

# DAS ARCHIV

ZEITUNG FÜR WOLFSBURGER STADTGESCHICHTE

0,00 €

Herausgegeben vom Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation der Stadt Wolfsburg

Jg. 6 (Oktober 2021)



Abb. 1: Die Porschestraße wird nach dem Umbau zur Fußgängerzone mit Pavillons in eine Folge von Kleinräumen umdefiniert; Ferd. Lagerbauer, Hamburg

## Nord-Süd-Achse wird Erlebnisraum

Die Umgestaltung der Porschestraße in den 1970er Jahren und ihre Verortung in der deutsch-deutschen Fußgängerzonenwelt

VON ULRICH BRINKMANN

Dieser Text beginnt mit einer Beichte. Mein erster Besuch in Wolfsburg im Jahr 2001 geschah aus Anlass einer Ausstellung – und war für mich als junger *Bauwelt*-Redakteur eine herbe Enttäuschung. Eben hatte Zaha Hadid den Wettbewerb für den Neubau des *Science Center* am Nordkopf der Wolfsburger Innenstadt gewonnen. Um ihr damals noch schmales Werk – die britisch-irakische Architektin hatte bis zur Jahrtausendwende gerade mal ein wenig überzeugendes Mietshaus in Berlin, eine spektakuläre Werksfeuerwehrwache für *Vitra* in Weil am Rhein, einen Pavillon auf der dortigen Landesgartenschau 1999 und eine Straßenbahnhaltestelle in Straßburg realisiert –, vor allem aber um ihre Vorstellungen zu dem von Anfang an mit großen Ambitionen betriebenen Projekt am Mittellandkanal der Öffentlichkeit nahezubringen, hatte das *Kunstmuseum Wolfsburg* einen kleinen Teil seiner großen Flächen mit Zeichnungen, Renderings und Modellen aus dem Londoner Büro der Architektur-Avantgardistin bestückt: die Zaha Hadid Lounge.

Meine Erwartungen waren hochgespannt. Weniger wegen der Lounge und des neuen Projekts, sondern wegen Wolfsburg selbst. Die Stadt mit ihrer besonderen Geschichte war für mich schon

während des Architekturstudiums in Dortmund, als ich mich intensiv mit der Architektur der 1950er Jahre beschäftigte, eine Art Sehnsuchtsort. Dort schienen mir die städtebaulichen Konzepte jener Zeit viel greifbarer als in meiner nach weitgehenden Kriegszerstörungen traditionell wiederaufgebauten Heimat Paderborn (dass sich auch dort eine ganze Reihe von zeittypischen Leitbildern anschaulich umgesetzt findet, ist mir im Laufe der Zeit ebenfalls klar geworden, tut in diesem Zusammenhang aber nichts zur Sache). Die 1997 im *Deutschen Historischen Museum* gezeigte Ausstellung *Aufbau West – Aufbau Ost. Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit* hatte meine Erwartungen noch weiter in die Höhe geschraubt. Entsprechend schlecht vorbereitet war ich, als ich in Wolfsburg angekam und mich nach dem erhebenden Anblick des VW-Werks und der freudig zur Kenntnis genommenen gelungenen Sanierung des Bahnhofs in die Porschestraße begab. Denn was ich dort vorfand, in der Hauptstraße und Nord-Süd-Achse der jungen Stadt, stand meinen Erwartungen so weit entgegen, dass ich mich, am *Kunstmuseum* angelangt, zu dem hartsten Urteil hinreißen ließ, die vermutlich furchtbarste Fußgängerzone des Landes durchmessen zu haben.

Es war ein Fehlurteil, wie ich inzwischen einsehen musste. Dass ich die gestalterische Ambition und Qualität der damaligen Fußgängerzone Porschestraße nicht erkannte, beruhte zunächst auf der in den 1990er Jahren zumindest an meiner von Berliner Architekten wie Josef Paul Kleihues, Hans Kollhoff, Fritz Neumeyer, Jürgen Sawade und schließlich Max Dudler und Walter Noebel geprägten Ausbildungsstätte mit großer Überzeugung und Ernsthaftigkeit versuchten Wiederbelebung und Neuprägung der Großstadt und ihrer Architektur. Fußgängerzonen aber, zumal in ihrer ausgeprägt möblierten und als Freizeitlandschaft inszenierten Erscheinung, hatten in diesem Ideenraum keinen Platz, galten vielmehr als Inbegriff einer antiurbanen Zurichtung der Stadt. Zur Großstadt gehört Verkehr, möglichst viel Verkehr sogar, aber eben in Straßen, die auch anderen Funktionen Platz bieten: dem Fußgänger, der hier Flaneur heißt, unter großzügigen Kolonnaden, der Gastronomie in Schankgärten und auf Café-Terrassen zwischen Trottoir und Fahrbahn, Radfahrern und Straßenbahnen schließlich inmitten der eher langsam dahingleitenden denn autogerecht im fünften Gang vorbeischießenden Privatkarossen. In der frisch wiedervereinigten *Fortsetzung auf Seite 2*

## Editorial

VON ALEXANDER KRAUS

In den besten Fällen funktionieren Bücher als Augenöffner – nach der Lektüre sieht man die Welt mit neuen Augen. Wer Ulrich Brinkmanns Studie *Achtung vor dem Blumenkübel! Die Fußgängerzone als Element des Städtebaus. Ansichtspostkarten in Ost- und Westdeutschland 1949 bis 1989* gelesen hat, wird schwerlich durch eine innerstädtische Verweilzone spazieren, ohne sie mit einem Male in ihre Einzelbestandteile zu zerlegen: Ob aufwendige Pflasterung, deren Struktur und Zielsetzung es zu dechiffrieren gilt, markante Beleuchtung, überall platzierte Kleinarchitektur, Blumenkästen oder wahre Wasserlandschaften – die Elemente scheinen einem Setzbaukasten entnommen, ohne dabei die ewig gleichen Ergebnisse hervorgebracht zu haben. In seinem Beitrag rekapituliert Brinkmann die Entwicklung der Fußgängerzone im geteilten Deutschland und stellt dabei die Besonderheit der Wolfsburger „Bummelstraße“ heraus, die 1980 feierlich eröffnet wurde.

Der Weg hin zu ebendieser steht im nächsten Beitrag im Fokus. Natürlich spielten auch in Wolfsburg wirtschaftliche Interessen eine zentrale Bedeutung für die angestrebte Neuordnung der Innenstadt – der immense Kaufkraftabfluss nach Braunschweig sollte eingebremst, die Attraktivität des städtischen Zentrums generell erhöht werden. Zugleich ging es aber auch um die Schaffung eines wirklichen Stadtzentrums, das zu einem „urbanen Erlebnisraum“ gestaltet werden sollte. Die neugeschaffene Fußgängerzone sollte zu einem Anziehungspunkt werden, der – wie es in einem mit „Fußgängerbereiche und Freizeit“ überschriebenen Konzept des Baureferendars Dorandt aus den 1970er Jahren heißt – über „Treffpunkte, Diskussions- u. Demonstrationsplätze, Spielstraßen, begehbare Brunnen und Wasserflächen“ „zu spontaner Aktion und Kommunikation“ anregt. Nicht zuletzt sollte die konzipierte grüne Oase auf diesem Wege auch identitätsstiftend wirken.

Große Bedeutung kam bei diesem Anliegen, wie Maik Ullmann in seinem Beitrag aufzeigt, auch und gerade der Kunst im öffentlichen Raum zu. Baudezernent Gerhard Kern hatte in einer Besprechung vom 26. April 1977 betont, es solle sich „um aktive Kunst handeln, nicht nur um statische Objekte“. Sie sollten „bespielbar“ und „begreifbar“ sein. Gerade letzteres galt von Beginn an auch für Peter Lehmanns *Wolfsgruppe*. Auch ihr kam explizit die Aufgabe zu, „etwas spezifisches für Wolfsburg dar[zu]stellen“.





Abb. 2: Die neuen Verkaufsflächen, die seitlich in den Raum der Wolfsburger Geschäftsstraße ragen oder in seiner Mitte stehen, schaffen zum Teil gassenartig enge Passagen; Krüger



Abb. 3: Mit der Fußgängerzone Lijnbaan in Rotterdam entstand zu Beginn der fünfziger Jahre ein reich gestaltetes Geschäftszentrum mit Vorbildcharakter; Gebr. Spanjersberg N. V., Rotterdam



Abb. 4: Die Kieler Holstenstraße wurde Mitte der 1950er Jahre zur Fußgängerzone. Der hier herrschende Pragmatismus war zunächst prägend für die Einrichtung derartiger verkehrsfreier Einkaufsbereiche anderenorts; J. P. Jantzen, Hamburg



Abb. 5: Die größeren Zugriffsmöglichkeiten auf Boden und Raum erlaubte in der DDR die Umsetzung ähnlich konsequenter Neugestaltungspläne wie in Rotterdam. Die Fußgängerzone Karl-Marx-Straße (heute Breiter Weg) in Magdeburg war Anfang der 1960er Jahre eine frühe Verwirklichung des neuen Stadtraummodells im sozialistischen deutschen Staat; Gerhard Balfanz GmbH, Garbsen



Abb. 6: Die Prager Straße in Dresden kam Ende der 1960er Jahre dem Vorbild Rotterdam näher als jede andere Fußgängerzone in Deutschland. Leider ging ihre detailreiche Ausstattung seit Ende der 1990er Jahre verloren; VEB Bild und Heimat, Reichenbach i. Vogtland/Foto Corazza, Berlin



Abb. 7: Zum Stadtraum Fußgängerzone gehören unbedingt auch Angebote zum Verweilen und Entspannen wie hier in der Prager Straße Dresden; VEB Bild und Heimat, Reichenbach i. Vogtland/Foto Hoffmann, Oelsnitz

Fortsetzung von Seite 1 und zum Regierungssitz gekürten Metropole Berlin schien sich damals tatsächlich die Chance für ein solches Ambiente, für ein bisschen Mailand in Deutschland zu bieten.

Mein Fehlurteil nach der ersten Berührung mit der Fußgängerzone Porschestraße beruhte aber wohl auch auf ihrer für mich so enttäuschenden Widerborstigkeit zur Wolfsburger Stadtarchitektur der 1950er Jahre. Wäre die Porschestraße noch die Hauptverkehrsachse der Anfangszeit gewesen, ich wäre sie vermutlich mit Freude hinauf zum *Kunstmuseum Wolfsburg* spaziert. Stattdessen fand ich eine Art psychedelische Pseudo-Topografie vor (Abb. 1), eine unübersichtliche Aneinanderreihung von, so mein Eindruck, Möchtegern-Landschaften und Kleinstarchitekturen, die die von Peter Koller geplante Achse kleinstteilig verhackstückte und jede Vorstellung von der vor mir liegenden Entfernung unterband. Sie degradierte selbst noch die Dominanten Rathaus und *Alvar-Aalto-Kulturhaus* zum Einzelereignis, statt sie in ihrer Bedeutung als dem alten Schloss am Nordende der Sichtachse gegenüber gelegenes Forum der Spätmoderne herauszustellen. Welche Qualität das *Science Center* der Stadt Wolfsburg auch immer bringen mochte – zunächst, das schien mir sonnenklar, müsste dieses Gerümpel beseitigt, die Porschestraße wieder in ihrer eigentlichen Räumlichkeit als Sichtverbindung und Beziehungslinie durch das Stadtzentrum erlebbar gemacht werden.

#### Ein neuer Empfangsraum für die Fußgängerzone

Dass dies kein ganz einfaches Unterfangen wäre, lernte ich erst vier Jahre später. Als das fertig gestellte *Science Center*, das

nun auf den Namen *phaeno* getauft worden war, Ende 2005 der Presse vorgestellt wurde, war ich es, dem in der Redaktion die Aufgabe zuteilgeworden war, eine Ausgabe der *Bauwelt* dazu vorzubereiten und umzusetzen. Mit Neugier bestieg ich am Bahnhof Zoo den ICE. Natürlich interessierte mich das realisierte Gebäude, aber nicht als Ereignis der international florierenden „Stararchitektur“-Szene – ein Phänomen, mit dem ich von Anbeginn fremdelte –, sondern als Einstieg in die von mir damals so gering geschätzte Fußgängerzone. Wie würde sich der scharfkantige Betonblock aus der Perspektive der Porschestraße als Auftakt und Abschluss darstellen? Wie sich zur bescheidenen Architektur verhalten, mit dem das Stadtzentrum dort die Ankommenden empfing? Ob er wohl zu groß oder zu klein erschien? Zu präsent in seiner rohen Materialität, zu dominant in seiner entwurflichen Ambition? Und wie ließe er sich wohl beurteilen als Anschlussstück an die große Tradition der öffentlichen Bauten am Südende der Porschestraße, allen voran das *Kulturhaus* von Alvar Aalto und das Theater von Hans Scharoun, aber auch das Rathaus von Titus Taeschner und das *Kunstmuseum Wolfsburg* von Peter Schweger? *Kunstmuseum* und *phaeno* bildeten schließlich Alpha und Omega der Hauptgeschäftsmile, und beide standen für das in Wolfsburg von Beginn an lebendige Bewusstsein, dass ohne kulturelle Unterfütterung nur schwer so etwas wie bürgerschaftliches Selbstbewusstsein entstehen könne, was wiederum die Voraussetzung dafür ist, dass aus einer Siedlung irgendwann Stadt wird. Was 2005 im *phaeno* für mich abermals sichtbar wurde, war die Offenheit Wolfsburgs für das Neue, Außergewöhnliche, die für diese Stadt prägend ist – von den erwähnten

Baudenkmalern der Spätmoderne bis zu einer Reihe von beachtenswerten, die unterschiedlichen stadtplanerischen Leitbilder in großer Reinheit verkörpernden Siedlungsanlagen.

Heute weiß ich: In dieser Reihe stand auch die landschaftliche Umarbeitung der Porschestraße zur Fußgängerzone Ende der 1970er Jahre. Ende 2005 aber sollte ein Beitrag über Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Porschestraße die Vorstellung des Hadid-Baus in der *Bauwelt* ergänzen, und so traf ich die damalige Stadtbaurätin Monika Thomas im Rathaus, um mir die Pläne zur Entwicklung der Geschäftsstraße erläutern zu lassen. Wie ich erfuhr, war es nicht so einfach, wieder zu einer großzügigeren, übersichtlicheren, urbaneren Gestaltung zu finden, waren die vielgliedrigen Pavillons, die mitten auf der einstigen Fahrbahn den Stadtraum zerteilten, dank Erbpacht doch über einen langen Zeitraum als gegeben hinzunehmen – am Rest arbeite man.

#### Vergleichsvorhaben Fußgängerzonen in Ost und West

Es ist dieser „Rest“, der mir im Rückblick, bei der Durchsicht zeitgenössischer Fotopostkarten, und im Vergleich mit anderen Fußgängerzonen als besonders avantgardistisch erscheint: jene abgebockte und aufgeworfene, terrassierte, begrünte und bewässerte „Stadtlandschaft“, die zwischen den Pavillons angelegt worden war (Abb. 2). Zu dem Vergleich kam ich im Rahmen meines Buchprojekts über *Die Fußgängerzone als Element des Städtebaus*, das Anfang 2020 unter dem leicht schrägen Titel *Achtung vor dem Blumenkübel!* im Berliner Architekturverlag *DOM Publishers* erschien. Als langjähriger Postkartensammler – wie viele Altersgenossen begann ich schon zu Grundschulzeiten

damit, kam aber anders als die meisten nicht wieder davon los – besitze ich eine Vielzahl von Ansichtskarten aus Bundesrepublik und DDR, die Fußgängerzonen zeigen. Durch den Fokus auf ebendiese konnte das Thema einerseits klar umrissen werden, und da die Entwicklung in Deutschlands Hauptgeschäftsstraßen in den letzten dreißig Jahren andererseits so unerfreulich war, schien mir dieses Projekt vielversprechend genug, um eben damit eine Auswertung des in vier Jahrzehnten auf weit über 30.000 Exemplare gewachsenen Fundus zu beginnen.

So ließ sich in den vermeintlich funktionierenden Straßen ein immer höherer Filialisierungsgrad ausmachen, der von einem immer weiter um sich greifenden Leerstand an den weniger lukrativ erscheinenden Standorten begleitet wurde, was in beiden Fällen aber nur zu einer immer größeren Ödnis und funktionalen wie atmosphärischen Verarmung geführt hat. Das Ziel meines Projekts war eine Bestandsaufnahme, nicht im Sinne der Vollständigkeit, sondern im Sinne der typischen Elemente, die die Entwicklung der Fußgängerzonen zwischen 1949 und 1989 geprägt haben und auf den Ansichtskarten sehr gut deutlich werden – ein Bildpool deutsch-deutschen Stadtraumdesigns, der bislang wenig bis gar nicht befragt wurde, um die Geschichte der Stadtplanung in jenen vier Jahrzehnten zu erzählen. Die Gestaltungselemente, um die es dabei gehen musste, stellten sich bei der Durchsicht der rund 1.000 Postkarten schnell scharf: die Gestaltung des Bodens, der nun nicht mehr Fahrbahn war; seine Möblierung mit Blumenkübeln, Bänken, Beeten, Brunnen und Kunst; seine Beleuchtung mit unterschiedlichen Laternenmodellen und schließlich die funktionale Begleitung des Raums in den Erdgeschossen der angrenzenden Geschäftshäuser.



