10/2019

## Der Wolf fährt durch die Stadt

VON MARIE RAUSCHENBERGER & LENNART JAHR

Wenn der Wolf durch die Stadt fährt, schauen alle Bürgerinnen und Bürger in Erwartung des nächsten von ihm thematisierten Problems auf ihn, für das er sogleich auch stets einen Ratschlag parat hat. Die Karikaturreihe „Der Wolf fährt durch die Stadt“ startete in den 1950er Jahren und erschien unregelmäßig in der Sonnabend-Ausgabe der *Wolfsburger Nachrichten* bis in die 1960er Jahre hinein. Die Zeichnungen stammten vom Braunschweiger Zeichner Adolf Otto Koeppen. Die Themen umfassten etwa kommunale Fragen, Bauvorhaben innerhalb der Stadt, besondere Ereignisse wie beispielshalber Konzerte oder Vorträge und andere Tagesthemen der Stadt. Der Wolf gab den Bürgerinnen und Bürgern Empfehlungen, die deren Alltag erleichtern sollten. Das Themenspektrum reichte von fehlenden oder verdrehten Parkplatzmarkierungen bis hin zum monierten Mangel an Bussen. Auch der Nachwuchs der Stadt Wolfsburg fand in den Karikaturen Erwähnung. So wurde am Pfingstweekende 1955 unter anderem darauf aufmerksam gemacht, dass dieser auf den Straßen der Stadt spielen müsste: „Wagen an Wagen und dazwischen Kinder über Kinder! Verträgt sich nicht miteinander“, knurrt der Wolf in unserer Archivalie des Monats Oktober. „Sind hinter den Häusern Plätze und Höfe. Ist also alles da, nur für die Kinder kein Spielplatz“, beschwert sich der Wolf über den Umgang mit den Kleinsten der Stadt. „Genügen doch schon ein paar Bretter und eine Ladung Spielsand, und die Straßen sind frei für Autos. Hat man oft genug versprochen. Höchste Zeit jetzt,

dass die Hinterhofspielplätze kommen; Es wird Sommer, und die Zahl der Autos und Kinder wächst.“<sup>1</sup>

Die dazugehörige Karikatur zeigt eine belebte Straße in der Volkswagenstadt. Am rechten Bildrand ist ein Bürgersteig zu erkennen, auf dem ein Kind Fahrrad fährt – unter aufmerksamer Beobachtung der Mutter, die das rege Treiben auf und neben der Straße im Blick hat. Dort spielen die Kinder mit einem Ball und laufen unachtsam über die Straße. Vor dem spielenden Nachwuchs ist gerade ein VW-Käfer zum Stehen gekommen, aus dem der Wolf seinen Kopf steckt. Er hat diesen in Richtung der Spielenden gereckt und ruft etwas in ihre Richtung. Auch auf der anderen Straßenseite fährt ein Auto, am Straßenrand sind geparkte Käfer zu erkennen. Darüber hinaus ist die Straßenszene von mehreren Wohnhäusern sowie einer Kirche mit einer kleinen Grünfläche umgeben.

Tatsächlich war die Geburtenrate in den 1955er Jahren in Wolfsburg auffällig hoch. Zwischen 1947 und 1965 überstieg sie die Niedersachsens bezogen auf je 1.000 Einwohner deutlich und war auch höher als in den weiteren Bundesländern der Bundesrepublik (Wolfsburg: Ø18,05, Niedersachsen: Ø14,4, Bundesrepublik: Ø15,2). Doch scheint der Fokus der Stadt in jener Zeit augenscheinlich noch nicht auf dem Bau von Spielmöglichkeiten für die Sprösslinge gelegen zu haben. Beispielsweise erinnerte sich ein damals 12-jähriges Mädchen, das gerade mit ihrer Familie nach Wolfsburg gezogen war, folgendermaßen an ihre ersten Eindrücke von der Stadt: „Jetzt kamen

wir in die Stadt hinein. Erstaunt riss ich die Augen auf. Die breiten Straßen, der rege Verkehr, die vielen Menschen, das große Häusermeer und der Lärm, dies hatte ich auf dem Land gar nicht kennengelernt. Hier könnte man bestimmt nicht auf der Straße spielen. Hier fahren auf den Straßen Busse, Autos, Fahrräder und Motorräder in buntem Durcheinander.“<sup>2</sup> Es gab zu dieser Zeit andere Baustellen in der noch jungen Stadt, die vermutlich dringlicher waren, als der Bau von Spielplätzen.

