

# DAS ARCHIV

ZEITUNG FÜR WOLFSBURGER STADTGESCHICHTE

0,00 €

Herausgegeben vom Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation der Stadt Wolfsburg

Februar 2019

## Editorial

VON ALEXANDER KRAUS

Die globale Strahlkraft des VW Käfers scheint auch fünfzehn Jahre nach Produktionsende kaum nachgelassen zu haben. Wurde das Symbol des Wirtschaftswunders spätestens 1968 im durch Walt Disney produzierten Film *The Love Bug* (*Ein toller Käfer*, 1968) als „Herbie“ zum Filmstar, erweckte ihn der US-amerikanische Regisseur Travis Knight fünfzig Jahre später für *Bumblebee* (2018), ein Prequel-Spin-Off der Transformers-Filmreihe, im letzten Jahr wieder zum Leben: als verstaubten VW-Käfer auf einem Schrottplatz. Der Göttinger Historiker Ingo Köhler führt uns mit seinem Beitrag in jene Jahrzehnte zurück, in denen sich der Käfer zum Sympathieträger par excellence entwickelte und korrigiert dabei die weit verbreitete Vorstellung, dass bereits mit den ‚Wirtschaftswunderjahren‘ die so erfolgreiche Transformation der Bundesrepublik in eine „Gesellschaft der Autofahrer“ begann. Setzte die Massenmotorisierung auch erst später ein, so spielte der Käfer dabei jedoch eine entscheidende Rolle: als „Einstiegsmoment von Millionen Konsumbürgerinnen und -bürgern“. Die Berliner Historikerin Sina Fabian wiederum zeigt auf, wie der Volkswagenkonzern in den 1970er Jahren auf den ‚Ölschock‘ und veränderte Käuferinteressen reagierte und sich dabei mit den Fahrerinnen auch eine neue Zielgruppe erschloss – und dabei weit verbreitete Geschlechterklischees aufgriff.

Darüber hinaus eröffnen uns die Zeichnungen und Bilder, die der französische Zwangsarbeiter Robert Piganiol in der „Stadt des KdF-Wagens“ zu Papier brachte, eine neue Perspektive auf das Leben der Zwangsarbeiter. Wir sprachen mit dem Kulturwissenschaftler Jörn Wendland über die verschiedenen Funktionen der Bilder zwischen „Selbstvergewisserung, Mittel zur Distanz und Ausdruck des Selbstbehauptungswillens“.

Nachdem wir uns bereits in der letzten Ausgabe mit Arne Steinert auf eine Spurensuche in die Musik- und Jugendkultur in Wolfsburg begeben haben, nimmt er uns diesmal mit zu einem ehemaligen Dorfgasthof in Ahnebeck, der sich Anfang der 1960er Jahre rasch zur lokalen Twist-Hochburg entwickelte. Eine Bedeutung, die auch dem NDR nicht verborgen blieb, der 1963 eine Hörfunkreportage über den *Star-Tanz-Club* produzierte. Bei den tanzwütigen Wolfsburger Jugendlichen war dieser auch deshalb so beliebt, da sie sich dort wenigstens ein Stück weit der elterlichen und städtischen Kontrolle entziehen konnten.

Unsere kommende Ausgabe wird außer der Reihe bereits im April erscheinen – als begleitende Publikation zur Ausstellung *Günter Franzkowiak: Arbeit*, die wir mit dem *Kunstverein Wolfsburg* im dortigen *Raum für Freunde* realisieren.



Abb. 1: 40 Jahre Volkswagen, 1936–1976; Bildersammlung des IZS

## Zwischen Krise und Pluralisierung

Veränderte Autonutzung in den 1970er Jahren und die Reaktionen des Volkswagenkonzerns

VON SINA FABIAN

Die 1970er Jahre werden zumeist als ein Krisenjahrzehnt beschrieben.<sup>1</sup> Bilder leerer Autobahnen, die während der Fahrverbote im November und Dezember 1973 im Zuge der ersten Ölkrise entstanden, prägen heute vielfach das Bild dieser Dekade. Dabei war das Jahrzehnt keineswegs allein durch Krisen bestimmt, sondern in vielen Bereichen auch durch Progressivität und Pluralisierungen. Beide Facetten zeigen sich in besonderem Maße auch an der Stadt Wolfsburg. Sie war durch ihre enge Verbindung mit dem Volkswagenwerk stärker als andere Städte von der Öl- und der darauffolgenden Wirtschaftskrise betroffen. Zugleich wurden in den 1970er Jahren auch architektonische Großbauten wie das heutige *Scharoun Theater Wolfsburg*, die Erweiterung des *Modehauses Haerder* zum *Haerder-City-Center* (beides 1973) und der Neubau der *Industriediakonie Arche* (1972) realisiert sowie mehrere Jugendeinrichtungen und das *Badeland* (1977) eröffnet.<sup>2</sup>