Abb. 8: Die Darstellung der neuen Bewegungsfreiheit für die Passanten und die „neue Langsamkeit“ sollte sich im Laufe der Jahre vor allem in der Gestaltung des Bodens abbilden. Anfangs betonten Streifenmuster in Längsrichtung vielerorts noch den alten Tiefensog des Straßenraums, wie hier in Wuppertal-Elberfeld Mitte der 1960er Jahre; Hubert Knappe, Düsseldorf

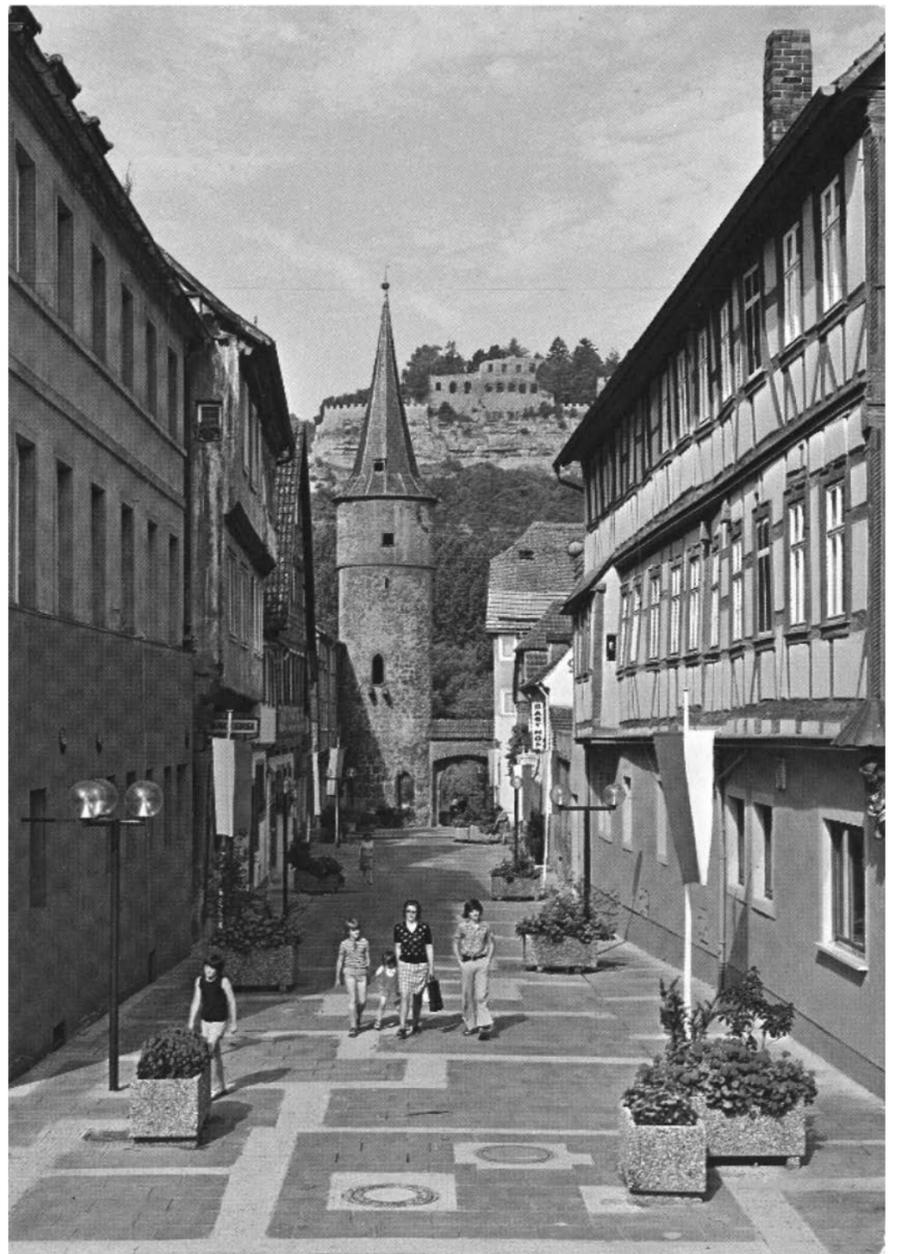


Abb. 10: Um 1970 tauchen dann mäandernde Muster auf wie hier in der Maingasse in Karlsruhe, die sich von der Form des Stadtraums völlig frei machen und die Bewegungsmöglichkeiten der Fußgänger abbilden; Krapohl Verlag, Grevenbroich

Links: Abb. 9: Zeitgleich aber entstanden auch rasterartige Muster, die auch die ungehinderte Bewegungsmöglichkeit in Querrichtung zur Geltung brachten, wie in Essens Kettwiger Straße um 1960; Krüger

Die Porschestraße stach unter den hundert Beispielen, die sich vor meinen Augen auf dem Tisch ausbreiteten, besonders mit Blick auf die Modellierung des Bodens aus dem Durchschnitt heraus: Eine ähnlich konsequente Umformung einer einstigen Hauptverkehrsstraße zu einer innerstädtischen Freizeit- und Erholungslandschaft gab es jedenfalls kein zweites Mal. Üblich war eine Gestaltung in der Fläche: unterschiedliche Pflastermuster, die häufig mit Materialwechseln einher gingen beziehungsweise über eine Kombination von verschiedenen Stofflichkeiten überhaupt erst artikuliert wurden, und zwar im Wechsel der Muster im Großen wie im Maßstab der Einzelteile. Doch stand die Gestaltung der Porschestraße mit ihrer räumlichen Bewegtheit nicht am Rand, in einer Sonderposition – vielmehr scheinen mir in ihr die Entwicklungen in den Fußgängerzonen der beiden vorangegangenen Jahrzehnte zu kulminieren, ihre konsequente und finale Ausprägung gefunden zu haben. Als solcher Schlusspunkt stünde die Porschestraße am einen Ende einer Linie, die sich bis zurück ins Jahr 1951 ziehen lässt und die im Folgenden von dort kurz abgesprochen sein soll.

#### Role model Lijnbaan

In jenem Jahr wurden die Architekten Bakema & van den Broek mit der Planung des fußgängerfreundlichen Geschäftsviertels von Rotterdam im Zentrum der 1940 von der deutschen Luftwaffe bombardierten niederländischen Hafenstadt

beauftragt. Das 1953 fertiggestellte Ergebnis war derart wegweisend, dass die Fußgängerzone Lijnbaan (Abb. 3) schon von den Zeitgenossen als eine besondere Leistung des Neuaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg wahrgenommen und dementsprechend international rezipiert wurde. Eine besonders anschauliche Schilderung findet sich in Heft 5 der Zeitschrift *Baukunst und Werkform* aus dem Jahr 1958 – und dies über insgesamt 31 Seiten. Hier ein Auszug daraus:

„IN ROTTERDAM ENTSCLOSS MAN SICH ZU EINER NEUEN KONZEPTION, IN DER DER NEUE MASSSTAB DER INNENSTADT ZUM AUSDRUCK KOMMT – ZU EINER 12 BIS 18 M BREITEN LADENSTRASSE MIT NIEDRIGEN GESCHÄFTEN, DIE VON HOHEN WOHNGEBÄUDEN FLANKIERT WERDEN [...]. GLIEDERUNG GIBT DER LADENSTRASSE MASSSTAB UND LÄSST EINE AUFEINANDERFOLGE WECHSELVOLLER RÄUME ENTSTEHEN. ALS SCHUTZ BEI DEM REGENREICHEN SEEKLIMA HOLLANDS HAT DIE LIJNBAAN ÜBER DEN SCHAUFENSTERN UND ZUR VERBINDUNG DER BEIDEN STRASSESEITE SCHUTZDÄCHER. DIESE SCHUTZDÄCHER, DIE VON EINER SEITE ZUR ANDEREN HINÜBERFÜHREN, UNTERTEILEN GLEICHZEITIG DEN LANGEN STRASSENRAUM UND SCHAFFEN INTIME EINKAUFSBEREICHE. EINE WEITERE GLIEDERUNG WIRD DURCH GRÜNBEPFLANZUNG – DURCH BLUMENBEETE, RASENFLÄCHEN, STRÄUCHER UND EINZELNE BÄUME – ERREICHT. CAFÉTERRASSEN, SITZBÄNKE UND AUSSTELLUNGSVITRINEN, ZEITUNGSKIOSKE, TELEFONZELLEN UND AUTOMATEN

VERVOLLSTÄNDIGEN DAS BUNTE BILD DIESER LEBENDIGEN EINKAUFSSTRASSE [...]. WÄHREND DER FUSSGÄNGER IN DEN VERKEHRSSTRASSEN UNSERER STÄDTE DURCH DEN UNHEIMLICH ZUNEHMENDEN VERKEHR IMMER MEHR AN DIE WAND GEDRÜCKT WIRD, FINDET ER HIER ETWAS, WAS IHM SEIT BEGINN DES INDUSTRIELLEN ZEITALTERS IMMER MEHR VERLORENGEGANGEN IST – RAUM ZUM UNGESTÖRTEN SPAZIEREN UND EINKAUFEN, ZUR ENTSPANNUNG UND ZUR MENSCHLICHEN BEGEGNUNG.“<sup>1</sup>

Fast hat es den Anschein, eine Beschreibung der Fußgängerzone Porschestraße zu lesen – doch halt: Was in der Aufzählung fehlt, ist die Schilderung der quasi-landschaftlichen Modellierung des Bodens und seiner Bestückung mit Findlingen, Pflanzen, Wasserflächen und Steinterrassen. Dafür war die Zeit 1951 noch nicht reif.

#### Deutscher Pragmatismus, deutsche Gründlichkeit

Um die Besonderheit des Rotterdamer Beispiels wie der Porschestraße besser ermessen zu können, ist es hilfreich, einen Blick auf eine frühe deutsche Fußgängerzone zu richten, die für viele Städte insofern Vorbildcharakter hatte, als hier nicht, wie in Rotterdam, radikal mit dem Vorkriegszustand gebrochen und eine völlige Neuordnung des Stadtzentrums vorgenommen und auch nicht, wie in Wolfsburg, eine neue Stadt entstehen konnte, sondern eine historische Hauptgeschäftsstraße wiederaufgebaut und

dann zur Fußgängerzone umgestaltet wurde: die Holstenstraße in Kiel (Abb. 4). Auch die schleswig-holsteinische Landeshauptstadt war im Zweiten Weltkrieg stark bombardiert worden, weshalb die Randbebauung der Holstenstraße weitgehend neu erstand – zumindest in ihrem südwestlichen Abschnitt ähnlich wie in Rotterdam mit zweigeschossigen Ladenvillafronten längs der Fahrtrichtung und quergestellten Bürogebäuden, die der Bewegung durch den Raum Rhythmus gaben. Der in Rotterdam so konsequent verfolgte Trennung von Fahr- und Fußgängerverkehr folgten die Planer in Kiel insofern, als parallel zur Holstenstraße eine neue Verkehrsstraße angelegt wurde, die heutige Gayk-Straße, sodass die Hauptgeschäftsstraße 1953 ohne Probleme dem wachsenden Verkehrsaufkommen entzogen werden konnte. Bei der Betrachtung einer um 1970 produzierten Postkarte der Fußgängerzone fällt allerdings auf, um wie viel nüchterner als das Rotterdamer Beispiel der deutsche Fußgängerzonen-Alltag in Kiel aussah.

Gerademal zeigt sich die Bodenfläche vereinheitlicht, in dem der Höhenversprung von Fahrbahn und Trottoirs eingeebnet worden war; ein homogener quadratischer Plattenbelag fasst die Fläche von Schaufensterfront zu Schaufensterfront zusammen, einzelne hellere Platten in dem überwiegenden Mausgrau greifen den Tiefensog der Straße auf. Ansonsten aber herrscht gestalterische Zurückhaltung: Stadtmöblierung, Grün, Kunst, Brunnen, Erholungsorte, Verweilzonen jeglicher Art – Fehlanzeige. *Fortsetzung auf Seite 4*



Oben links: Abb. 11: Preis der gestalterischen Freiheit: Es droht die Gefahr, ins Zufällige abzugleiten, wie die Breitestraße in Peine zeigt; Ferd. Lagerbauer, Hamburg



Links: Abb. 12: Gegen Ende der 1970er Jahre verschmelzen Mobiliar, Ausstattungselemente und Stadtraum dann zu einer topografischen Gesamtheit, wie hier am Essener Kuriplatz; Schönig & Co, Lübeck

Abb. 13: Die Porschestraße in Wolfsburg kann um 1980 als eines der konsequentesten Beispiele dafür gelten, wie die Einkaufsstraße zur Freizeitlandschaft umgestaltet werden kann; Cramers Kunstanstalt, Dortmund

**Fortsetzung von Seite 3** Dazu muss allerdings gesagt werden, dass die Holstenstraße im Westen in einer kleinen Grünanlage auf dem Holstenplatz endete, in der Mitte über den Bootshafen hinweg Sichtbeziehung zur Förde besteht und in der Gegenrichtung zum Kleinen Kiel-Gewässer, das die Altstadtinsel umschließt – Erholung fürs Auge nach der Informationsflut der Warenangebote war demnach nicht weit. Doch auch ohne diese nahen Naturräume lässt sich konstatieren, dass für die große Menge deutscher Fußgängerzonen eher die nüchtern-pragmatische Gestaltung der Holstenstraße Vorbild war als die so detailreich gestaltete Lijnbaan.

#### Rotterdam in der DDR

Die Ursache dafür lag wohl auch im kleinteiligen Grundbesitz und der dadurch schwierigen Abstimmung einer umfassenden Neugestaltungsplanung mit den Einzelinteressen der zahlreichen Anlieger. Es genügt ein Blick auf zwei Beispiele in der DDR, um zu sehen, dass im sozialistischen Deutschland mit seinen viel weitreichenderen Verfügungsmöglichkeiten über Boden und Raum viel Rotterdam-ähnlicher geplant und gebaut werden konnte als in der Bundesrepublik, wenn auch mit etwas zeitlicher Verzögerung: sei es in der Karl-Marx-Straße in Magdeburg (heute Breiter Weg, realisiert ab 1960, Abb. 5), sei es in der Prager Straße in Dresden (1967–72, Abb. 6 und 7). In beiden Fällen geizte man nicht mit aufwendigen Gestaltungselementen und Verweilangeboten, in Dresden fungierte die Fußgängerzone temporär sogar als Kunstgalerie. Trotzdem bleibt in beiden Fällen die Wahrnehmung des Stadtraums als Ganzes ungestört – die Teilbereiche ordnen sich dem großen Maßstab unter, der mit der bis zu zwölfgeschossigen Randbebauung gesetzt wurde, sie verlangsamen vielleicht den Fluss des Passantenstroms, stellen das Flussbett aber nicht in Frage.

Darin sind diese „großen Lösungen“ den pragmatischeren Fußgängerzonen, die in bestehenden Straßen eingerichtet wurden, verwandt. Auch dort ging es, betrachtet man die unterschiedlichen Gestaltungsansätze, darum, die alte Hauptrichtung der Verkehrsräume zu verlangsamen, der alten Bewegung in die Tiefe die nun hinzugewonnene Bewegungsmöglichkeit in der Querrichtung auch gestalterisch hinzuzufügen, um schließlich zu einer Behandlung des Stadtraums ganz frei von seinen räumlichen Grenzen zu gelangen, die das nun gelebte Hin und Her, Kreuz und Quer, Verharren und Weitergehen vielleicht nur symbolisch, jedenfalls aber optisch unmissverständlich darstellten. Drei, vier Beispiele dafür seien kurz angeführt. Ist die Fußgängerzone in Wuppertal-Elberfeld noch mit einem Pflastermuster in Längsrichtung der Bewegung gestaltet (Abb. 8), das die alte Zonierung des Straßenraums mit den in die Tiefe zielenden Bordsteinkanten aufgreift, zeigt das rasterförmige Bodenmuster in Essens Kettwiger Straße schon das Bewusstsein dafür, dass nicht mehr nur eine Richtung den Stadtraum bestimmt, die Passanten nun auch an jeder Stelle von einer Seite auf die andere gelangen können, die Querrichtung demnach ebenfalls gestalterische Darstellung erlaubt (Abb. 9).

Gerade in der DDR übrigens fanden sich derartige rasterförmige Pflastermuster vielerorts, und gerade im Zusammenhang mit dem Liniennetz der Großtafelbauweise der Neubauten ergaben sie ein äußerst schlüssiges, wenn auch etwas monotones Gesamtbild, das dringend der Belebung mit Stadtmobiliar, Kunst und Wasserspielen bedurfte – und auch erhielt. Ob die Landschaftsarchitekten und Planungsämter wohl tatsächlich Studien über die neuen Laufwege erstellen ließen? Vielleicht genügte ihnen auch kurzes Nachdenken, um zu dem Schluss zu gelangen, dass im Grunde nicht zwei Richtungen ausreichten, um das Gesche-

hen abzubilden, sich die Passanten in der Summe wohl eher nicht linear, sondern in Kurven oder mäandernd bewegten, das Raster also letztlich eine ungenügende Darstellung der neuen Freiheit war. Jedenfalls lassen sich ab 1970 besagte freie Bodenmuster nachweisen. Ein Beispiel aus dem fränkischen Karlstadt (Abb. 10) und eines aus Peine (Abb. 11) mögen genügen.

Von hier war es dann nur noch ein Schritt, um diese unvorhersehbaren Knicke und Sprünge in den einstigen Linien auf dem Boden auch mit noch anderem Material umzusetzen als nur mit Pflastersteinen – mit Wasserläufen etwa, mit Grünbereichen, mit natürlich erscheinenden Gesteinsformationen, und schließlich ins Räumliche weiterzuspinnen: Sei es noch in einem überschaubaren Teilbereich der City wie dem Essener Kuriplatz (Abb. 12), sei es konsequent, von vorn bis hinten, wie dann in Wolfsburg realisiert. Wirft man mit den historischen Abbildungen noch einmal einen Blick zurück auf diesen Zwischenzustand der Porschestraße, muss wohl auch der inbrünstigste Anhänger der „normalen“, sprich funktionsgemischten Stadtstraße, zu der eben auch der Verkehr in seinen unterschiedlichen Ausprägungen gehört – ob privat mit Fahrrad und Auto, oder öffentlich mit Bus und Straßenbahn –, zugeben: Die Umgestaltung der Porschestraße, weg von der „Magistrale“, hin zur „gegliederten und aufgelockerten“ Fußgängerzone, mag eine funktionale Ausdünnung mit sich gebracht haben – die gestalterische Vielfalt, die dabei erreicht wurde, aber war eine Leistung, die aus dem bundesrepublikanischen Einerlei jener Zeit weit hinausragt.

Und selbst die Pavillons, die im Straßenraum gebaut wurden oder, als Ausdehnung der vorhandenen Geschäftsflächen, von der Seite hineinragten, können als kleinräumige Erweiterung der damals vorhandenen Angebote durchaus begrüßt werden, auch wenn ihre im Detail

etwas wenig feinfühlig Gestaltung gerade neben der filigranen Architektur der 1950er Jahre abfiel (Abb. 13). Mit ihnen ergab sich jedenfalls nicht nur eine umfangreichere Palette von Funktionen, sondern auch die Möglichkeit, eine Abfolge von „Stimmungsräumen“ zu schaffen, die aus heutiger Sicht durchaus Potenzial zur Weiterentwicklung im Sinne einer noch radikaleren Kontrastierung wie periodischen Änderung bot, ohne strukturell eingreifen zu müssen – womit sogar die vierte Dimension in dieser Umarbeitung mitgedacht scheint. Als Aktualisierung der in Rotterdam geschaffenen Sequenz von Teilräumen mittels einer Weiterentwicklung ins Topografische wie Zeitliche gebührt der Wolfsburger Fußgängerzone zweifellos eine Sonderstellung in Deutschland (Abb. 2).