Heute befinden sich in und um Wolfsburg mehr als 150 Spielplätze, die den Kindern der Stadt unterschiedliche Möglichkeiten geben, sich in ihrer Freizeit auszutoben. Bereits in den Sommerferien 1958 und demnach nur wenige Jahre nach Veröffentlichung der Karikatur am Pfingstweekende 1955 hielt der Fotograf Klement spielende Kinder auf einem Hinterhofspielplatz in der Friedrich-Ebert-Straße fest und unterschrieb seine Aufnahme mit „Die wilde Wiese als Zeltplatz“.<sup>3</sup> Es hat ganz den Anschein, als hätte sich die Situation für den Nachwuchs der Stadt Wolfsburg in den folgenden Jahren verbessert. Ob als Reaktion auf den Wolf, der durch die Stadt fährt, muss offen bleiben.

1 „Der Wolf fährt durch die Stadt“, in: *Wolfsburger Nachrichten* vom 28./29. Mai 1955.

2 Sigrid Bech, „Wir zogen um“, in: *Stadt Wolfsburg* (Hg.), *Wolfsburg – unsere Stadt. Ein Heimatbuch für Wolfsburger Schulkinder und deren Eltern*. Frankfurt am Main/Berlin/Bonn 1963, S. 3f.

3 Carsten Baschin, *Kinder wie die Zeit vergeht! Das Wolfsburger Fotoalbum der fünfziger Jahre*. Gudensberg-Gleichen 2001, S.48f.



Lioba Wagner, „Leerstellen“

## Leerstellen in Wolfsburgs Stadtbild

Preisträgerin und Nominierte des Ideenwettbewerbs Kunst im Stadtbild Wolfsburg (KiS),  
Ideenwettbewerb für den künstlerischen Nachwuchs 2019

VON LUKAS WAGNER

Preisträgerin des in diesem Jahr zum vierten Mal ausgelobten Ideenwettbewerbs *Kunst im Stadtbild* ist die gebürtige Kölnerin Lioba Wagner, die bis 2016 Freie Kunst an der *Kunstakademie Düsseldorf* bei Hubert Kiecol studierte. In ihrer Projektidee „Leerstellen“ schlägt sie vor, in der Stadt von der Natur geschaffene freie Stellen zu füllen und damit einen Bezug zu aktuellen Themen wie Wohnraummangel, Urbanisierung und Gentrifizierung herzustellen. Diese „Leerstellen“ sind dabei aus unterschiedlichen Materialien wie beispielsweise Stoff oder Glasfasergewebe gefertigt. Sie füllen bereits bestehende natürliche Flächen, so beispielsweise Zwischenräume von Ästen, die Gebilde darstellen, die von vielen Blickwinkeln aus zu betrachten sind und dabei auf ein abstraktes Formenpotential verweisen. Über die Imitation natürlicher Beweglichkeit und Stabilität sollen diese Formen zudem Wachstumsmuster erkennbar machen. Dabei greift Lioba Wagner auch gesellschaftliche Themen wie Migration und Integration auf. „Wohin mit allen Menschen? Wo sind noch Leerstellen?“ sind zentrale Fragen ihrer Einreichung. Durch bloße Beobachtung sollen Betrachterin und Betrachter angeregt werden, aktuelle politische und gesellschaftliche Strömungen zu hinterfragen. Wagners „Leerstellen“ sollen dabei nur temporär installiert werden. Dies spiegele die Schnelllebigkeit unserer Gesellschaft wider, die einem steten Wandel unterliege.

Philipp Kapitzas Werk „o.T.“ erhält eine Anerkennung. Bei der eingereichten Arbeit werden die vier Schornsteine des alten Heizkraftwerkes des Volkswagenwerkes entlang einer imaginären Achse verlängert. Dadurch entsteht eine zweite,



Philipp Kapitza „o.T.“

den Mittellandkanal kreuzende, Achse durch Wolfsburg. Das Kunstwerk soll den Blick des Betrachters beziehungsweise der Betrachterin verändern. Die als Wahrzeichen der Stadt wahrgenommenen Schornsteine sollen Betrachterin wie Betrachter in anderer Form zum Nachdenken anregen. Jurymitglied Dr. Justin Hoffmann beschreibt Kapitzas Einreichung als „nicht für eine reale Umsetzung konzipiert“. Es sei „eine utopische Konzeption, die Zustände aufzeigen will und kommentiert“. Die Schornsteine erscheinen dem Künstler als das Zentrum des Organismus Stadt Wolfsburg. Dabei wird nicht nur eine weitere Blickachse erstellt, auch der Zusammenhang zu bereits bestehenden Gebäuden wird hergestellt. Beispielsweise müssen die Türme aufgrund ihrer Achsausrichtung in Gebäude integriert werden oder überragen bestehende Kirchtürme. Es entstehen neue Blickwinkel, die zwischen der industriellen Konstruktion und damit einhergehenden Funktionalität und durch regelmäßige Wiederholung hervorgerufener künstlerischer Gestaltung schwanken.