Dieses ambivalente Verhältnis zwischen Krise und Pluralisierung von Konsum- und Freizeitmöglichkeiten beeinflusste auch die Autonutzung. Die 1970er Jahre waren auch in diesem Bereich durch sich schnell wandelnde und teilweise widersprüchliche Entwicklungen gekennzeichnet. Trotz der Öl- und Wirtschaftskrisen 1973 bis 1975 und 1979 bis 1982 stieg das verfügbare Einkommen der Haushalte in diesem Jahr-

zehnt insgesamt an, wodurch sich neue Konsummöglichkeiten ergaben.<sup>3</sup> Der schnelle Wechsel zwischen Boom und Krise stellte Automobilhersteller wie die *Volkswagen AG* vor große Herausforderungen, da sie aufgrund langer Produktionszeiten nur in begrenztem Maße auf die sich schnell wandelnden Verhältnisse reagieren konnten. Hinzu kam, dass die *Volkswagen AG* nicht mit besonders guten Voraussetzungen in die turbulenten 1970er Jahre startete: Zwischen 1965 und 1973 war der Marktanteil am westdeutschen Automobilmarkt von 33 auf 19 Prozent gesunken.<sup>4</sup>

### Einfluss der Ölpreiskrisen auf die Autonutzung

Im Sommer 1974 betonte der gerade gewählte Bundeskanzler Helmut Schmidt: „Ich würde mich nicht wundern, wenn die Ölpreis-Explosion – die ja eine wesentliche Erhöhung der Benzin- und Dieselpreise mit sich gebracht hatte – dazu führen würde, daß auf die Dauer die Menschen in den Industriegesellschaften etwas vorsichtiger Auto fahren, etwas weniger, etwas langsamer als bisher [...]“.<sup>5</sup> Die erste Ölpreiskrise 1973/74, in dessen Folge sich der Benzinpreis vervierfachte, wurde zeitgenössisch als ein Schock erfahren. Viele Kommentatoren waren wie Schmidt davon überzeugt, dass sie langfristige Folgen nach sich ziehen würde und somit das Wirtschaftswachstum der

Nachkriegsjahrzehnte nun endgültig zu einem Ende gekommen sei. Insbesondere für die Automobilnutzung wurden einschneidende Veränderungen vorhergesagt.<sup>6</sup> Wie jedoch reagierten die Autofahrer<sup>7</sup> konkret auf die neuartige Situation und inwieweit veränderten sie ihre Autonutzung langfristig?

Es steht außer Frage, dass der ‚Ölschock‘ im Herbst 1973, der von zahlreichen Medien und teilweise auch von der Bundesregierung als gravierender eingeschätzt wurde, als er tatsächlich war, viele Autofahrer erheblich verunsicherte.<sup>8</sup> Gegenüber dem Vorjahr wurden in der Bundesrepublik zwischen Oktober 1973 und April 1974 ein Drittel weniger Neuwagen gekauft. Während der akuten Ölpreiskrise, die von vier Fahrverboten begleitet war, kam es zu teilweise panischen und irrationalen Reaktionen. So horteten viele Autofahrer große Mengen Benzin, was die Krise noch verschärfte. Einige warteten stundenlang an Tankstellen; es kam sogar zu mehreren Todesfällen, weil einzelne Autofahrer versuchten, Benzin aus fremden Autotanks zu stehlen.<sup>9</sup> *Fortsetzung auf Seite 2*



Fortsetzung von Seite 1 Kann dies auf akute Panik- und Überreaktionen während der Krise zurückgeführt werden, erscheint die Frage, welche Folgen die Ölkrise mittel- und langfristig hatte, als die interessantere. Denn die Zurückhaltung der Autokäufer währte nicht lange. Hatte eine Vielzahl derselben noch während der Krise auf die Anschaffung eines Pkws verzichtet, holten sie diese in den darauffolgenden Jahren nach. Im Jahr 1975 erreichten die Neuwagenzulassungen in der Bundesrepublik bereits wieder das Vorkrisenniveau und überschritten 1976 zum ersten Mal die zwei Millionen-Marke, was einen neuen Absatzrekord bedeutete.<sup>10</sup>