*Ulrich Brinkmann, 1970 in Paderborn geboren, lebt in Berlin. Sein Architekturstudium an der Universität (heute TU) Dortmund beendete er mit Abschluss Diplom-Ingenieur, seit 2000 ist er Redakteur der Architekturzeitschrift Bauwelt. Zahlreiche Veröffentlichungen dort, in anderen Fachzeitschriften, Zeitungen und Büchern. Das Villa-Serpentara-Stipendium der Berliner Akademie der Künste gab 2015 den Anstoß, sein in vier Jahrzehnten gewachsenes Postkarten-Archiv zur Architektur- und Stadtentwicklung zwischen 1945 und 1989 mit Blick auf Italien und Deutschland auszuwerten. Von den geplanten sechs Bänden sind bislang erschienen „Die Urbanisierung der latinischen Malerlandschaft“ zur Ankunft der Nachkriegsmoderne zwischen Sacco und Aniene und „Achtung vor dem Blumenkübel! Die Fußgängerzone als Element des Städtebaus“ zu Geschichte und Erscheinung dieses Raumtypus in den Stadtzentren von Bundesrepublik und DDR (beide DOM Publishers, Berlin 2018 und 2020).*

<sup>1</sup> Hansdietmar Klug, „Rotterdam – eine Weltstadt im Aufbau“, in: baukunst und werkform (1958), H. 5, S. 235-276, hier S. 269.



Abb. 1: Stadtbaurat Gerhard Kern präsentiert das Modell der Umgestaltung der Porschestraße in eine Fußgängerzone, 20. September 1975; Fotografin: Renate Reichelt, IZS

Wie kommt eine junge Stadt wie Wolfsburg zu ihrer Mitte? In der einstigen Planung des Architekten Peter Kollers war die für den Klieversberg vorgesehene Stadtkrone als eigentliches Zentrum der „Stadt des KdF-Wagens“ gedacht, wobei dort eher der Herrschaftsanspruch der Nationalsozialisten durch repräsentative Monumentalbauten in Szene gesetzt, als dass ein Ort zum sozialen und kommunikativen Austausch hätte geschaffen werden sollen.<sup>1</sup> Aus den umfassenden Planungen wurde bekanntlich nichts, sodass das rasch wachsende Wolfsburg der Nachkriegszeit lange ohne wirkliches urbanes Zentrum auskommen musste. In einem städtebaulichen Gutachten zur Porschestraße befanden jedoch die Autoren, darunter erneut Koller, dies sei nicht unbedingt ein Manko – im Gegenteil: Vielmehr sei Wolfsburg „in der glücklichen Lage, die ihr noch fehlende Stadtmitte neu gestalten zu können“.<sup>2</sup> Wie sehr das jedoch Not tat, verdeutlichte einer der drei Autoren in einer erläuternden Stellungnahme im Bauausschuss: Es fehle der Stadt „noch das, was sozusagen eigentlich das Herz einer Stadt ausmacht“, eine gestaltete Stadtmitte, die es verstehe, der Kommune „das eigentliche Gesicht zu geben“.<sup>3</sup> Ein Eindruck, den zahlreiche Stadtreportagen über Wolfsburg aus jener Zeit bestätigen, denn in diesen war das pulsierende Herz stets auf der anderen Seite des Mittellandkanals verortet: im Volkswagenwerk.<sup>4</sup>

Doch während die Stadtplaner sich noch ihren Visionen und Plänen hingaben, wurden längst Fakten geschaffen: Als sich im Zuge der 1950er Jahre ein Kaufhaus, verschiedene Geschäfte und gleich zwei Kinos – der *Delphin-Palast* und das *Imperial* – in der Porschestraße ansiedelten, entwickelte sich dort nach und nach das eigentliche Stadtzentrum. Da mit dem Rathaus, der Polizei, der Post und dem Amtsgericht auch verschiedene Behör-

dengebäude in raschem Tempo hochgezogen wurden, verstärkte sich dieser Prozess noch. Gerade dem modernen, epochemachenden Rathausneubau kam dabei besondere Bedeutung zu, betonte doch Oberbürgermeister Arthur Bransch anlässlich der feierlichen Eröffnung, welche Aufgabe ebendiesem zukäme: Ein solches sei nun einmal „das Herz der Stadt, von dem die Impulse ausgehen und wohin sie zurückfließen“.<sup>5</sup>

Dass die zweispurige Porschestraße, die unmittelbar vor dem Rathaus vorbeiführte, dessen ungeachtet zugleich die Hauptader des innerstädtischen Verkehrs in beide Richtungen darstellte, störte dabei lange Zeit nicht. Die Wolfsburger Magistrale folgte ganz dem Leitbild der autogerechten Stadt, dem sich die Stadtplaner der Zeit verschrieben hatten. Doch wo das Automobil zentral steht, rückt der Mensch ins zweite Glied. Selbst nachdem das Kulturzentrum eröffnet wurde, das als ein weiterer Versuch zu lesen ist, die städtische Mitte zu beleben, hieß es in der *Süddeutschen Zeitung* am 7. September 1962 über Wolfsburg allgemein, dort lade kein Punkt zum Verweilen ein. Die Porschestraße habe „optisch keinen Anfang und kein Ende. Die Häuser an ihr liegen wie Tankstellen an der Autobahn.“<sup>6</sup> Das hatten sich die Stadtplaner sicherlich anders erhofft.

#### Innerstädtische Einkaufsparadiese

Zu diesem Zeitpunkt hatten zahlreiche Städte längst damit begonnen, andere Ak-

## Oase der Fußgänger

### Die Wolfsburger Fußgängerzone als Versprechen auf die Zukunft

VON ALEXANDER KRAUS

zente zu setzen. Autogerechte Innenstädte wurden nun zunehmend als unwirtlich empfunden. Viele Stadtplaner und Stadtplanerinnen suchten nach Mitteln, um die stetig wachsenden Autoschlangen und ihre Abgase aus den Zentren zu vertreiben sowie die Attraktivität der Innenstädte zu erhöhen. Intendiert war damit auch, den Kaufkraftabfluss hin zu benachbarten Großstädten oder den aufkommenden Shoppingcentern an den Stadträndern aufzuhalten. So sollte der befürchteten Verödung der Stadtkerne entgegengewirkt werden. Die Vielzahl der zeitgleich auftretenden Herausforderungen fasste der Philosoph Jürgen Habermas in den 1980er Jahren prägnant zusammen: „Die Probleme der Stadtplanung sind nicht in erster Linie Probleme der Gestaltung, sondern Probleme der Steuerung, Probleme der Eindämmung und Bewältigung von anonymen Systemimperativen, die in städtische Lebenswelten eingreifen und deren urbane Substanz aufzuzehren drohen.“<sup>7</sup> Im Kampf gegen diese grassierenden innerstädtischen Probleme entwickelte sich die Fußgängerzone Schritt für Schritt zur Patentlösung.<sup>8</sup>

So benannte etwa der Architekt Klaus Uhlig in seiner Arbeit über *Die fußgängerfreundliche Stadt* gleich einen ganzen Strauß an Funktionen und Aufgaben, die von Fußgängerzonen übernommen werden sollten: Sie seien „Mittel der Stadtgestaltung“ und „Mittel der Urbanität“ zugleich, schließlich werde der „Pedestrianisierung [...] eine Schutzfunktion für Stadtzentren zugesprochen“. Darü-

ber hinaus seien sie, da sie Plätzen und Straßen eine neue Wirkung verleihen könnten, „Instrument der Stadterhaltung“ sowie ganz basal „Elemente der Wohnumwelt“, und schließlich, was auch in Wolfsburg eine zentrale Rolle spielen sollte, „Freizeit- und Spielbereiche“.<sup>9</sup>

Kassel, Köln, Kiel und Stuttgart waren die ersten Städte, die urbane Erholungsareale schufen. Dafür verbannten sie den motorisierten Verkehr getreu des neuen Ideals einer „Entflechtung“ der Verkehrsströme aus der Innenstadt.<sup>10</sup> Dabei galt es die nun entstehenden durchaus wahrgenommenen „Unbequemlichkeiten der Anfahrt“ – eben nicht mehr direkt vor die Geschäfte vorfahren zu können oder gar auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen zu müssen – mit zu bedenken. Die „hohe Attraktivität“ der neugestalteten Fußgängerzonen sollte hier eine ausgleichende Wirkung entfalten.<sup>11</sup> Als sich Anfang der 1970er Jahre dann auch in Wolfsburg die Planungen zur Schaffung einer eigenen Fußgängerzone konkretisierten, zählte die Bundesrepublik bereits weit mehr als 200 solche verkehrsberuhigte Flaniermeilen.<sup>12</sup>

#### Die Neuordnung der Innenstadt

In Wolfsburg gab der Wirtschaftsausschuss im März 1965 den ersten Impuls zu einer Verdichtung der Innenstadt, die eine umfassende Neuordnung der Verkehrsführung mit sich bringen sollte.<sup>13</sup> Dies verrät, was letztlich Absicht dieses starken Eingriffes in die bestehende Stadtstruktur war: die Schaffung einer ebenso reizvollen wie leistungsfähigen Einkaufsstraße. Sie sollte den in den unterschiedlichen kommunalen Gremien immer wieder monierten Kaufkraftabfluss nach Braunschweig stoppen, der auf eine Größenordnung von weit *Fortsetzung auf Seite 6*

Fortsetzung von Seite 7 mehr als 100 Millionen DM jährlich taxierte wurde.<sup>14</sup>

Die Fokussierung auf die wirtschaftliche Ebene wurde zu jener Zeit jedoch bereits durch die Forschung infrage gestellt. So monierte eine Gruppe von Stadtplanern in einer mit *Raum für Fußgänger* überschriebenen Studie, durch die „zunehmende Beschränkung auf die Marktfunktion“ würden „Vorstellungen zurückgedrängt, die in der Stadtmitte vorrangig den zentralen Ort der Information, Orientierung, Bildung, Politik, den Brennpunkt für Sozialisation, Interaktion, Kommunikation und Identität sehen.“<sup>15</sup> Dessen ungeachtet hieß auch in Wolfsburg Wirtschaftsförderung das Zauberwort der Stunde – wenn auch eher hinter verschlossenen Türen und auf als „vertraulich“ gekennzeichneten Dokumenten.<sup>16</sup>

Nach außen wurden ganz andere Akzente gesetzt. So sollten die Bürgerinnen und Bürger Wolfsburgs, als sich die Planungen mit Beginn der 1970er Jahre konkretisierten, unter anderem durch alarmierende Botschaften von den Umbauplänen für das Stadtzentrum überzeugt werden. Auf einem mit „Neuordnung der Innenstadt!“ überschriebenen städtischen Informationsplakat erschienen die Planungen geradezu alternativlos:

„GESCHIEHT NICHTS, WIRD DER STÄNDIG ZUNEHMENDE KRAFTFAHRZEUGVERKEHR IN DER PORSCHESTRASSE SCHON BALD EIN CHAOS AUSLÖSEN. VON EINER CITY MIT ATTRAKTIVER GESCHÄFTSZONE KANN DANN KEINE REDE MEHR SEIN. WOLFSBURG WÜRDTE IM WIRTSCHAFTLICHEN WETTBEWERB MIT ANDEREN STÄDTEN HOFFNUNGSLILOS AUF DER STRECKE BLEIBEN.“<sup>17</sup>

Einzig die Herausnahme des Durchgangsverkehrs sei zukunftsweisend; so ließe sich eine moderne wie attraktive Innenstadt schaffen. In anderen Dokumenten wurde die starke Verkehrsbelastung von einer lediglich imaginierten Gefahr zu einer realen: Eine Auflistung der Unfälle, die sich in den 1970er Jahren in der Porschestraße ereigneten, und gerade solche, bei denen Personenkraftwagen Fußgänger verletzten, sollte die Bedrohung deutlich vor Augen führen.<sup>18</sup>

Für die durch die Stadt schließlich mit Elan betriebene und als zukunftssträftig beworbene Planung spielten jedoch auch noch andere Argumente eine Rolle. Die 1974 durch den Oberstadtdirektor vorgestellten „11 Thesen zur Neugestaltung der Innenstadt“ betonten die Korrektivfunktion, die die Fußgängerzone übernehmen sollte: Eine ansprechend gestaltete Stadtmitte sollte helfen, den Mangel an geschichtlicher Tradition auszugleichen und Möglichkeiten zur „urbanen Identifikation“ schaffen.<sup>19</sup> Da sich die Grenzen des Wirtschaftswachstums abzeichneten und dies eine „sinkende Attraktivität der Stadt als Arbeitsmarkt“ mit sich brächte, spielte eine „vollfunktionsfähige Stadtmitte zur Bindung der Bevölkerung“ eine entscheidende Rolle.

Ein Selbstläufer wurde der anvisierte „urbane Erlebnisraum“ dennoch keineswegs.<sup>20</sup> Immer wieder wurde in den Ausschüssen und im Rat der Stadt Wolfsburg lebhaft wie leidenschaftlich über die Umgestaltungspläne diskutiert. Wollte die Stadt „im Strom der Zeit immer oben an der Spitze stehen“<sup>21</sup> und der vielbeschworenen drohenden Verödung der Innenstadt entschlossen entgegenzutreten, heiße es keine Zeit zu verlieren. Zugleich war eines nicht gewollt: lediglich nachzumachen, „was in anderen Städten geschieht.“<sup>22</sup> Über Jahre wurden Vorschläge, Denkmodelle und Berichte besprochen, Diavorträge von Experten veranstaltet,<sup>23</sup>

stadtplanerische Gutachten in Auftrag gegeben, Informationsbroschüren verfasst, Bürgerversammlungen und -befragungen durchgeführt,<sup>24</sup> schließlich ein Architektenwettbewerb ausgeschrieben – die Verwaltung ließ nichts unversucht, um eine ideale Verweillandschaft im Herzen der Stadt zu schaffen.

### 38 Monate Bauphase

Als Wolfsburgs Oberbürgermeister Rolf Nolting am 1. März 1977 schließlich den ersten Spatenstich setzte, war von den versprochenen „hübschen Straßencafés und Terrassenrestaurants“,<sup>25</sup> die zur Begegnung einladen sollten, erst einmal über Jahre nicht viel zu sehen, ja sie waren nicht einmal zu erahnen. Gleiches galt für die Bänke und Grünanlagen, die „ein Ausruhen vom Einkauf“ ermöglichen sollten und als „Kommunikationsraum, als Platz für soziale Kontakte“, vorgesehen waren. Vielmehr hatten fortan „die Tiefbauer und ihre Bagger das Sagen.“<sup>26</sup> Allein die Tiefbaumaßnahmen zogen sich bis November 1977 hin. Es folgten, wie es in den *Wolfsburger Nachrichten* hieß, „harte Winter, Eis, Schnee, Regen, Matsch, die Wolfsburger mußten schon Spaß verstehen, wenn sie durch ihre Porschestraße gingen.“<sup>27</sup>

Doch noch während die Umgestaltung der Porschestraße 1978 in vollem Gange war, kanzelte mit Dr. Rolf Monheim eine Koryphäe der Fußgängerbereichsforschung<sup>28</sup> die Wolfsburger Planungen öffentlich ab – obschon die Stadt den Experten keine zwei Jahre zuvor zum Lichtbildvortrag „Fußgängerzonen, ihre Bedeutung für die Stadt von heute und ihre Auswirkungen auf das städtische Leben“ in die Volkshochschule geladen hatte.<sup>29</sup> „Müssen Fußgängerbereiche ein Alptraum sein?“ fragte er in der Zeitschrift *Bauwelt* scharfzüngig und führte dann anhand des „Negativbeispiels“ Wolfsburg aus:

„WENN DIE PLANER NUN DURCH EIN VERWIRRENDES LABYRINTH VON GROSSEN UND KLEINEN GESCHÄFTSEINBAUTEN UND VORGEZOGENER RANDBEBAUUNG DEN MITTELTEIL DER PORSCHESTRASSE ZUM ATTRAKTIVEN KONSUM- UND FREIZEITZENTRUM AUFMÖBELN, TAUSCHEN SIE DIE UNVERWECHSELBARE TRADITION DER JUNGEN STADTGRÜNDUNG GEGEN DAS ALLERWELTSKOSTÜM EINES RUMMELIGEN, KARNEVALESKEN EINKAUF- UND VERGNÜGUNGS-PARKES.“<sup>30</sup>

Bloß was der Stadtplaner Mohnheim als Alleinstellungsmerkmal einer „unverwechselbaren Tradition“ fasste, das durch die Umbauarbeiten verloren zu gehen drohte, empfanden die Bürgerinnen und Bürger Wolfsburgs eben als zunehmend unattraktiv. Die viel umschriebene Stadt ohne Mitte war auf der Suche nach einer solchen. Andere Städte hätten zur Schaffung eines Stadtzentrums Jahrhundertzeit gehabt, kommentierte Oberstadtdirektor Werner Hasselbring im Zuge der Eröffnungsfeierlichkeiten: „Patina“ ließe sich „nicht so einfach kaufen.“<sup>31</sup>

### Eine Verweillandschaft in der Stadt ohne Mitte

Als nach mehr als 15-jähriger Planung und intensiven Diskussionen in Rat, Stadtverwaltung wie auch der Bürgerschaft am 7. Juni 1980 die Fußgängerzone offiziell eröffnet wurde, jubilierten Oberbürgermeister Rolf Nolting und Oberstadtdirektor Werner Hasselbring in ihrem Grußwort, die neu geschaffene „Bummelzone“ sei längst schon „zur ge-