Außerdem wurden während der Jury-Sitzung am 16. September 2019 drei weitere Arbeiten nominiert, die sich mit

örtlichen Gegebenheiten in Wolfsburg auseinander setzen. „Corpus mobili“ von Yoana Tuzharova stellt einen VW-Käfer in Fachwerkhäuser-Optik dar und verweist damit sowohl auf die eng mit dem Volkswagenwerk verbundene Geschichte Wolfsburgs als auch auf die älteren Stadtteile, die durch zahlreiche Fachwerkhäuser geprägt sind. „Link“ von Niklas Müller und Leonard Siegl soll auf die aktuelle Vernetzung der Bürgerinnen und Bürger wie auch der Stadt selbst im Zuge von Smart-City und Digitalisierung aufmerksam machen. Die „Leseinsel Wolfsburg“ von Maria Mandalka wiederum spiegelt die architektonischen Eigenschaften des *Alvar-Aalto-Kulturhauses* wider und gibt den Wolfsburgern einen Ort zum Lesen und Entspannen.

Seit dem 1. November 2019 sind die beiden ausgezeichneten Arbeiten zusammen mit den weiteren nominierten in den Räumlichkeiten des *Instituts für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation* in Wolfsburg zu sehen. Die Dokumentation des Ideenwettbewerbs 2019, für den Wettbewerbsbeiträge von Studenten und Studentinnen und Absolventen und Absolventinnen der *Hochschule für bildende Künste Braunschweig*, der *Hochschule für Bildende Künste Dresden*, der *Kunstakademie Münster*, der *Kunstakademie Düsseldorf* und der *Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle* eingegangen sind, ist in der Ausstellung, in der *Kulturinfo* im *Alvar-Aalto-Kulturhaus* und im IZS erhältlich sowie als Download auf der Internetseite des IZS abrufbar.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Online abrufbar unter <https://www.wolfsburg.de/newsroom/2014/12/12/10/47/ideenwettbewerb> [14.10.2019].

## Termine

3. Dezember 2019, 18.00 Uhr

**Industriestädte und ihre Krisen.** Buchvorstellung mit Jörn Eiben im Kino des Kulturzentrums *Hallenbad – Kultur am Schachtweg*, Schachtweg 31, in Wolfsburg. Der Eintritt zur Veranstaltung ist kostenfrei. Das Buch wird für 19,- Euro auch während der Veranstaltung zu erwerben sein – wer sich ein Exemplar sichern möchte, kann vorab eine E-Mail an Alexander Kraus senden: alexander.kraus@stadt.wolfsburg.de

4. Dezember 2019, 18.00 Uhr

**Aufbruch aus der Retorte?** Buchvorstellung mit Alexander Buerstedde im Kino des Kulturzentrums *Hallenbad – Kultur am Schachtweg*, Schachtweg 31, in Wolfsburg. Der Eintritt zur Veranstaltung ist kostenfrei. Das Buch wird für 19,- Euro auch während der Veranstaltung zu erwerben sein – wer sich ein Exemplar sichern möchte, kann vorab eine E-Mail an Alexander Kraus senden: alexander.kraus@stadt.wolfsburg.de

5. Dezember 2019, 19.00 Uhr

**„Wir sind eine junge Stadt und haben keine Tradition zu hüten.“** Kultur(politik) in Wolfsburg und Gelsenkirchen (1945-1973). Vortrag von Fabian Köster im Institut für Braunschweigische Regionalgeschichte, Fallersleber-Tor-Wall 23, 38100 Braunschweig.

Die nächste Ausgabe von DAS ARCHIV erscheint im Februar 2020.

### DAS ARCHIV

HERAUSGEGEBEN VOM 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](mailto:izs-stadtarchiv@stadt.wolfsburg.de)  
[www.wolfsburg.de/izs](http://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