Die Volkswagen AG hatte sich allerdings bereits vor den Ölpreiserhöhungen in einer Krise befunden, was vor allem daran lag, dass das Unternehmen mit dem Käfer zu lange beinahe ausschließlich auf das einstige Zugpferd gesetzt hatte, während die Neuwagenkäufer in den 1960er Jahren zunehmend leistungsstärkere und sportlichere Modelle bevorzugten und eine breite Modellauswahl erwarteten. Daher hatte die Volkswagen AG 1971/72 beschlossen, die Modellvielfalt deutlich auszuweiten.<sup>11</sup> Da die Planungs- und Produktionsphase mehrere Jahre dauerte, kamen die ersten neuen Modelle zeitgleich mit dem Beginn der Ölkrise auf den Markt, deren Ausbruch das Unternehmen nicht hatte vorhersehen können. Im Juli 1973, drei Monate vor den Ölpreiserhöhungen, wurde als erstes der neuen Modelle der Passat eingeführt. Dieser verkaufte sich so gut, dass der Absatzrückgang während der akuten Ölkrise etwas abgefedert werden konnte.<sup>12</sup> Im darauffolgenden Jahr konnte sich der ebenfalls neu eingeführte Sportwagen Scirocco am Markt etablieren. Dies deutet an, dass die Ölkrise nicht zu einem generellen Einstellungswandel gegenüber dem Automobil geführt hatte. Eine 1974 unter Scirocco-Käufern durchgeführte Studie belegt ebenfalls, wie wenig die Krise dieses Kundensegment beeinflusst hatte. Als wichtigste Kaufgründe wurden die äußere Form und die Sportlichkeit des Wagens genannt. Der Benzinverbrauch spielte nahezu keine Rolle.<sup>13</sup> Volkswagen konnte demnach mit seiner Produktausweitung im Sportwagensegment trotz der Krise neue Käufer gewinnen. Ein genereller Wandel in der Einstellung zum Auto und in der Autonutzung fand durch die Ölkrise, anders als zeitgenössische Kommentatoren vorhersahen, demnach nicht statt. Vielmehr nahmen die Autokäufe weiter zu – der Trend ging bei Familien zudem zum Zweitwagen. Auch das ‚trading-up‘, also die Orientierung nach oben und das Anschaffen eines größeren Wagens beim Neukauf, setzte sich nach der Ölkrise weiter fort.<sup>14</sup>

### Die Krise als Chance: Sensibilisierung für den Benzinverbrauch

Ausgenommen davon war lediglich ein Bereich, die Sensibilisierung für den Kraftstoffverbrauch. Für den Erfolg einiger neuer VW-Baureihen waren die Ölkrise und ihre Folgen sogar hilfreich. So kam der als Käfer-Nachfolger konzipierte Golf ebenfalls während der Krisenhochphase 1974 auf den Markt (Abb. 2). Der Kleinwagen Polo folgte ein Jahr später. Der Erfolg beider Modelle lässt sich zumindest zum Teil auf die gestiegene Sensibilisierung der Käufer für den Kraftstoffverbrauch zurückführen. Vor den Ölpreiserhöhungen hatte der Verbrauch nahezu keine Rolle gespielt, wie eine Studie zur Einführung des Passats



Abb 2: Präsentation der VW-Modelle auf der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt 1980; Foto: Renate Reichelt



Abb 3: Einführungsanzeige des Scirocco vom 29. April 1974; Heritage/Volkswagen Aktiengesellschaft