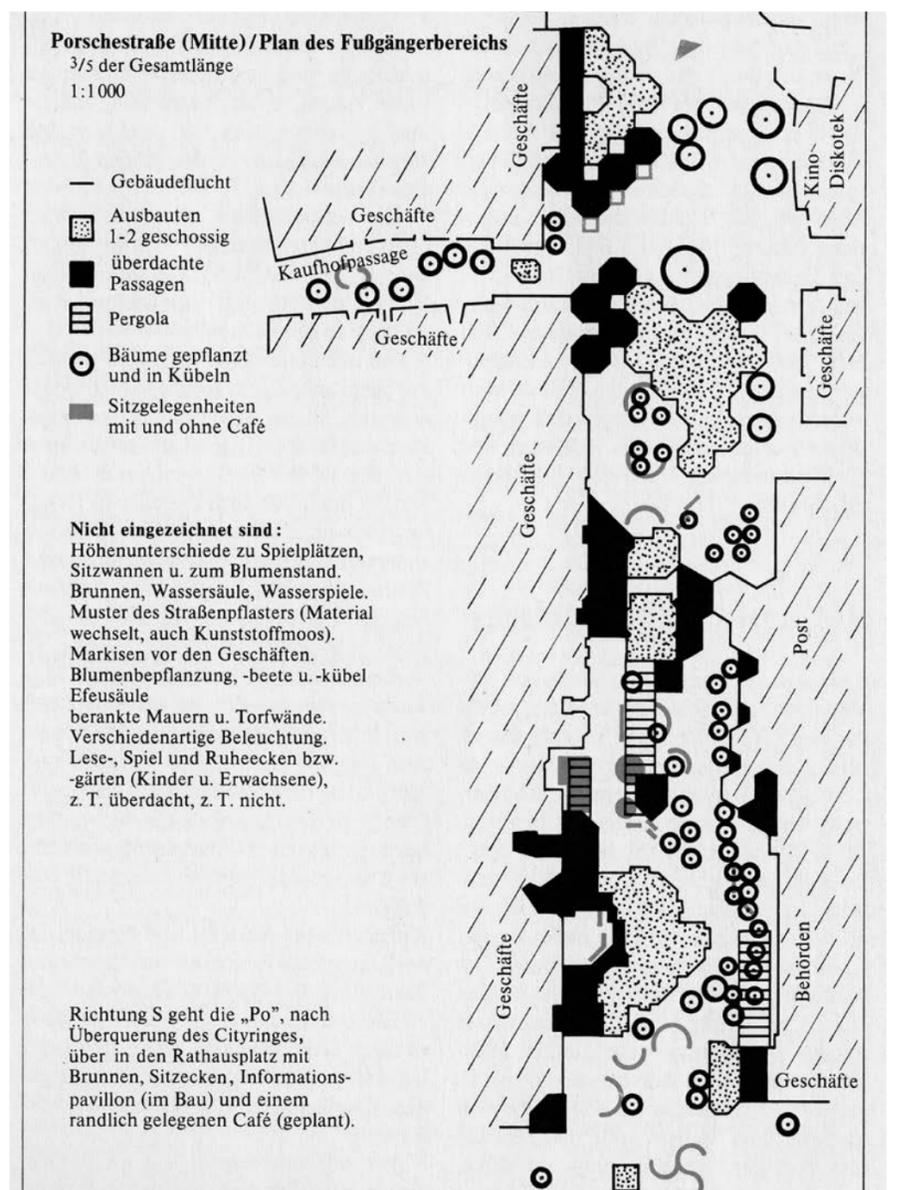


Abb. 2: Plan des Fußgängerbereichs der Porschestraße Mitte (3/5 der Gesamtlänge); Ausschnitt aus: Beiheft Geographische Rundschau (Dezember/1977), Projekte im Geographieunterricht der S II: City-Umbau als Herausforderung junger Bürger (StadtA WOB, HA 12089)

sellschaftlichen Mitte unserer Stadt geworden.“<sup>32</sup> Mit unüberhörbarem Stolz hoben sie hervor, es sei ihre Gestaltung, die die Porschestraße „zum anregenden und erholsamen Aufenthaltsort für Alt und Jung“ mache, „zur grünen Oase inmitten der City, wo weder Abgase noch Verkehrslärm stören.“<sup>33</sup> Dies alles, so befand es die lokale Presse, sei „mit Schick und Pfiff“ realisiert worden, „so wie es sich für eine junge, moderne Stadt gehört.“<sup>34</sup> Zugleich sprach Nolting den Wolfsburger Bürgerinnen und Bürgern ein großes Lob aus, „[w]eil sie die lange Buddelphase mit soviel Geduld ertragen haben.“<sup>35</sup>

Kaum feierlich eingeweiht, wurde die Fußgängerzone auch schon zum Postkartenmotiv und auf diesem Wege repräsentative Stadtlandschaft. So kurios das mitunter heute wirken mag, gilt doch festzuhalten: Ansichtskarten dokumentieren, was vor Ort für repräsentativ gehalten wurde. In ihnen manifestiert sich die bildliche Selbstdarstellung der Stadt. Angesichts der Vielzahl an bereits existierenden Fußgängerzonen nimmt es nicht Wunder, dass auf zahlreichen Motiven solche Ausstattungselemente in Szene gesetzt wurden,<sup>36</sup> die sich auch in anderen innerstädtischen Verweillandschaften finden. Dazu zählten Hochbeete, Blumenkästen und ausgeklügelte Pflasterungen, die die Laufrichtung der Passanten lenken oder aber mit einer bislang ungekannten Bewegungsfreiheit versehen sollten. Des Weiteren gehörten auch Kleinarchitektur und die einstige Verkehrsader vielfach unterbrechende Pavillons zu den in den 1970er Jahren etablierten Elementen der Fußgängerzonengestaltung.<sup>37</sup> Mit den erfolgten Eingriffen in das Bodenniveau hingegen und den aufwendig gestalteten Wasserlandschaften ließen die Wolfsburger Stadtplaner ihrem Gestaltungswillen freie Bahn. Die geschaffene künstliche Landschaft sollte eben ökonomischer

Mittelpunkt und anregender wie erholsamer Aufenthaltsort zugleich werden. Wie hieß es doch gleich in einer Broschüre aus der Planungsphase: „Weder Abgase noch Verkehrslärm sollen stören, so daß die Porschestraße zur grünen Oase inmitten der City wird, in der man freier atmen und sich freier bewegen kann.“

Doch schon mit der Eröffnung war klar, dass noch zwei weitere Teile ihrer Verwirklichung harhten. Die Umgestaltungsmaßnahmen setzten sich zunächst im Süden, vor dem Rathaus, fort, ehe der als komplizierter erachtete Nordteil zwischen dem *Imperial*-Kino und dem damaligen *Hertie*-Kaufhaus an der Reihe war. Allein das Ergebnis sollte angesichts der umfangreichen Planungsphase nicht lange Bestand haben: Bereits 2004 und damit keine zweieinhalb Jahrzehnte nach der Eröffnung erfolgte der Beschluss zum neuerlichen Umbau der Porschestraße. Rückblickend erscheint die Fußgängerzone nicht nur in Wolfsburg als eine Patentlösung auf Zeit. Dass es so kommen könnte, war den Expertinnen und Experten im Grunde jedoch schon in den 1970er Jahren klar: „Ob Fußgängerzonen in ihren heutigen Formen Bestand haben werden, kann man nicht absehen“, hatte der Architekt und Architekturkritiker Paulhans Peters damals kritisch angemerkt, „weil sie erst wenige Jahre Zeit gehabt haben, sich zu entwickeln und zu bewahren.“<sup>38</sup> In Wolfsburg war die Oase der Fußgänger jedenfalls nicht von langer Dauer.

Dr. Alexander Kraus studierte Geschichte und Kunstgeschichte in Frankfurt am Main, Lille und Köln. Er arbeitete als wissenschaftlicher Mitarbeiter an den Universitäten Köln und Münster. Seit 2015 ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation der Stadt Wolfsburg. Fortsetzung auf Seite 8



Abb. 3: Menschliche Litfaßsäule. Informationen zu Wolfsburgs neuer Bummelstraße, 1975; Fotografin: Renate Reichelt, IZS



Abb. 4: Infotafel zum Ausbau der Porschestraße Mitte zur Fußgängerzone, 26. März 1977; Fotograf: Klaus Gottschick, IZS

Fortsetzung von Seite 6 Im November dieses Jahres erscheint seine *Wolfsburgstudie „Stadt ohne Geschichte? Wolfsburg als Demokratielabor der Wirtschaftswunderzeit“* im Wallstein Verlag.

- 1 Marcel Glaser, „Die Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben, 1938“, in: Ralf Beil (Hg.), *Wolfsburg Unlimited. Eine Stadt als Weltlabor*. Berlin 2016, S. 58f.; ders. „Stadt ohne Mitte. NS-Stadtplanung und modernes Bauen in Wolfsburg“, in: ebd., S. 171–178.
- 2 StadtA WOB, S24 (3), Bd. 1, Rudolf Hillebrecht/Wilhelm Wortmann/Peter Koller, Städtebauliches Gutachten über den Stadtkern von Wolfsburg. Hannover, 21. März 1955, S. 2.
- 3 StadtA WOB, S24 (3), Bd. 1, Erläuterungen zum „Gutachten Porschestraße“ (Sitzung des erweiterten Bauausschusses am 10. März 1955, S. 2).
- 4 Siehe dazu Alexander Kraus, *Stadt ohne Geschichte? Wolfsburg als Demokratielabor der Wirtschaftswunderzeit*. Göttingen 2021, S. 91–110.
- 5 StadtA WOB, HA 8025, Bd. 1, Festansprachen in der „Aula des Gymnasiums“ anlässlich der Rathaus-Einweihung am 22. März 1958, Oberbürgermeister Bransch, S. 1–3, hier S. 1f.
- 6 Wolf Schneider, „Die Kunst, eine Stadt zu werden. Wolfsburgs Versuch mit Alvar Aalton ‚Kulturzentrum‘“, in: *Süddeutsche Zeitung* vom 7. September 1962.
- 7 Jürgen Habermas, „Moderne und postmoderne Architektur“, in: Wolfgang Welsch (Hg.), *Wege aus der Moderne. Schlüsseltexte der Postmoderne-Diskussion*. Weinheim 1988, S. 110–120, hier S. 117f.
- 8 Siehe grundsätzlich dazu Jan Logemann, „Einkaufsparadies und ‚gute Stube‘. Fußgängerzonen in westdeutschen Innenstädten der 1950er bis 1970er Jahre“, in: Adelheid von Saldern (Hg.), *Stadt und Kommunikation in bundesrepublikanischen Umbruchszeiten*. Stuttgart 2006, S. 103–122, hier insbesondere S. 104; Hermann Schultes, „Das Problem Fußgängerzone“, in: *Die demokratische Gemeinde* (1974), Nr. 14, S. 1352–1355.
- 9 Klaus Uhlig, *Die fußgängerfreundliche Stadt. Von der Fußgängerzone zum gesamtstädtischen Fußwegenetz*. Stuttgart 1979, S. 9. In ihren Forderungen wählten die Befürworter der Fußgängerbereiche eine durchaus konfrontative Metaphorik: „Der Mensch zu Fuß muß den ihm gehörigen Teil der Stadt zurückerobert. Der Fetisch des mechanisierten Verkehrs muß entthront werden. Vor allem muß das Kraftfahrzeug gleichberechtigten Belangen entsprechenden Platz machen.“ Ebd., S. 7.
- 10 Logemann, *Einkaufsparadies und „gute Stube“* (wie Anm. 8), S. 107.
- 11 Harald Ludmann, *Fußgängerbereiche in deutschen Städten. Beispiele und Hinweise für die Planung*. Zusammengestellt von der Planerzusammensetzung des Deutschen Städtetages. Köln 1972, S. 10. In der Publikation werden 13 Umsetzungen von Bielefeld bis Wuppertal analysiert und präsentiert.
- 12 Rolf Monheim, „Fußgängerbereiche setzen sich durch – über 200 Stadtzentren haben Fußgängerstraßen. Ergebnisse einer Umfrage“, in: *Der Städtetag*, Neue Folge, Jg. 27 (Februar 1974), H. 2, S. 62–67 (StadtA WOB, HA 12089); Logemann, *Einkaufsparadies und „gute Stube“* (wie Anm. x), S. 116.
- 13 Siehe dazu den eine jede Etappe dokumentierenden Zeitplan in StadtA WOB, HA 17533, *Innenstadt*. Die einzelnen Etappen detailliert nachzeichnend Gerhard Kern, *Wolfsburg. Metamorphosen der Stadtmitte. Von der Hauptverkehrsstraße zum Fußgängerbereich*. Diss. Universität Hannover 1988.
- 14 „Mehr Platz für Fußgänger. Stadtentwickler Plonz berichtete über Fußgängerzonen“, in: *Wolfsburger Nachrichten* vom 11. Juni 1975.
- 15 A. Machtemes/D. Prinz/N. Brackmann/U. Hüntemann/W. Lückert/R. Peschke, *Raum für Fußgänger. Wege durch die Stadt*. Essen 1979, S. 96. Siehe dazu auch Eberhard Kulenkampff, „Fußgängerbereiche“, in: *Der Städtetag*, Neue Folge, Jg. 27 (Februar 1974), H. 2, S. 61 (StadtA WOB, HA 12089). Dass die „Veränderung der Wirtschaftsstruktur“ nicht selten eines der ausschlaggebenden Argumente zur Einrichtung einer Fußgängerzone war, zeigen unter anderem Werner Heinz/Herbert Hübner/Bernd Meinecke/Erhart Pfothenauer, „Sozioökonomische Aspekte der Einrichtung von Fußgängerbereichen“, in: Paulhans Peters (Hg.), *Fußgängerstadt. Fußgängergerichte Stadtplanung und Stadtgestaltung*. München 1977, S. 130–146.
- 16 So beispielsweise in einem Schreiben des Oberstadtdirektors. Dort heißt es ganz konkret, die Fußgängerzone sei eine „Maßnahme der Stadtentwicklung zur Wirtschaftsförderung. Direkt wird sie den Kaufkraftabfluß vermindern helfen.“ StadtA WOB, HA 3572, Bd. 2, *Schriftliche Kennntnisgabe: Umbau der Porschestraße-Mitte*, 22. Februar 1978, S. 2. Unter „Werblich zu verwertende Aussagen“ wurden dann im Laufe der weiteren Planungen ganz andere Punkte aufgeführt. Die Fußgängerzone sollte dann auch „allgemein der Erhöhung

- der Lebensqualität in Wolfsburg“ dienen, es werde „mehr als bloßer Warenerwerb möglich“, sie werde „ein wichtiges Element der Ausbildung eines Stadtmittelpunktes“ und vor allen Dingen ermögliche sie es „dem Bürger, sich stärker als bisher mit seiner Stadt zu identifizieren“. StadtA WOB, HA 3572, Bd. 2, *Schriftliche Kennntnisgabe: Umbau der Porschestraße-Mitte*, 22. Februar 1978, S. 3. Wolfsburg nahm hier allerdings keine Sonderrolle ein: „Die Kurzformel jetzt: Urbanität = höchster Konsum. Aber das wird offen nicht zugegeben.“ Paulhans Peters, *Stadt für Menschen. Ein Plädoyer für das Leben in der Stadt*. München 1973, S. 64.
- 17 Hier und im Folgenden StadtA WOB, HA 12236, Bd. 2, *Planung für die Zukunft. Neuordnung der Innenstadt*.
  - 18 StadtA WOB, HA 3572, Bd. 2, *IST (Problemdefinition)*, 3. März 1980, S. 1.
  - 19 Hier und im Folgenden StadtA WOB, HA 12236, Bd. 1, *Thesen zur Neugestaltung der Innenstadt*. Siehe dazu auch Ro [Eberhard Rohde], „11 Thesen sollen der City helfen. Rat diskutierte Innenstadtfragen“, in: *Wolfsburger Nachrichten* vom 17. Oktober 1974. Dass diese Argumentation ab den 1970er Jahren auch in zahlreichen anderen bundesdeutschen Städten zentral stand, zeigt Logemann, *Einkaufsparadies und „gute Stube“* (wie Anm. 8), S. 117–119.
  - 20 So die immer wieder formulierte Zielsetzung. StadtA WOB, HA 12089, *Fußgängerbereiche und Freizeit* (Baureferendar M. Dorandt).
  - 21 StadtA WOB, HA 12236, Bd. 1, *Auszug aus der gemeinsamen Sitzung des Bau- und Schulausschusses, der gemeinsamen Sitzung des Bauausschusses und des Wirtschaftsausschusses vom 27. Juni 1967, TOP Neuordnung der Innenstadt*, S. 5.
  - 22 Ebd., S. 8.
  - 23 Beispielsweise [„Mehr Platz für Fußgänger. Stadtentwickler Plonz berichtete über Fußgängerzonen“, in: *Wolfsburger Nachrichten* vom 11. Juni 1975.
  - 24 StadtA WOB, HA 12089, *Entwicklung der Bürgermeinung zur Fußgängerzone und des Kaufverhaltens*.
  - 25 Hier und im Folgenden StadtA WOB, HA 17533, *Porschestraße, City-Promenade. Erster Spatenstrich zur Umgestaltung der City in eine Fußgängerzone*.
  - 26 „City Centrum Wolfsburg“, in: *Wolfsburger Nachrichten* vom 16. Mai 1980 (StadtA WOB, HA 4838, Bd. 1).
  - 27 Ebd.
  - 28 Siehe beispielsweise Rolf Monheim, *Fußgängerbereiche und Fußgängerverkehr in Stadtzentren in der Bundesrepublik Deutschland*. Bonn 1980; ders., „Von der Fußgängerstraße zur Fußgängerstadt“, in: Paulhans Peters (Hg.), *Fußgängerstadt. Fußgängergerichte Stadtplanung und Stadtgestaltung*. München 1977, S. 11–34; ders., „Fußgängerbereiche in der Bundesrepublik Deutschland – Dynamische Weiterentwicklung eines wirkungsvollen Instrumentes zur Belebung von Stadtzentren“, in: Carmen Hass-Klau (Hg.), *New Life for City Centres. Planning, Transport and Conservation in British and German Cities*. London 1988, S. 131–155; ders., „The Evolution and Impact of Pedestrian Areas in the Federal Republic of West Germany“, in: Rodney Tolley (Hg.), *The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities*. London 1993 [1990], S. 244–254.
  - 29 StadtA WOB, HA 12238, Bd. 1, *Neue Wege zu einer menschlichen Stadt*.
  - 30 Rolf Monheim, „Müssen Fußgängerbereiche ein Alptraum sein? Eine Antwort an Dietrich Garbrecht“, in: Baumeister (1978), H. 2, als Auszug überliefert in StadtA WOB, HA 12089.
  - 31 Row, „Zehntausende in der Fußgängerzone. Stop-and-go bei tropischen Temperaturen und viel Bier. Wolfsburgs neues Herz soll künftig kräftig pulsieren“, in: *Wolfsburger Allgemeine Zeitung* vom 9. Juni 1980 (StadtA WOB, HA 4838, Bd. 1).
  - 32 StadtA WOB, HA 17533, *Grußwort der Stadt Wolfsburg*.
  - 33 Ebd.
  - 34 „City Centrum Wolfsburg“, in: *Wolfsburger Nachrichten* vom 16. Mai 1980 (StadtA WOB, HA 4838, Bd. 1).
  - 35 Row, *Zehntausende in der Fußgängerzone*. (wie Anm. 31).
  - 36 Fast hat es den Anschein, als hätten die Wolfsburger Planer die Anregungen aus der damals existierenden Forschungsliteratur begierig aufgesaugt und eins zu eins umgesetzt. Uhlig benennt als typische Elemente Spiel- und Freizeitanrichtungen, Beleuchtung, Straßen- und Platzvegetation, Brunnen und Kunstwerke. Siehe Uhlig, *Die fußgängerfreundliche Stadt* (wie Anm. 9), S. 31–37.
  - 37 Siehe zur „optische[n] Verengung zu breiter Straßenräume“ und der „Gliederung zu langer Straßenzüge“ beispielsweise Eike Schmidt/Gerrit Stahr, „Gestaltungskonzeptionen für Fußgängerbereiche“, in: Paulhans Peters (Hg.), *Fußgängerstadt. Fußgängergerichte Stadtplanung und Stadtgestaltung*. München 1977, S. 75–92.
  - 38 Paulhans Peters, *Stadt für Menschen. Ein Plädoyer für das Leben in der Stadt*. München 1973, S. 63.



Abb. 5: Die Wasserlandschaft als Verweillandschaft, Mai 1980; Fotografien: Renate Reichelt, IZS

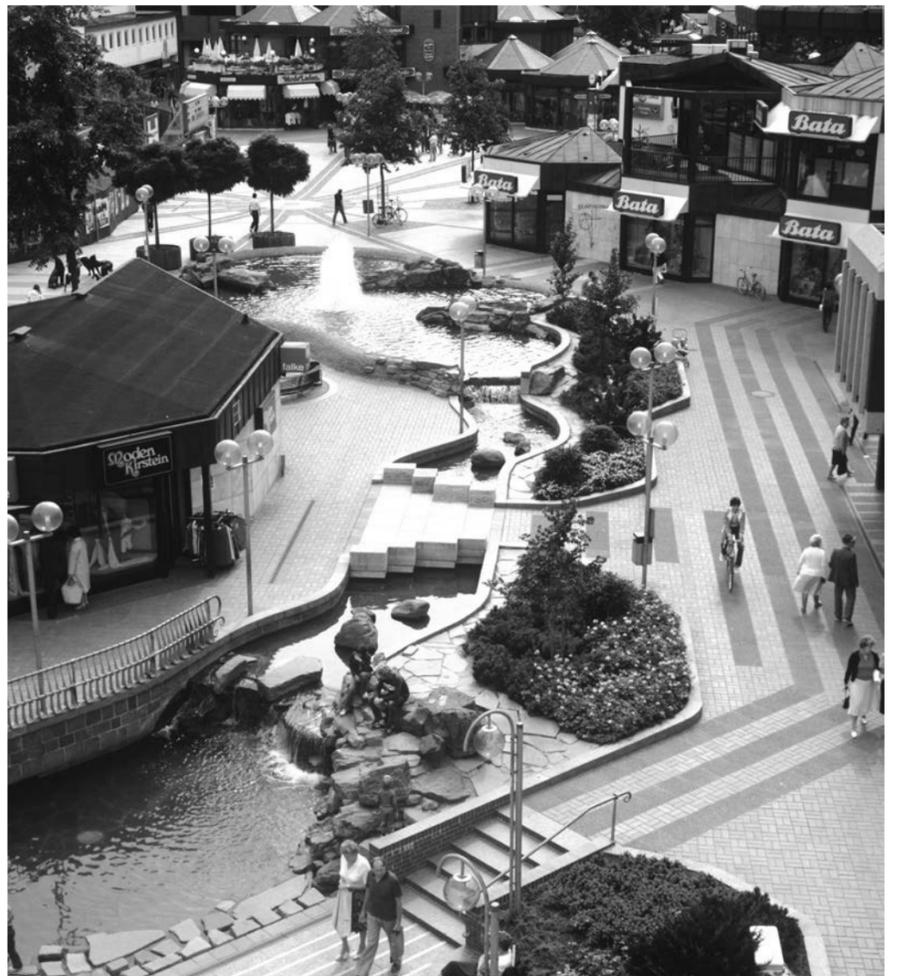


Abb. 6: Scheinbar fließendes Gewässer über verschiedene Bodenniveaus, 1983; Diabestand Stadtplanung und Bauberatung, IZS

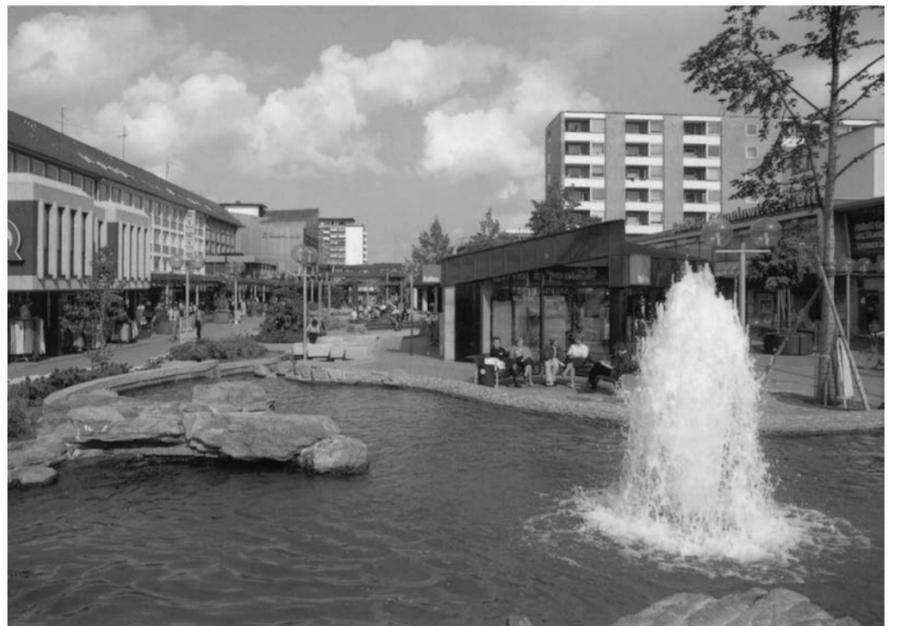


Abb. 7: Farbpostkarte „Volkswagenstadt Wolfsburg. Porschestraße – Anlagen“, Verlag Ferdinand Lagerbauer, Postkartensammlung des IZS



Peter Lehmann schuf mit der Wolfgruppe eine zentrale Plastik in der neugestalteten Fußgängerzone, 1984; Fotograf: Klaus Gottschick, IZS

## Ein Bronzeguss als identitätsstiftendes Merkmal in der Wolfsburger Fußgängerzone

Peter Lehmanns *Wolfgruppe*

VON MAIK ULLMANN

Als die Stadt in den 1970er Jahren den Beschluss fasste, ihre Magistrale in eine Fußgängerzone zu verwandeln, sollte insbesondere auch die Kunst im Stadtbild einen entscheidenden Beitrag für die erhoffte Verweilqualität leisten.<sup>1</sup> Dabei sollte das Künstlerkollektiv *Schloßstraße 8* der Stadt als beratendes Gremium für die Umsetzung der künstlerischen Pläne zur Seite stehen. Es sollte „aktive Kunst“ gezeigt werden,<sup>2</sup> die beispielbar, begreifbar und anregend zugleich sein sollte, so heißt es in einer Kurzbeschreibung für die Künstlerinnen und Künstler. Federführend agieren sollten die eigens durch die Verwaltung initiierte Grünberatungs- und Grünplanungsstelle, ein Fachgremium für die Farbgestaltung sowie eines für Sonderberatungen und Werbeangelegenheiten. Ganz offenbar handelte es sich bei den geplanten Maßnahmen um ein Prestigeprojekt der Stadt Wolfsburg: Die einstige Hauptverkehrsader der Stadt sollte nicht nur mit einer neuen Funktion versehen, sondern auch ästhetisch aufgewertet werden. Dafür sollte unter anderem auch eine Plastik angekauft werden, die Wolfsburgs Identität vergegenständlicht: „Das Kunstobjekt soll“, so meinte das städti-

sche Hochbauamt, „etwas spezifisches für Wolfsburg darstellen“.<sup>3</sup> Im Zuge der Umgestaltungsmaßnahmen – neben ihrer beratenden Tätigkeit waren die Mitglieder der *Schloßstraße 8* auch zur Teilnahme aufgefordert worden<sup>4</sup> – hatte die Verwaltung bereits Rolf Hartmanns *Röhrenbrunnen* vor den Toren des Rathauses sowie Jochen Kramers *Spielplastik* realisiert, wenngleich diese etwas abseits am Schillerteich platziert wurde.

Große Verkaufsketten wie *Hertie* und das *Haerder-City-Center* begrenzten in jenen Jahren den damaligen nördlichen und südlichen Endpunkt der geplanten Fußgängerzone, als die Stadtverwaltung eine Umgestaltung samt künstlerischer Ausgestaltung des mittleren Bereiches vorschlug. Für diese sollte, gewissermaßen als Verdinglichung des Stadtnamens, eine „Wolfgruppe“ installiert werden. Jochen Kramer, dessen 75 Zentimeter hoher und preisgekrönter Bronzewolf bereits seit 1959 die städtische Bürgerhalle zierte – die Plastik wurde als erste mit dem städtischen Kunstpreis *Junge Stadt sieht junge Kunst* ausgezeichnet –, sowie der Bremer Bildhauer Peter Lehmann wurden aufgefordert, Entwürfe einzureichen. Im Kulturausschuss vo-

tierte die Mehrheit für Lehmanns Vorschlag,<sup>5</sup> der im November des Jahres 1981 als Schenkung der *Sparkasse* auch umgesetzt wurde.<sup>6</sup>

Die Idee des im niedersächsischen Bissel arbeitenden Künstlers war es, eine sechsköpfige Tiergruppe im Bronzeguss herzustellen. Die insgesamt 590 Kilogramm schweren Wölfe, dem Künstler zufolge gegenüber ihrer natürlichen Gestalt eineinhalbfach vergrößert dargestellt,<sup>7</sup> wurden in Einzelteilen gegossen und sodann in einem letzten Arbeitsschritt miteinander verschweißt. In ihrer Endbehandlung erhielten die Wolffiguren anstatt einer natürlichen Patinierung eine Farbtönung. Kreisförmig angeordnet wurden sie vor der „Wasserlandschaft“ der Fußgängerzone mittels Bolzen fest im Boden verankert: Liegend, sitzend und auf allen Vieren stehend heulen die Tiere seit nun 40 Jahren im Chor gen Wolfsburger Himmel. Eine vergleichbare Arbeit Lehmanns ist in der Bremer Sögestraße zu sehen. Dort inszenierte der Künstler wenige Jahre zuvor, ebenfalls als Bronzeguss, die Skulptur *Schweinehirt und seine Herde*.

Lehmanns Faszination für die für Wolfsburg geschaffenen Raubtiere geht,

wie er der Stadt in einem Schreiben selbst mitteilte, auf eine Fronterfahrung aus dem Zweiten Weltkrieg zurück:

„SEIT ICH EINMAL IN RUSSLAND AUF EINSAMEN VORPOSTEN DAS HEULKONZERT ZUM SAMMELN EINES KLEINEN WOLFSRUDELS ZU BEOBACHTEN GELEGENHEIT HATTE; – ES WAR DORT KEIN FRONTGESCHEHEN, SONDERN EIN BEOBACHTUNGSPOSTEN FÜR DEN FALL, DASS DIE RUSSEN DORT FRONTBERÜHRUNG SUCHE WÜRDEN –, WAR ICH FASZINIERT VON DIESEM ZUSAMMENSPIEL UND AUCH DER HÖCHST INTERESSANTEN HARMONIE DER STIMMEN. [...] AUS DIESEM ERLEBNIS, DAS MICH NIE LOSLIESS, HABE ICH SEIT DAMALS EINE GRUPPE VON VIER SINGENDEN WÖLFEN IM KOPE, VON DENEN ICH ABER IMMER NUR EINZELPOSEN IN GESTALT VON HUNDEN HABE ANBRINGEN KÖNNEN. HIER WÄRE DIE GELEGENHEIT FÜR EINEN WOLFSCHOR.“<sup>8</sup>

An dem Umstand, dass Lehmanns Inspiration für die Gestaltung eines Wolfsrudels aus seiner Kriegsdienstzeit bei der deutschen Wehrmacht herrührte, störte sich seinerzeit offenbar niemand. Medial aufbereitet wurde hingegen die Bild-



Die Wolfsgruppe Lehmanns aus der Nähe, 1981; Fotograf unbekannt, IZS

sprache des Rudels. Die Redaktion der *Wolfsburger Nachrichten* kommentierte die Aufstellung der Plastik damals über den „Isegrim“, eine aus der mittelalterlichen Sagenwelt entlehene Wolfsfigur, die mittels satirischer Texte auf Missstände im Stadtgeschehen hinwies: „Doch seht, bei näherer Betrachtung, daß alle Bronze-Isegrime / erheben heulend ihre Stimme. / Nicht einer schweigt, warum wohl nur?“ Der „Isegrim“ deutete das Geheul der Wölfe als Anklage gegen die zum „Heulen mies[en]“ Zeiten und rekurrierte dabei offenbar auf den Sparkurs, den die Stadt verfolgte. Geschuldet waren jene Maßnahmen der bundesweit anhaltenden Finanz- und Wirtschaftskrise, die seinerzeit sämtliche Sektoren schwächte. Und so wundert es wenig, dass das Wolfsrudel, das zwar bereits im Jahr 1979 initiiert wurde, zeitgenössisch als Ausdruck ebendieser Umbruchszeiten rezipiert wurde. Die Verwaltung wollte ein Zeichen für die Stadt und die Bevölkerung setzen – eine solche Reaktion indes hatten die Verantwortlichen wohl eher nicht im Sinn, als es hieß, „etwas spezifisches für Wolfsburg“ zu schaffen. Doch stellt sich die Frage nach der Identität nicht gerade in Krisenzeiten besonders häufig?

Maik Ullmann studierte Geschichte, Erziehungswissenschaft und die Kulturen der technischen-wissenschaftlichen Welt an der TU Braunschweig. Aktuell schreibt er an seiner Dissertation zum Thema „Die zweite Geschichte der KZ-Außenlager des Konzentrationslagers Neuengamme“. Er ist Stipendiat des Lüneburgischen Landschaftsverbandes und arbeitet als freier Mitarbeiter am IZS.

1 StadtA WOB, HA 9299, Schreiben des Schul- und Kulturamts an die Künstlergruppe „Schloßstraße 8“ vom 24. September 1975.

2 StadtA WOB, HA 18145, Stadt Wolfsburg an alle Schloßkünstler der Schloßstr. 8 vom 27. April 1977.

3 IZS Wolfsburg, Az. 65 15 02 7, Kunst im Stadtbild, Ausgestaltung des Fußgängerbereiches Porschestraße-Mitte mit einer Tierplastik, Hochamt Stadt Wolfsburg an den Kulturausschuss, Bauausschuss, Finanzausschuss, Verwaltungsausschuss vom 8. August 1979.

4 StadtA WOB, HA 18145, Auszug aus der Niederschrift über die 6. Sitzung des Kulturausschusses vom 1. Juni 1977.

5 IZS Wolfsburg, Az. 65 15 02 7, Kunst im Stadtbild, Ausgestaltung des Fußgängerbereiches Porschestraße-Mitte mit einer Tierplastik, Hochamt Stadt Wolfsburg an den Kulturausschuss, Bauausschuss, Finanzausschuss, Verwaltungsausschuss vom 8. August 1979.

6 IZS Wolfsburg, Az. 65 15 02 7, Kunst im Stadtbild, Projekt „Tiergruppe“, Vermerk betreffend Kunst im Stadtbild vom 7. Februar 1979.

7 StadtA WOB, HA 17533, Betreffend Kunst im Stadtbild, hier: Tierplastik „Wolfsgruppe“ vom 9. Juli 1979.

8 StadtA WOB, HA 17533, Peter Lehmann an die Stadt Wolfsburg vom 30. März 1979.

9 Hier und im Folgenden „Heulende Wölfe in der Fußgezone“, in: *Wolfsburger Nachrichten* vom 17. November 1981.

U. Münch  
CR.  
Sehr geehrter Herr Ruder

AMT 40  
11. Sep. 1970  
EING. 11. SEP. 1970  
AMT. 40 ANL. -  
AKTZ

Entschuldigen Sie bitte, daß ich den Termin am 18.8. nicht wahrgenommen habe; mir sind verschiedene Bedenken gekommen. Die Bewerbungsunterlagen habe ich deshalb nicht abgeschickt, weil in Ihrer viel-versprechenden Zeitsprache ausdrücklich gesagt wurde: „Interessenten bieten wir die Möglichkeit, unsere Stadt vor einer Bewerbung zu besuchen und kennenzulernen...“ Grundsätzlich wären wir auch jetzt noch daran interessiert, denn als Fußstädter würden wir gern in einer Stadt wohnen, die mehr Möglichkeiten in kultureller und sportlicher Hinsicht bietet. Was aber den Besuchstermin angeht, so bitte ich folgendes zu bedenken: Bei einem Staatsbesuch gilt die Einladung ganz selbstverständlich auch für die Ehefrau. Werden Reisekosten verlost, so sind sie „natürlich“ für zwei Personen bestimmt. Geht man von der Voraussetzung aus, daß in einer guten Ehe wichtige Entscheidungen gemeinsam getroffen werden, wäre es wünschenswert, wenn sich das Interesse der Stadt an einer Bewerberin auch auf deren Ehemann erstrecken würde, zumal eine Veränderung der Mann-möglicherweise viel einschneidendes Treffen würde, z. B. mit der Aufgabe seines bisherigen Arbeitsplatzes.

StadtA WOB, HA 4941, Bd. 2

AdM 05/2021

## Von den Mühen der Lehreranwerbung in den 1970er Jahren

VON ALEXANDER KRAUS

Als in Wolfsburg, wie in anderen Städten auch, Anfang der 1970er Jahre der Lehrernotstand grassierte, annoncierte die Stadt nicht nur in fachspezifischen Journalen. Auch in mehr als einem Dutzend Tageszeitungen quer durch die Republik suchte sie „laufend Lehrkräfte für sämtliche Schularten“. Dabei stilisierte sich Wolfsburg zur „aufstrebenden Industriestadt [...] in reizvoller Lage am Südrand der Lüneburger Heide“ und wandelte so den häufig genug beschriebenen Malus der ‚Zonenrandlage‘ flugs in einen

Bonus – wozu allein die Himmelsrichtung verändert werden musste, von der aus auf die Stadt geblickt wurde. Das Stadtmarketing versuchte sodann mit einem Pfund zu wuchern, das Wolfsburg von zahlreichen anderen Städten unterscheiden würde – seinem jugendlichen Alter: „Wir geben Ihnen die Möglichkeit, in Schulen zu arbeiten, die nach dem neuesten Stand eingerichtet sind und vor allem jungen, reformfreudigen Pädagogen die Möglichkeit geben, an Schulversuchen [...] mitzuwirken.“ Allen interes-

sierten Bewerberinnen und Bewerbern bot sie einen Besuch vor Ort an, für deren Reise- wie Aufenthaltskosten die Stadt aufkommen wollte. Keine Frage, den Akteuren des Schul- und Kulturamts war bekannt, wie gefragt und rar zugleich Lehrerinnen und Lehrer in jener Zeit waren – und dass Wolfsburg demnach in Konkurrenz mit anderen Kommunen trat. Dennoch stieß die Kampagne auf ein reges Echo: Mehr als 200 Zuschriften erreichten die Stadt im Frühsommer 1970, aus denen sich tatsächlich vereinzelt eine

Besonders problematisch erscheint uns die Beschaffung einer guten und preiswerten Wohnung (über eine Entfernung von 400 km hinweg), da wir in Wolfsburg niemanden kennen, der uns dabei behilflich sein könnte. Einen Makler würden wir unter gar keinen Umständen beauftragen, weil die Vermittlung von Wohnungsadressen in die öffentliche Hand gehört. Wir hoffen, daß Wolfsburg, die junge Stadt, mit den Folgen der verfehlten Wohnungspolitik der früheren Regierung schneller festzuwächst. Im hiesigen Raum erscheinen Zeitungsanzeigen, in denen ein Immobilienmarkt Adressen sucht; er bietet für jede Adresse eines feiernden Wohnung bis zu 200.000,- und bis zu 50.000 DM für den Kaufpreis von verkaufbaren Grundstücken!