nur wenige Wochen vor dem Ausbruch der ‚Ölkrise‘ zeigte.<sup>15</sup> Dies sollte sich mit der ‚Ölkrise‘ ändern – und die Volkswagen AG davon profitieren. Denn das Unternehmen brachte als eines der ersten mit dem Polo einen Kleinwagen auf den Markt, der während der Öl- und Wirtschaftskrise wieder stärker nachgefragt wurde. Hier hatte der Konzern Glück, dass die Krise mit der Einführung des neuen Modells zusammenfiel, während andere Hersteller erst in den folgenden Jahren Kleinwagen einführten.<sup>16</sup> Zwar fand keine generelle Umkehr des Trends zu größeren und leistungsstärkeren Pkws statt, doch konnten sich Kleinwagen wieder langfristig am Markt etablieren, nachdem sie in den 1960er Jahren rückläufig waren.<sup>17</sup> Die Sensibilisierung für den Kraftstoffverbrauch führte zu einer weiteren langfristigen Veränderung der Käuferpräferenz, von der die Volkswagen AG ebenfalls zu profitieren wusste: der Boom von Dieselfahrzeugen. Zwar war es keineswegs sicher, dass Autonutzer mit einem Dieselauto mehr sparten als mit einem Benzin, da die Anschaffungskosten höher und Dieselfkraftstoff damals nicht generell günstiger war als Benzin. Doch der psychologische Effekt, weniger häufig zur Tankstelle fahren zu müssen, trug zum Durchbruch von Dieselfahrzeugen seit Mitte der 1970er Jahre bei.<sup>18</sup> Insbesondere der Golf D (iesel), der 1976 auf den Markt kam, übertraf alle Erwartungen des Unternehmens. Bereits 1978 machte er knapp die Hälfte aller produzierten Golf-Modelle aus. Als sich 1981, auf dem Höhepunkt der zweiten Ölpreiskrise, Diesel gegenüber Benzin wesentlich verbilligte, stieg die Nachfrage nach Dieselaautos so stark an, dass Volkswagen in Lieferschwierigkeiten geriet. Während das Unternehmen wegen der Öl- und Wirtschaftskrise überall Umsatzeinbußen hinnehmen

musste, nahm der Umsatz im Segment der Dieselfahrzeuge zum Teil kräftig zu.<sup>19</sup> Die Beliebtheit der Dieselfahrzeuge in Westdeutschland lag in hohem Maße an der Vorreiterrolle der Hersteller wie Volkswagen und Daimler Benz. Der Absatz wurde außerdem durch eine umfangreiche Medienberichterstattung begünstigt. So stellte der SPD-Politiker und ehemalige Bundesminister Erhard Eppler 1979 medienwirksam seinen sparsamen Dienstwagen VW Passat Diesel vor.<sup>20</sup>

Wie andere Hersteller auch investierte die Volkswagen AG enorme Ressourcen und arbeitete seit Mitte der 1970er Jahre fieberhaft daran, auch den Benzinverbrauch seiner Modelle zu reduzieren – und dies mit Erfolg. Der Golf I, der bereits bei seiner Einführung 1974 als verbrauchsarm gelobt wurde, benötigte zehn Liter auf hundert Kilometer. Die zweite Golf-Generation, die neun Jahre später auf den Markt kam, verbrauchte dagegen nur mehr sieben Liter auf hundert Kilometer.<sup>21</sup> Die Hersteller reagierten sehr sensibel auf die wahrgenommenen Käuferpräferenzen und übertrafen innerhalb kurzer Zeit sogar die gesetzlichen Vorgaben zur Verbrauchsminderung.<sup>22</sup>

Schneller noch als mit Produktinnovationen konnten die Hersteller im Bereich der Werbung reagieren. Ein Hinweis auf Sparsamkeit durfte während der Ölkrise in keiner Werbeanzeige fehlen, selbst wenn dies teilweise paradox anmutete. So wurde der bereits erwähnte Sportwagen Scirocco als „aufregend vernünftig“ (Abb. 3) und mit „Sparsamkeit trotz Temperament“ beworben.<sup>23</sup> Zwar nahm die Forschungstätigkeit der Hersteller – ebenso wie die Betonung der Sparsamkeit in der Automobilwerbung – mit der Verbilligung des Kraftstoffs seit Mitte der 1980er Jahre wieder ab, allerdings hatte sich mit der ersten Ölkrise

der Verbrauch als ein fester Bestandteil der Käuferinteressen etabliert.