Sie werden vielleicht verstehen, daß uns angesichts dieses Wohnungsnotstandes des anfänglichen Alan verlorengegangen ist.

Nun ist es an mir zu fragen, ob Sie an meiner Bewerbung noch interessiert sind. Für eine ausführliche Beantwortung meines Schreibens wäre ich Ihnen dankbar.

Hochachtungsvoll!

StadtA WOB, HA 4941, Bd. 2

Anstellung ergab. Mitunter entwickelte sich jedoch eher ein kurioser Austausch wie der mit Elfriede P., einer vermeintlichen Bewerberin aus dem hessischen Dörnigheim. Die Korrespondenz zog sich über Wochen hin, um schließlich in einer Tirade der doch ursprünglich so interessierten Pädagogin zu enden. Der Schriftwechsel zeigt einerseits, in welcher privilegierten Position sich ausgebildete Lehrkräfte damals befanden, sowie andererseits, welchen Aufwand das städtische Schulamt zu betreiben bereit war, um dem Lehrernotstand tatkräftig zu begegnen. Letztlich gewährt er zudem Einblicke in das egozentrische Denken einer Lehrerin.

Schon in ihrem ersten Schreiben an das Personalamt der Stadt Wolfsburg, datierend auf den 2. Juni 1970, das mehr einer Interessensbekundung denn einer Be-

werbung gleicht, bemerkte Elfriede P., ihr Mann, ein kaufmännischer Angestellter, würde sie „gern begleiten, um die Stadt kennenzulernen und an Ort und Stelle Erkundigungen über Arbeitsmöglichkeiten und Wohnungen einzuziehen“ und erbat sich Informationsmaterialien über die Stadt. Diese wurden ihr, die offen formuliert hatte, seit ihrer Eheschließung vor drei Jahren nicht mehr im Schuldienst gewesen zu sein, bereitwillig zugesandt, – allerdings begleitend mit der Frage, welche Lehrbefähigung sie vorzuweisen habe. Elfriede P. ließ sich mit der Rückmeldung Zeit und antwortete am 14. Juli, sie sei ausgebildete Grund- und Hauptschullehrerin und könne demnach das 1. bis 9. Schuljahr unterrichten. Sie sei zudem zweimal mit der „Führung von Anfängerklassen betraut“ gewesen und habe darüber hinaus „Mädchen in

hauswirtschaftlichen Arbeiten und im Kochen unterrichtet“. Arbeitsnachweise oder Zeugnisse hatte sie sehr zur Verwunderung der städtischen Beamten einmal mehr nicht beigelegt. Offenbar führte das zu einiger Verunsicherung, verwaltungsmäßig wurde handschriftlich eine Stellungnahme der Schulaufsicht erbeten. Regierungsinspektor Manfred Prell vom Schul- und Kulturstädtamt ergänzte daraufhin pointiert, was für eine Anstellung notwendig sei: „Altersangabe“, „Beamtin gewesen?“, „Wenn Zeugnisse über 1. u. 2. Prfg. vorhanden, Bewerbung möglich.“ Am 27. Juli schließlich wandte sich Prell an Elfriede P. und bat sie um eine Bewerbung, ergänzte jedoch den Hinweis: „Ich muß Ihnen allerdings mitteilen, daß die Reisekosten nur für Sie übernommen werden können.“ Anschließend wurde fernmündlich ein Be-

suchstermin in Wolfsburg für den 18. August vereinbart. Diesen nahm Elfriede P. einem trotz allem sachlich formulierten Schreiben des Schul- und Kulturstädtamtes zufolge allerdings ohne im Vorfeld Bescheid gegeben zu haben nicht wahr.

Die Lehrerin rechtfertigte ihr Fernbleiben im Anschluss daran in einem durchaus kuriosen Schreiben – unserer Archivalie des Monats Mai – mit zweierlei Bedenken, wenngleich sie immer noch Interesse an einer Lehrtätigkeit in Wolfsburg signalisierte. Zum einen zeigte sie sich ob der angespannten Wohnungslage in der Stadt am Mittellandkanal besorgt, ob eine Wohnungssuche über die Distanz bewerkstelligt werden könnte. Zum anderen aber störte sie sich tatsächlich daran, dass anfallende Kosten für einen Besuch ihrerseits in Wolfsburg nur für sie und nicht auch für ihren Ehemann übernommen werden sollten. Empört betonte sie: „Geht man von der Voraussetzung aus, daß in einer guten Ehe wichtige Entscheidungen gemeinsam getroffen werden, wäre es wünschenswert, wenn sich das Interesse der Stadt an einer Bewerberin auch auf deren Ehemann erstrecken würde, zumal eine Veränderung den Mann möglicherweise viel einschneidender treffen würde, z.B. mit der Aufgabe seines bisherigen Arbeitsplatzes.“ Sie führte zwei durchaus als krude einzuschätzende Vergleichsbeispiele auf, die ihren Anspruch unterstreichen sollten. Besonders ersterer sorgte offenbar auch im Schul- und Kulturstädtamt für Verwunderung, wurde er doch dreifach mit Rot unterstrichen: „Bei einem Staatsbesuch gilt die Einladung ganz selbstverständlich auch für die Ehefrau. Werden Ferienreisen verlost, so sind sie ‚natürlich‘ für zwei Personen bestimmt.“ Doch war weder Staatsbesuch noch Ferienreise angedacht, sondern eine Besichtigung einer potenziellen Arbeitsstelle.

Geduldig reagierte Herr Rühl vom Schul- und Kulturstädtamt Mitte September, bei der Wohnraumbeschaffung könnte sie auf die Unterstützung der Stadt Wolfsburg zählen, es sei bislang fast immer möglich gewesen, „in einer angemessenen Zeit eine Wohnung zur Verfügung zu stellen“. Was die Reisekosten für den Ehemann anbelange, musste er aber passen: „Mittel für die Reisekostenerstattung stehen nur für Personen zur Verfügung, die Lehrkräfte im Sinne meiner Anzeige sind. Ich bedauere, Ihnen keine bessere Auskunft geben zu können.“ Eine Antwort der Bewerberin ließ erneut auf sich warten. Erst Mitte Oktober meldete sich Elfriede P. erneut schriftlich zu Wort – mit einer gepfefferten und definitiven Absage. Sie und ihr Ehemann hätten sich dazu entschieden, in Hessen wohnhaft zu bleiben. Ausschlaggebend seien letztlich verschiedene Zeitungsartikel aus dem *Stern* und der *Frankfurter Rundschau* gewesen, die bei ihr Empörung hervorgerufen hätten, sei doch dem Heimleiter des durch die Arbeiter-Wohlfahrt betriebenen Kinderheims in Wolfsburg aufgrund von für sie nicht nachvollziehbaren Gründen gekündigt worden. Ihre Empörung legte sie wortreich und über drei Seiten hinweg dar. Zwar habe das alles, wie sie selbst bemerkte, nichts mit dem Schulamt zu tun, doch sei besagter Heimleiter eben auch ein „reformfreudiger Pädagoge“ gewesen, dem man nun seine „Aufgabe aus den Händen gerissen“ habe. Daher schloss sie bestimmt: „Als Berlinerin aus dem Ostsektor habe ich zu Hessen keine besondere Beziehung. Wenn es aber in Wolfsburg nicht besser zugeht als ‚überall‘, dann kann ich auch hierbleiben.“ Damit war offenbar für beide beteiligten Seiten alles gesagt.

## Marvin J. Chomsky's Serie *Holocaust*

„Abwehr und Betroffenheit“

VON MAIK ULLMANN

„Mit angelesenen Vorurteilen habe ich am Montagabend wie Millionen von Bundesbürgern das Dritte Fernsehprogramm eingeschaltet“, heißt es einleitend in einem mit dem Kürzel „gb“ gezeichneten Kommentar vom 26. Januar 1979 der *Wolfsburger Nachrichten* über Marvin J. Chomsky's epochemachenden Mehrteiler *Holocaust*. Die *Geschichte der Familie Weiss* – unserer Archivalie des Monats. Die vierteilige Serie, für die Gerald Green das Drehbuch schrieb, gilt heute als eine entscheidende Wegmarke im öffentlichen Umgang mit dem nationalsozialistischen Unrecht.

Während der 1980er Jahre formten filmisch-künstlerische Darstellungen der Verbrechen des „Dritten Reiches“ die öffentliche Wahrnehmung. Nachdem im Jahr 1984 Eberhard Fechners *Der Prozess* gezeigt wurde, eine Dokumentation über die Verhandlungen in Düsseldorf gegen die Täterinnen und Täter im Konzentrationslager Majdanek, folgte im Jahr darauf Claude Lanzmanns vieldiskutierter zweiteiliger Dokumentarfilm *Shoah*, der überwiegend aus Interviews mit Überlebenden des Holocaust besteht. Eingeleitet wurde diese Ära der filmischen Aufarbeitung des Massenmordes an den europäischen Juden allerdings mit einer fiktionalen Darstellung des amerikanischen Regisseurs Marvin J. Chomsky aus dem Jahr 1978. Schaudernd verfolgten die Zuschauerinnen und Zuschauer vor den heimischen Fernsehern das Grauen der Vergasungen in Auschwitz und Hadamar, die Massenerschießungen von Babyn Jar sowie die Aufstände der Häftlinge gegen ihre Peiniger in Warschau und Sobibor.

Chomsky inszenierte die Filmfiguren als „Augenzeugen“, weshalb ihm seitens der Kritik eine zu emotionalisierende Darstellung der Opfer, aber auch die Möglichkeit zur Identifikation mit den Täterinnen und Tätern vorgeworfen wurde. Dennoch gilt *Holocaust* als generationsübergreifend prägender Meilenstein auf dem Weg der Aufarbeitung und Bewältigung der NS-Verbrechen. In Deutschland feierte die Serie im Januar des Jahres 1979 beim WDR ihre Premiere. Der NS-Terror wurde nun erstmalig durch die Augen der Opfer für die breite Öffentlichkeit sichtbar gemacht.

Die Serie *Holocaust* sollte zentral werden für den beginnenden Wandel in der Bundesrepublik, sich offen mit der Geschichte der Opfer von Deportation, Verfolgung und Mord auseinanderzusetzen. Lange bestimmte eine Angst vor der Verantwortung, die NS-Gewalt als Realität anzuerkennen, sowie ein „Nichtwissenwollen“ das bundesdeutsche Geschichtsbewusstsein. Und diese Angst, so zeigt es der Kommentar in den *Wolfsburger Nachrichten*, begann nun zugunsten eines „Erinnernwollens“ zu schwinden. Auch beim Kommentatoren löste die Sendung ein Umdenken aus. Die eingangs geschilderte und nicht näher erläuterte Abwehrhaltung sei bereits nach dem ersten Teil verschwunden gewesen. Die Serie sei wichtig, urteilte er, wichtig insofern, als er auf die Nachkriegsgenerationen aufklärerisch wirken sollte. Im Subtext ist hier Theodor W. Adornos populäres pädagogisches Postulat, „daß Auschwitz nicht sich wiederhole“, herauszulesen. Vor diesem Hintergrund scheint

der Journalist abschließend einen Gegenwartsbezug herzustellen und beklagt mit Blick auf ebendiesen, der Film hätte schon vor der „Machtergreifung“ einsetzen sollen, um uns im Heute zu helfen.

„Holocaust“ – „Endlösung“

### Abwehr und Betroffenheit

Mit angelesenen Vorurteilen habe ich am Montagabend wie Millionen von Bundesbürgern das Dritte Fernsehprogramm eingeschaltet. Ich glaubte zu wissen, was mich erwarten würde: eine amerikanische Filmserie namens „Holocaust“, ein zweifelhaftes Programm, das nach Ansicht von durchaus qualifizierten Kollegen anderer Blätter vermutlich nicht das Geld wert war, das man dafür ausgegeben hatte.

Schon nach der ersten Folge – und erst recht später – war meine intellektuelle Abwehr verschwunden. Wie viele Zuschauer begann ich, „Holocaust“ wichtig zu finden. Mag sein, daß die eine oder andere Szene nicht „stimmt“, das aber kann die Bedeutung des Filmes nur für diejenigen schmälern, die ihre Abwehrhaltung an nichts anderem als den dokumentarischen Mängeln festmachen können oder wollen.

Es ist schwer, diesen Film anzunehmen, selbst dann, wenn man wie viele, die die gezeigte Zeit nicht miterlebt haben, versucht hat, sie nachzulesen oder nachzufragen. Meine Betroffenheit ist für mich unbeschreibbar, ähnelt höchstens einer irrationalen Panik vor sieben Jahren in Auschwitz. Wir, eine junge Reisegruppe, standen in einer Gaskammer herum wie bei einer Neubaubesichtigung. Die Tür war geschlossen, außer weißen Wänden war nichts um uns. Unser Reiseleiter zeigte nach oben auf mittlerweile verschlossene kleine Öffnungen: „Und da kann man jetzt das Gas hereinströmen lassen.“ Das war schlimmer als Berge von Brillen, Haaren, Gebissen und Schuhen.

Für den, der das Wort Angst scheut, löst der Film Emotionen aus. Auch darüber haben sich Anrufer beschwert. Das mache es unmöglich, diese Vergangenheit rational zu bewältigen. Nichts Schlimmeres scheint mir vorstellbar, als daß dieser Film keine Emotionen auslöste. War das Fehlen von Emotionen – außer für sich selbst – nicht ein entscheidender Grund dafür, daß ein solcher Film überhaupt entstehen konnte?

Mich stört nur eins. „Holocaust“ beginnt dort, wo das Ende anfängt. Ich wünschte mir manchmal, der Film hätte dort begonnen, wo die damalige Gegenwart noch eine andere Zukunft ermöglicht hätte. Ich glaube, das hätte uns heute mehr geholfen. gb

Kommentar vom 26. Januar 1979 der *Wolfsburger Nachrichten* über Marvin J. Chomsky's Mehrteiler *Holocaust*



Filmszene aus *Holocaust*; Foto: WDR/DEGETO

## Ein Joseph Beuys für Wolfsburg

VON ALEXANDER KRAUS

Im Mai dieses Jahres wäre der Aktionskünstler, Bildhauer und Professor an der Kunstakademie Düsseldorf Joseph Beuys 100 Jahre alt geworden. Heute zählt der durch provokative Kunstaktionen bekannt gewordene Künstler längst zu den berühmtesten Kunstschaaffenden Nachkriegsdeutschlands. Kommerziell erfolgreich wurde er spätestens 1964, als er erstmals auf der *documenta III* ausstellen sollte. Dies zeichnete sich in den 1950er Jahren allerdings noch keineswegs ab. Eine Spur aus dem Stadtarchiv Wolfsburg führt zurück an den Beginn seiner Karriere: In der Volkswagenstadt beteiligte er sich gegen ein Honorar von 1.000 DM an einem geladenen Ideenwettbewerb – eine Brotarbeit des Künstlers.

Zunächst hatte Beuys in den Jahren nach Beendigung seines Studiums überwiegend handwerkliche Arbeiten ausgeführt und wurde erst Ende des Jahrzehnts erstmals mit einem größeren öffentlichen Auftrag bedacht: der Ausgestaltung des *Büdericher Mahnmals für die Toten der Weltkriege* (1959) in Meerbusch-Büderich. Gut möglich, dass der Wolfsburger Ratsausschuß für Kunstfragen über diese Arbeit auf Beuys aufmerksam geworden war, der nur wenig später, zum November 1961, auf den Lehrstuhl für monumentale Bildhauerei an der *Staatlichen Kunstakademie Düsseldorf* berufen werden sollte. Noch zuvor aber, im Sommer 1960, hatte der Künstler an besagtem Ideenwettbewerb in Wolfsburg teilgenommen, zu dem ihn Oberstadtdirektor Dr. Wolfgang Hesse persönlich eingeladen hatte. Dieser setzte Beuys über die Modalitäten in Kenntnis: Für den Dunantplatz im Stadtteil Eichelkamp sei eine künstlerische Ausgestaltung in Form eines Brunnens oder eine Art Wasserspiel angedacht. Ganz bewusst seien die Vorgaben nicht en détail formuliert, um die fünf geladenen Wolfsburger Künstler, darunter Paul Kurt Bartsch und der spätere Gewinner Peter Szaif, wie auch die drei Externen, neben Beuys noch Guenter Haese und Georg Hartje, nicht in ihrer „schöpferischen Phantasie“ einzuschränken. Erwartet wurde von diesen eine „Ideenskizze“, die, „auch wenn sie später nicht zur Ausführung kommt“, finanziell „honoriert und damit Eigentum der Stadt werden“ würde.<sup>1</sup>

Joseph Beuys erklärte sich bereit und fand sich zusammen mit den anderen geladenen Künstlern am 17. März 1960 in Wolfsburg anlässlich einer Ortsbesichtigung auf dem Dunantplatz ein. Die Ideenskizzen sollten, wie es eine Woche später kommuniziert wurde, binnen eines Vierteljahrs geliefert und sodann seitens des Ausschusses für Kunstfragen, des Oberstadtdirektors und des Stadtbaurats Peter Koller verschlüsselt, sprich anonymisiert, gesichtet und beurteilt werden. Gerade noch fristgerecht reichte Beuys im Juni seinen Entwurf ein – unsere Archivalie des Monats – und sandte vorab ein Telegramm in die Stadt am Mittelrandkanal: „Modell Brunnen heute, 21., von Düsseldorf ab. Beuys“.

Überliefert sind weder das aus Gips gefertigte Modell noch die detaillierte Zeichnung, von der in der Ideenskizze die Rede ist, doch lässt sich anhand der „Erklärung der Zeichnung“ die Konzeption rekonstruieren.<sup>2</sup> Dem Künstler schwebte

eine Art begehbarer Brunnen vor, der – je nach Regulierung – von Kindern durchaus „als Bad zu benutzen“ gewesen sei. Der Brunnenkörper mit einer Höhe von 7,5 Metern „ist eine tubusartige Form mit flachen, scheibenförmigen Fuß. Dieser wird von 3 dünnen, stabartigen Säulen getragen und in einer Höhe gehalten, die ausgedrückt wird durch einen Mann, der mit in die Höhe gerecktem Arm die Unterfläche des Fußes berührt.“ Als weiteres Element war ein sogenannter „Brodessel unterhalb des Tubusmundes (wenn man will zu starkem Brodeln gebracht)“ vorgesehen, „wonach Wasser je nach Druckeinstellung von geysirartiger Fontäne bis zu leichtem Überquellen gebracht werden kann“. Gefertigt werden sollte der Brunnen aus „Gußmaterial“, konkret Eisen oder Bronze. Auch den Klang hatte Beuys in seinem Entwurf mitbedacht: „Das Wasser geht mit schönem akustischem Effekt in die Tuben ab.“

Die sieben eingereichten Entwürfe und Modelle wurden bereits am 7. Juli 1960 „besichtigt und begutachtet“,<sup>3</sup> die Auszahlung der Honorare angewiesen. Bis die finale Entscheidung jedoch verkündet werden sollte, verging noch mehr als ein halbes Jahr. Offenbar warteten die Verantwortlichen die genaue Kalkulation des Haushaltsplanes ab. Beuys ging jedenfalls nicht als Sieger aus dem Ideenwettbewerb hervor, wie ihm im Februar 1962 seitens der Pressestelle der Stadt Wolfsburg mitgeteilt wurde:

„FÜR DEN BRUNNEN AM DUNANTPLATZ HAT SICH DER RAT ENDE DES JAHRES 1960 FÜR DEN ENTWURF EINES WOLFSBURGER KÜNSTLERS ENTSCHIEDEN. DIE ANDEREN, ZUR ZEIT NICHT FÜR EINE VERWIRKLICHUNG VORGESEHENEN ENTWÜRFE BLEIBEN ABER GRUNDSÄTZLICH VORGEMERKT FÜR BRUNNEN, DIE DIE STADT SICHERLICH IN DEN KOMMENDEN JAHREN WEITER ERRICHTEN WIRD.“<sup>4</sup>

Die Brunnenidee wurde jedoch in Wolfsburg nie realisiert; die Ideenskizze landete in der entsprechenden Akte, aus der sie später zu einem bislang noch nicht rekonstruierten Zeitpunkt in den Bestand der Städtischen Galerie übergang. Bemerkenswert ist die Episode indes nicht allein, weil sie eine Perspektive auf die frühen Versuche des Künstlers eröffnet, sich einen Namen zu machen, sondern auch weil sie einmal mehr aufzeigt, welch Gespür der damalige Ausschuß für Kunstfragen für jene Nachwuchskünstler hatte, die kurz vor dem Durchbruch standen. Nicht zuletzt birgt sie eine Potenzialität: Ein durch Joseph Beuys entworfener Brunnen in Wolfsburg wäre noch immer möglich, sind die Rechte am Entwurf des Künstlers doch durch die Kommune erworben worden.

1 Stadt Wolfsburg, IZS, Aktenzeichen 41 21 47, Brunnen Dunantplatz: Dr. Hesse an Joseph Beuys vom 13. November 1959.

2 Hier und im Folgenden Stadt Wolfsburg, IZS, Aktenzeichen 41 21 47, Brunnen Dunantplatz: Ideenskizze Beuys.

3 Stadt Wolfsburg, IZS, Aktenzeichen 41 21 47, Brunnen Dunantplatz: Ausschuß für Kunstfragen an das Schulamt vom 4. August 1960.

4 Stadt Wolfsburg, IZS, Aktenzeichen 41 21 47, Brunnen Dunantplatz: Dr. Gericke, Pressestelle, an Joseph Beuys vom 7. Februar 1961.

## Erklärung der Zeichnung:

Der höchste Punkt des Brunnens liegt bei einer Höhe von 7,50 mtr.

Der Brunnenkörper ist eine Tubus-artige Form mit flachen scheibenförmigen Fuß. Dieser wird von 3 dünnen stabartigen Säulen getragen und in einer Höhe gehalten, die ausgedrückt wird durch einen Raum, der mit in die Höhe gerechtem Raum. Die Mutterfläche des Fußes berührt.

(In der Zeichnung ein Raum der an einer starren Struktur-  
Stellung reguliert.) Damit ist gleichzeitig gesorgt dass man durch den Brunnen bzw. unter dem Brunnen durchgehen kann.

In stark laufendem Zustand nur von kleineren als Bad zu benutzen ... bei schwacher Einstellung (brodeln des überquellen am Tubusrand von festermann, da Wasser einen überschaubaren Abflussweg nimmt.

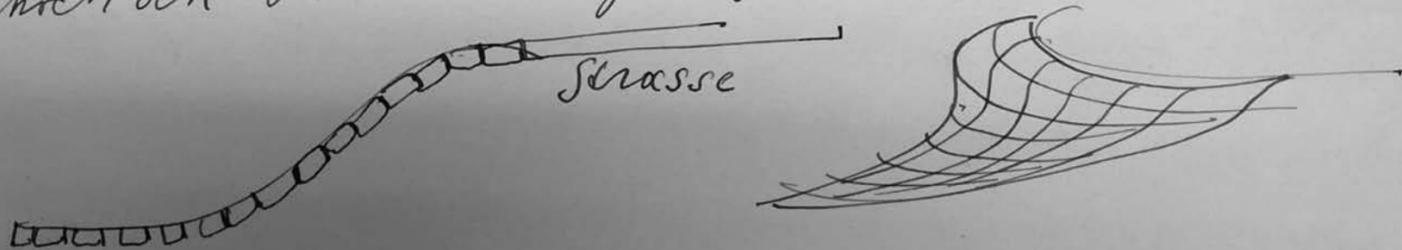
Gang des Wassers:  
Aus der Rückleitung steigt Wasser durch einen spezialisierten

## Beschreibung des Modells (Gips) 1:50

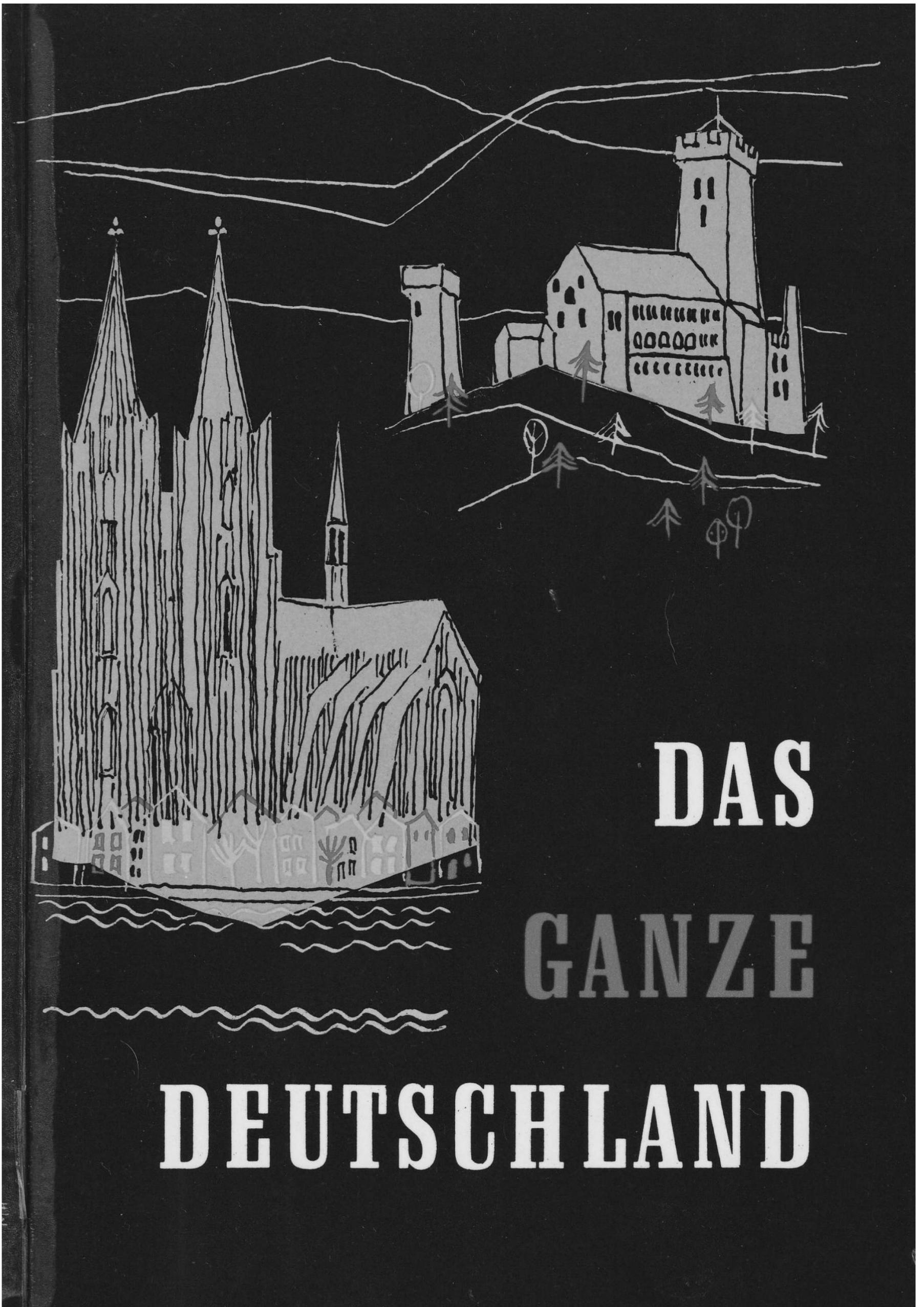
Es ist bewusst locker gehalten, um der Phantasie des Betrachters freies Spiel zu lassen. Zugleich lässt es plastische Variation des Grundmotives offen. Man sieht den Brunnen-Tubus in fragmentarischer Proportionierung.

Der obere Tubusrand liegt bei 750 mtr.  
Der Haus dahinter würde mit 12 mtr. angenommen.

Weiter geht aus dem Modell hervor wie die Pflasterung im kleinem Stein sich in organischer Geländebewegung bis hoch an die Böschung bzw. Strassenrand emporzieht.



Eine gut erscheinende Richtung für die Beflosterung ist angegeben. (Sie kann sich über den ganzen Marktplatz



ADM 9/2021

# Das ganze Deutschland als Geschenk

## Ideologische Rekrutierungsversuche an Wolfsburger Schulen

VON FABIAN KÖSTER

Als Beigabe zur Ehrenurkunde bei den Bundesjugendspielen, als Preis für den ersten Platz eines Malwettbewerbs oder als Belohnung für das beste Zeugnis des Jahrgangs – wer sich Anfang der 1960er Jahre an einer Wolfsburger Schule mit besonders guten Leistungen hervortat, der hielt mit großer Wahrscheinlichkeit schon bald ein schmales, schwarz glänzendes Buch in den Händen: *Das ganze Deutschland*. Schon der Titel des Bandes, unsere Archivalie des Monats September, lässt unmittelbar über das rot hervorgehobene Adjektiv erkennen, worum es in ihm gehen wird. Mit illustrierenden Zeichnungen des Kölner Doms und der Eisenacher Wartburg sind zwei deutsche Wahrzeichen markant auf dem Cover platziert, die für die gemeinsame Geschichte des zerteilten Deutschlands stehen, eben nicht als symbolträchtige Gebäude der Bundesrepublik oder der Deutschen Demokratischen Republik wahrgenommen wurden. Nicht anders steht es um die rückseitig gesetzte Zeichnung des Brandenburger Tors. Wenig subtil verrät bereits diese in den alten Reichsfarben Schwarz-Weiß-Rot gehaltene Umschlaggestaltung den ideologischen Kontext der Publikation: die angestrebte Wiedervereinigung des nach dem Zweiten Weltkrieg geteilten Deutschlands – dabei wohlgerichtet in den Grenzen des Jahres 1937, inklusive der sogenannten ‚Ostprovinzen‘, Ostpreußen und dem ‚Saargebiet‘.

Für das Werk zeichnete das Kuratorium *Unteilbares Deutschland (KUD)* verantwortlich. Dieser überparteiliche Zusammenschluss war 1954 mit dem Ziel gegründet worden, die deutsche Einheit als gesamtgesellschaftliche Forderung dauerhaft im politischen Diskurs zu verankern.<sup>1</sup> Mitbegründet von bekannten Bundespolitikern der Zeit wie Paul Löbe (SPD), Theodor Heuss (FDP) oder Hermann Ehlers (CDU) lässt sich das Kuratorium als ein „staatlich getragenes Netzwerk verstehen, das sich durch Struktur und Personal den Anstrich einer Bürgerinitiative gab“.<sup>2</sup> Nach außen als Stimme des Volkes inszeniert, wurde die Vereinigung auf Bundesebene genau wie in den zahlreichen lokalen Ablegern im Innern fast ausschließlich von Honoratioren getragen. So verwundert es nicht, dass auch das Wolfsburger Ortskuratorium einen bisweilen ‚kurzen Dienstweg‘ zur Lokalpolitik pflegte. Nach Recherchen des Historikers Frank Wolff wickelte die Initiative „Finanzfragen“ im Stillen über die Stadt ab; wohl nicht umsonst wurde das KUD schon 1956 in der *Wolfsburger Allgemeinen Zeitung* als stadteigenes Organ wahrgenommen.<sup>3</sup>

Vor diesem Hintergrund erklärt sich dann auch die ungewöhnliche Belohnung für verdiente Wolfsburger Schülerinnen und Schüler. Oberbürgermeister Uwe-Jens Nissen (SPD) hatte sich eigens für die Buchpräsentation eingesetzt, wie aus dem Tagesordnungspunkt 8 der Schul- und Kulturausschusssitzung vom 13. Oktober 1959 hervorgeht: „Verw[altungs-] Rat Wewer trägt den Wunsch des Herrn Oberbürgermeisters vor, 50 Bücher ‚Das ganze Deutschland‘ zur Verteilung an die Schulen als Preise und Belohnung für besondere Leistungen der Schüler anzu-

schaffen.“<sup>4</sup> Wurde das Kuratorium 1958 und 1959 bereits mit 600 DM gefördert, sollten nun noch einmal 440 DM bereitgestellt werden, um die durch die Organisation verantwortete Veröffentlichung anzuschaffen.<sup>5</sup>

Doch was war eigentlich das Thema dieses Buchgeschenks für die zukünftige Generation der Stadt? Immerhin sollte der Band, so steht es im Vorwort, nicht weniger als ein Begleiter für das Leben sein: „Ihr sollt es zur Hand nehmen, wenn Ihr das Bedürfnis danach spürt.“ Die bundesweit einheitliche Publikation ist durch eine wiederkehrende direkte Ansprache an die Jugend geprägt: „Als sich die Bombenschächte schlossen, wurdest Du geboren“ oder „Dein Vaterland ist zerrissen“ sind charakteristische Kapitelüberschriften. Abschließend wird wiederum nicht nur der Wiederaufbau des Landes, sondern eben der einer Nation als gemeinsames Projekt hervorgehoben: „Wir planen und bauen“.<sup>6</sup> Zwischen diesen Kapiteln sind eine Vielzahl an Gedichten, Texten und Abbildungen ‚deutscher‘ Landschaften und Bauwerke zu entdecken. Ob die Dichterin Agnes Miegel, die Schriftsteller Heinrich Heine und Wolfgang Borchert, das Harzer Land oder der Zwinger in Dresden – sie alle repräsentierten für die Herausgeber die gemeinsame ‚deutsche‘ Kultur, nicht Ost oder West, eben das ‚ganze‘ Deutschland. Ein darüber hinaus abgedruckter beispielhafter Vergleich zwischen der Ost- und Westausgabe des zeitgenössischen *Duden* unterstreicht die politisch-ideologische Stoßrichtung. So erklärt der *Ost-Duden* „Individualismus“ als die „eigenen Interessen ohne Rücksicht auf die Gesellschaft“, indes der Begriff im Westen eine das „Individuum betonende Weltanschauung“ beschreibe.<sup>7</sup> Die unkommentierten Sprachbeispiele sollten

das ‚falsche‘ System entlarven und sich so in die betont antikomunistische Agenda des KUD einfügen.

Dies war jedoch keineswegs gleichbedeutend mit einer durchweg kapitalistischen Grundhaltung – ganz im Gegenteil. Ein Blick in das Vorwort verrät, dass Oberbürgermeister Nissen das intendierte Präsent womöglich nicht sehr genau studiert hatte:

„ERWEIST EUCH DER DAMALIGEN HALTUNG EURER MÜTTER UND VÄTER WÜRDIG UND HELFT UNS DAZU BEIZUTRAGEN, DASS WIR NICHT GÖTZEN DES WIRTSCHAFTSWUNDERS WERDEN MIT SEINEM ÄUSSEREN TAND UND EGOISTISCHEN ABIRRUNGEN. HELFT UNS HILFEN, DASS WIR WIEDER EIN EINHEITLICHES VOLK VON BRÜDERN WERDEN.“<sup>8</sup>

Denn die Kommune bemühte sich in jenen Jahren offensiv darum, das Narrativ der ‚Wirtschaftswunderstadt‘ als erfolgreiches Wolfsburger Identitätsmerkmal positiv zu besetzen. Die innerhalb des Vorwurfs an den Nachwuchs adressierte Warnung deutet dagegen in die genau andere Richtung. Vielleicht funktionierte diese Ansprache aber gerade in der Stadt des ‚Wirtschaftswunders‘ im Zonenrandgebiet besonders gut, vielleicht sorgte sie auch für Ablehnung. Sicher ist, dass diese Generation speziell in der sogenannten ‚Deutschlandfrage‘ schon erstaunlich politisiert war – und dies ganz ohne die Einflussnahme des KUD.<sup>9</sup> Bezeichnend ist weiterhin die Auswahl der Beschenkten. War die Struktur des Kuratoriums bereits im Kern elitär, so sollte die ideologische Rekrutierung eben vorrangig aus dem Kreise erfolgreicher Schülerinnen und Schüler und somit potenziell zukünftiger Eliten erfolgen.

Wie erfolgreich das Werben um die Jugend funktionierte, geht aus den überlieferten Akten nicht hervor; ebenso wenig, ob über die 50 Exemplare hinaus weitere angeschafft worden sind. Nicht zufällig fiel dieser Vorgang jedoch in die erfolgreichste Zeit des *Kuratoriums Unteilbares Deutschland*, das bis Mitte der 1960er Jahre insbesondere zum Tag der deutschen Einheit, dem 17. Juni, bundesweit enormes Mobilisierungspotenzial aufwies. Auch in Wolfsburg wurden die Feierlichkeiten durch das lokale Ortskuratorium

organisiert, dominiert und mit viel Pathos begangen. Bemerkenswerterweise war es dann ausgerechnet das Wolfsburger Jugendparlament, das sich für eine Reform des Gedenkens stark machte: In direkter Konkurrenz zum KUD wurde am 17. Juni 1963 eine viel beachtete eigene Gedenksitzung organisiert.<sup>10</sup> Hier findet sich ein Hinweis darauf, dass Schülerinnen und Schüler durchaus differenziert auf die Teilung Deutschlands blickten – die pathetische Ansprache in *Das ganze Deutschland* hat bei dieser Generation möglicherweise kaum funktioniert.

Dessen ungeachtet vermag das Wolfsburger Beispiel der Buchschenkung aufzuzeigen, wie tief das KUD selbst in die Lokalpolitik hineinwirkte und kaum hinterfragt Einfluss nahm. Umso erstaunlicher erscheint es, wie schnell die Vereinigung lokal wie bundesweit wieder an Bedeutung verlor. Ausgerechnet die Neue Ostpolitik Willy Brandts, die teilweise die Ziele der Initiative widerspiegelte, schwächte den Stellenwert der Organisation – der Wolfsburger Ableger löste sich bereits 1969 wieder auf. Der pathetische und offen nationalistische Ton in *Das ganze Deutschland* schien schnell von einem anderen, versöhnlicheren Zeitgeist abgelöst worden zu sein.

1 Siehe dazu Christoph Meyer, „Deutschland zusammenhalten. Wilhelm Wolfgang Schütz und sein ‚Unteilbares Deutschland‘“, in: *Deutschland Archiv* 2014. Bonn 2015, S. 202–214.

2 Frank Wolff, „Aus der ‚Zone‘ in die ‚Wirtschaftswunderstadt‘. Flüchtlingspolitik und gesamtdeutsches Denken in Wolfsburg“, in: Alexander Kraus/Aleksandar Nedelkovski (Hg.), *Mitgebracht. Eine Zuwanderungsgeschichte Wolfsburgs*. Hannover 2020, S. 71–100, hier S. 81.

3 Ebd., S. 83f. Wolff bezieht sich auf einen Kommentar in der WAZ vom 30. August 1956.

4 StadtA WOB, Schul- und Kulturausschuss, Protokoll der Sitzung vom 13. Oktober 1959.

5 Zur Förderung siehe StadtA WOB, Schul- und Kulturausschuss, Protokoll der Sitzung vom 25. September 1959.

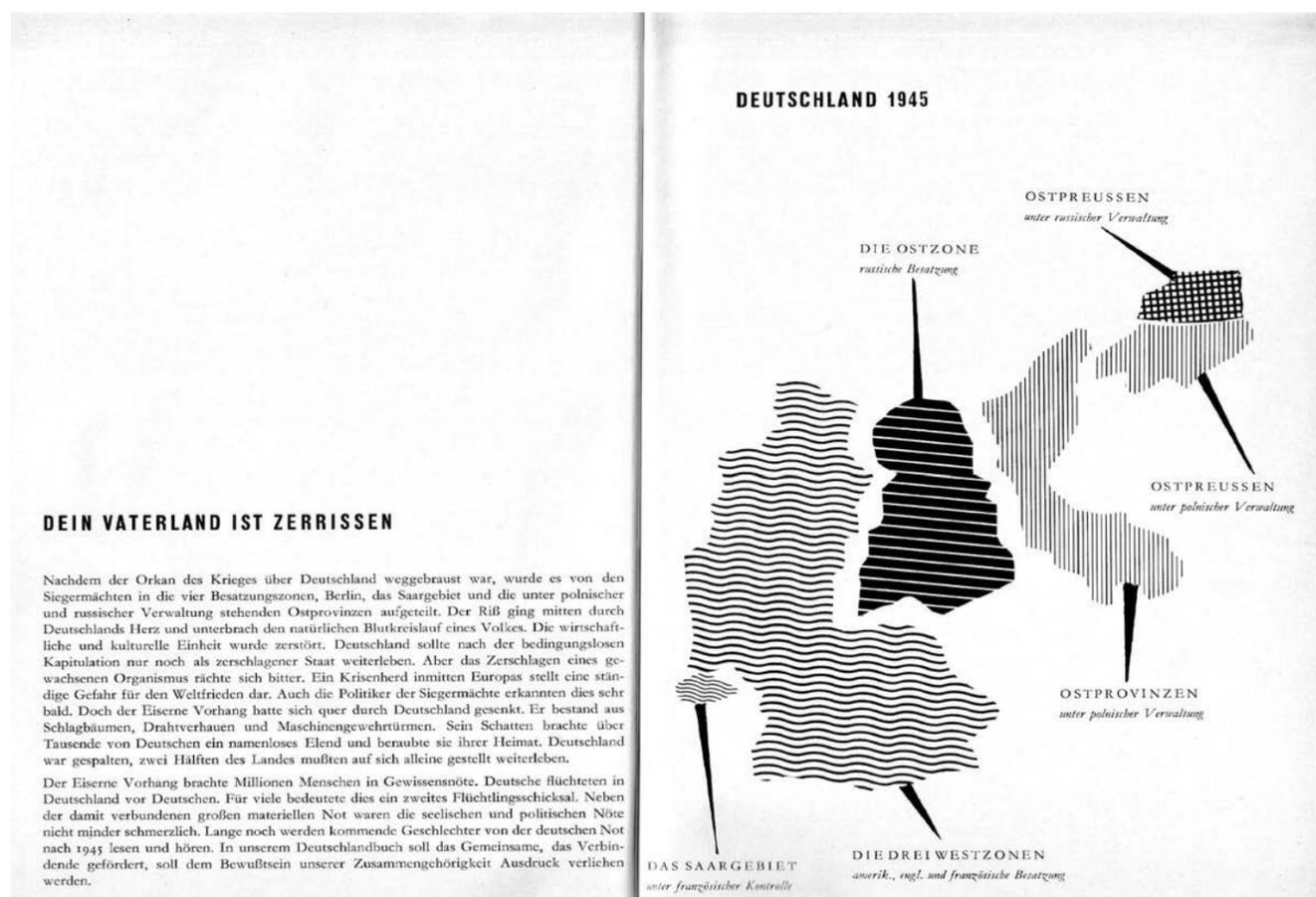
6 Ortskuratorium „Unteilbares Deutschland“ Dortmund (Hg.), *Das ganze Deutschland*. Ein Deutschlandbuch. Dortmund 1959, S. 7 und Inhaltsverzeichnis, S. 5.

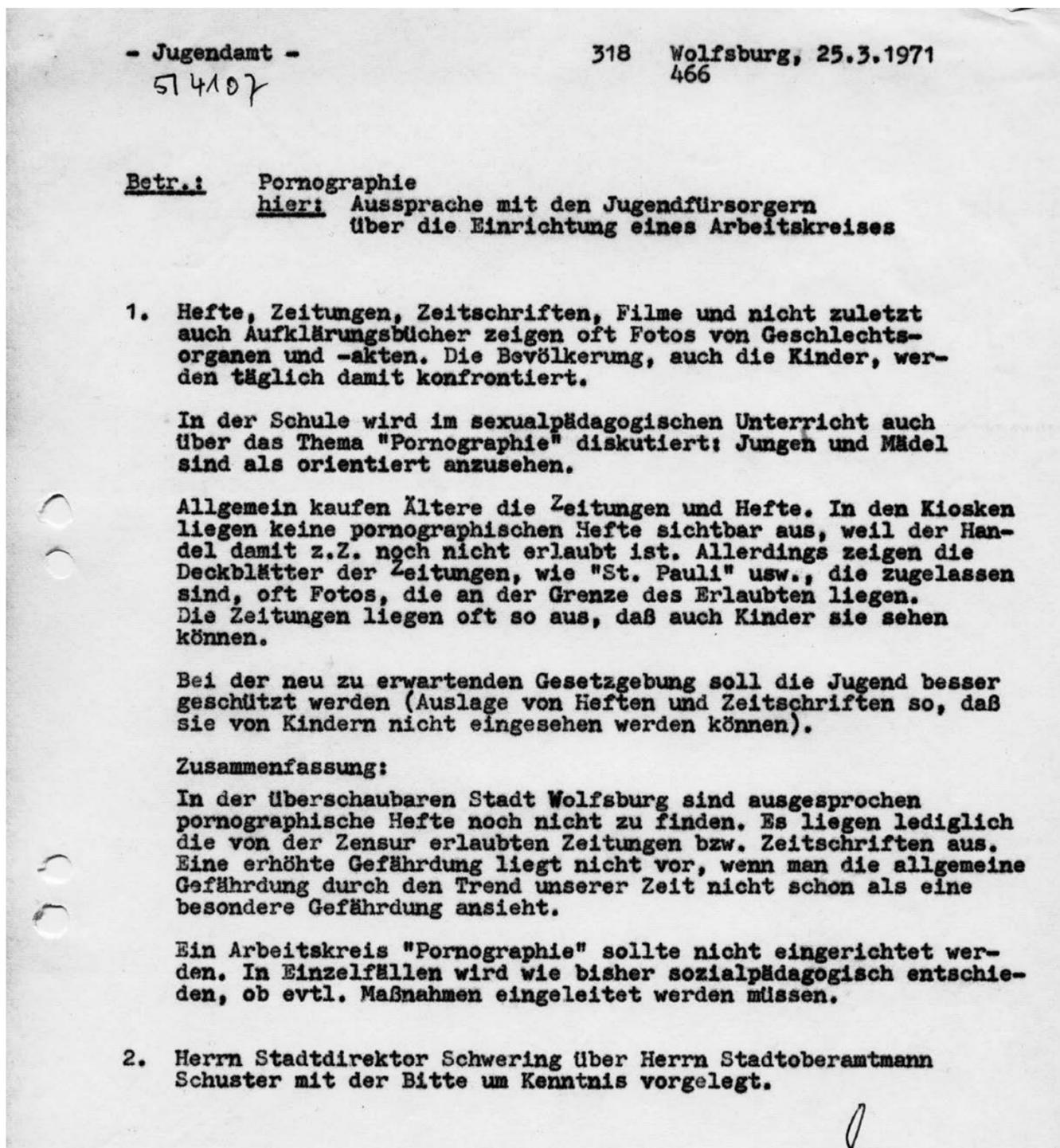
7 Ebd., S. 28f.

8 Ebd., S. 8.

9 Siehe dazu Alexander Buerstedde, *Aufbruch aus der Retorte? Der bundesrepublikanische Jugendparlamentarismus der ‚langen‘ 1960er Jahre zwischen Reform und Revolte*. Göttingen 2019, S. 63–68.

10 Ebd., S. 89–99.





StadtA WOB, HA 4345, Bd. 2

ADM 8/2021

## Arbeitskreis „Pornographie“

VON ALEKSANDAR NEDELKOVSKI

Zu den im kollektiven Gedächtnis der Bundesrepublik verankerten Bildern der 1960er Jahre zählen neben solchen der studentischen Proteste oder des ermordeten Benno Ohnesorg auch Fotografien der *Kommune 1* und öffentlicher BH-Verbrennungen. Das Entblößen etablierte sich als neue Protestform, die Kommune wurde zum Ort sexueller Befreiung. In einem Klima der Prüderie wurden selbst die Anti-Baby-Pille oder neue Formen zwischenmenschlicher Beziehungen zu Werkzeugen, mittels derer verkrustete Strukturen und Moralvorstellungen der 1950er Jahre aufgebrochen werden sollten. In diesen Zeitraum fällt auch die in jenen Jahren in der Bundesrepublik betriebene Große Strafrechtsreform, die auch die Reform des Sexualstrafrechts beinhaltete. Von nun an wurden ehemals als „unmoralisch“ gewertete Taten wie beispielsweise Ehebruch oder Homosexualität nicht mehr strafrechtlich verfolgt. Daneben wurde der Umgang mit der Verbreitung unzüchtiger Schriften verhandelt, schließlich muss auch die Pornindustrie ihre Produkte an die Konsumenten wie Konsumentinnen bringen. Die Distributionskanäle waren in den 1960er und 1970er Jahren jedoch andere als heute. Damals kam dem Kiosk dafür eine übergeordnete Stellung zu – auch in Wolfsburg.

Bei unserer Archivalie des Monats August handelt es sich um ein Schreiben des Jugendamtes vom 25. März 1971 mit dem

sprechenden Betreff „Pornographie“, das das Ergebnis eines Arbeitstreffens dokumentiert. Zur Aussprache geladen waren die Jugendfürsorger, die über die Einrichtung eines entsprechenden Arbeitskreises beratschlagt hatten. Fast zeitgleich, bereits am 5. März 1971, entspann sich im Deutschen Bundestag eine Debatte im Rahmen der ersten Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs des Vierten Gesetzes zur Reform des Strafrechts (4. StrRG). Der damalige Bundesminister für Justiz, Gerhard Jahn (SPD), eröffnete die Beratung mit den folgenden Worten:

„DIE BUNDESREGIERUNG HAT NIE ZWEIFEL DARAN GELASSEN, DASS SIE DIE PORNOGRAPHIE FÜR EINE HÖCHST NEGATIVE ERSCHEINUNG HÄLT. SIE IST SICH MIT ALL DENEN EINIG, DIE IN DEN PRODUZENTEN DER PORNOGRAPHIE GESCHÄFTEMACHER UNANGENEHMSTER ART SEHEN. ICH VERSTEHE DIE BEUNRUHIGUNG UND EMPÖRUNG VIELER MENSCHEN, DIE AN AUSHÄNGEN ODER IM HÄUSLICHEN BRIEFKASTEN PORNOGRAPHIEPRODUKTE FINDEN UND FÜRCHTEN, SIE VIELLEICHT AUCH IN DEN HÄNDEN IHRER KINDER ZU SEHEN. ICH TEILE DIE ANSICHT, DASS DER ZUSTAND ZAHLLOSER KIOSKE UNERTRÄGLICH GEWORDEN IST.“<sup>1</sup>

Die Konfrontation mit Bildmaterial, das Geschlechtsorgane und den Geschlechtsakt selbst zeige, heißt es im Wolfsburger

Schreiben, fände bereits täglich statt. Auch wenn die Konsumenten überwiegend Erwachsene wären, sähen sich Kinder und Jugendliche expliziten Bildinhalten ausgesetzt: In Wolfsburger Kiosken seien durchaus Zeitschriften mit Titelcovern am Rande der Legalität zu sehen, doch handele es sich bei diesen eben nicht um pornografisches Material. Eine Gefährdung der Wolfsburger Jugend sei demnach im „überschaubaren“ Wolfsburg nicht zu erkennen, wie es der Mitarbeiter des Jugendamtes formulierte. Aus diesem Grund wurde ein Arbeitskreis „Pornographie“ letztlich nicht eingerichtet.

Auch heute noch reglementiert das Strafgesetzbuch über den Paragraphen 184 die Verbreitung pornografischer Schriften.<sup>2</sup> Für Kioske gilt hier der Absatz 3: „Wer einen pornographischen Inhalt (§ 11 Absatz 3) im Einzelhandel außerhalb von Geschäftsräumen, in Kiosken oder anderen Verkaufsstellen, die der Kunde nicht zu betreten pflegt, im Versandhandel oder in gewerblichen Leihbüchereien oder Lesezirkeln einem anderen anbietet oder überläßt, [...] wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft.“

<sup>1</sup> Deutscher Bundestag, 6. Wahlperiode, 105. Sitzung, Bonn, 5. März 1971.

<sup>2</sup> Das Ergebnis der Strafrechtsreform war, dass der Begriff der „unzüchtigen Schriften“ im §184 durch den Begriff „Pornografie“ ersetzt wurde.

## Termine

8. Oktober bis 15. November 2021

Schaufensterausstellung:

Oase der Fußgänger

Ort: Porschestraße 58A &amp; 60

Nach langen Jahren der Diskussion und Planung erfolgte auch in Wolfsburg in den späten 1970er Jahren die Transformation der einstigen Hauptverkehrsader in eine großzügig angelegte „Bummelstraße“. Die Fußgängerzone sollte als Verweilandschaft nicht nur ein angenehmes Ambiente für den Konsum schaffen, sondern auch der Stadt geben, was sie so lange vermisst hatte: ein Herz. Die Ausstellung rekapituliert die Geschichte des geplanten innerstädtischen „Einkaufsparadieses“ wie auch die Porschestraße als repräsentative Stadtlandschaft, die über Ansichtspostkarten quer durch die Republik und darüber hinaus versandt werden konnte.

14. Oktober 2021, 17:00 Uhr

Die Fußgängerzone als Element des Städtebaus

Dialogischer Stadtspaziergang durch die Porschestraße mit Ulrich Brinkmann (Redakteur der Bauwelt), der mit uns einen Blick zurück wirft in jene Zeiten, als sich die Fußgängerzone zur Patentlösung gegen die grassierenden innerstädtischen Probleme entwickelte.

Kostenlos

Anmeldung erforderlich unter:

alexander.kraus@stadt.wolfsburg.de

27. Oktober 2021, 16:30 Uhr

In der Reihe „Unterwegs mit...“ lädt Stadtbaurat Kai-Uwe Hirschheide ein zu einem dialogischen Rundgang mit der Berliner Landschaftsarchitektin Dr. Antje Backhaus aus dem Gestaltungsbeirat der Stadt Wolfsburg und Tim Rienits, Professor für Stadt- und Raumentwicklung an der Leibniz Universität Hannover.

Die Teilnahme ist kostenlos, eine Anmeldung jedoch erforderlich unter: forum.architektur@stadt.wolfsburg.de

Die nächste Ausgabe von DAS ARCHIV erscheint im November 2021.

### DAS ARCHIV

HERAUSGEBER

Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation der Stadt Wolfsburg

INSTITUTSLEITUNG

Anita Placenti-Grau

REDAKTION

Alexander Kraus  
Aleksandar Nedelkovski  
Anita Placenti-Grau

BILDREDAKTION

Katja Steiner

ANSCHRIFT

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

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

AUFLAGE: 500  
ISSN 2367-4431