### „Damensorgen“ – Frauen als neue Zielgruppe der Volkswagen AG

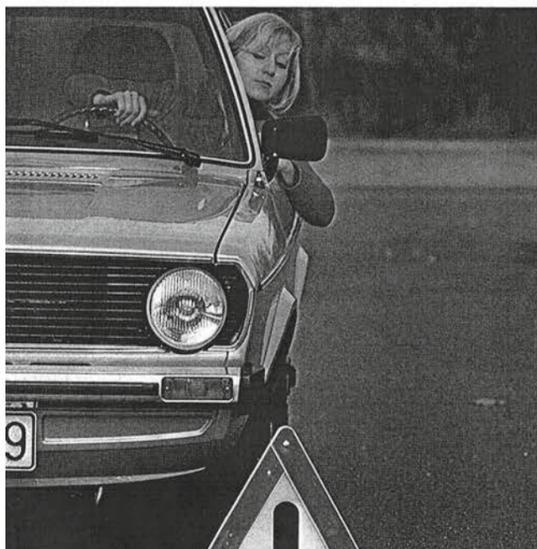
Wie die Zulassungszahlen für die Jahre 1975/76 offenbaren, waren die 1970er Jahre für die westdeutschen Automobilhersteller trotz der Öl- und Wirtschaftskrisen kein generelles Krisenjahrzehnt. So stieg der Pkw-Bestand in diesem Jahrzehnt von 14 auf 23 Millionen Fahrzeuge an.<sup>24</sup> Dieser Anstieg lässt sich auch auf neue Käufergruppen zurückführen. Zu diesen zählten weniger wohlhabende Haushalte ebenso wie vermehrt nun auch Frauen, die sich entweder durch ihre Berufstätigkeit ein eigenes Auto leisten konnten oder aber Hauptnutzerinnen eines zweiten Familienwagens waren. Der Anteil von Frauen, die über einen Führerschein verfügten, verdoppelte sich zwischen Mitte der 1960er und Mitte der 1980er Jahre auf 43 Prozent.<sup>25</sup> Obwohl immer mehr Frauen im Straßenverkehr unterwegs waren, überwogen in den 1970er Jahren weiterhin klischeehafte Vorstellungen von „Frauen am Steuer“ und prägten die Beschreibungen weiblichen Fahrverhaltens (Abb. 4). Der VW-Report *Frau und Auto*, eine Publikation der Öffentlichkeitsabteilung des Unternehmens aus dem Jahr 1978, ist ein gutes Beispiel dafür.<sup>26</sup>

Der Report vermittelt in einigen Kapiteln durchaus ein positives Bild von Frauen am Steuer. Implizites Ziel der Veröffentlichung war es wohl, Frauen zum Autofahren zu ermutigen und vermeintliche Hemmnisse zu reduzieren. Männer sollten Frauen am Steuer gegenüber offener sein und ihnen mehr Vertrauen schenken. Deutlich wurde betont, dass Frauen sicherer fuhren und statistisch gesehen weniger Unfälle verursachten. Ein Kapitel sollte dabei helfen, den „Horror vor der Technik“ abzubauen, in anderen wurden Tipps zum Pkw-Kauf gegeben. Das übergeordnete Ziel war allerdings Frauen als neue Zielgruppe zu gewinnen. Daher wurden diese in der Broschüre direkt angesprochen und vor allen Dingen ernstgenommen. Zugleich stellte jedoch bereits die Veröffentlichung des Reports Frauen als besondere und eben „andere“ Autofahrer als Männer heraus. Schon 1975 hatte es einen vergleichbaren VW-Report zum Thema „Der Mensch als Autofahrer“ gegeben, doch schien in der Öffentlichkeitsabteilung offenbar die Meinung vorherrschend, Autofahrerinnen gesondert behandeln zu müssen. Eine vergleichbare Publikation zum Thema „Mann und Auto“ gab es allerdings nicht.<sup>27</sup>

Der Stil, in dem der Report verfasst ist, war zudem häufig von oben herab und paternalistisch. Das Beherrschende war allerdings keine Besonderheit der VW-Veröffentlichung, sondern lässt sich auch an anderen zeitgenössischen Quellen beobachten.<sup>28</sup> Die Publikation stellte zwar heraus, dass der Glaube an Unterschiede zwischen männlichem und weiblichem Fahren in erster Linie auf soziale Faktoren zurückzuführen sei – beispielsweise eine unterschiedliche Erziehung oder divergierende Erwartungen –, jedoch bediente sie zugleich die von ihr kritisierten Klischees. So etwa im Kapitel „Damensorgen“: „Es gibt Bereiche des täglichen Lebens, die eine Domäne der Frauen sind, zum Beispiel die Mode. Eine schick gekleidete Dame am Lenkrad – wer würde sie nicht als eine erfreuliche Erscheinung im oft so nüchternen Straßenverkehr empfinden?“<sup>29</sup> Die ausnahmslos männlichen Autoren gaben den Frauen dennoch Be-



Auch Einführungsübungen können man trainieren. Das Wechselspiel zwischen Gas und Kupplung – der Geübte beherrscht es unbewußt – muß der Anfänger noch stets im Sinn behalten. Zusätzliches Üben bringt schnelle Besserung.



Trainingsvorschlag: Stellen Sie Ihr Warndreieck vor oder hinter den Wagen und versuchen Sie, so behutsam an das Dreieck heranzufahren, daß Sie es zwar mit der Stoßstange berühren, aber nicht umwerfen.

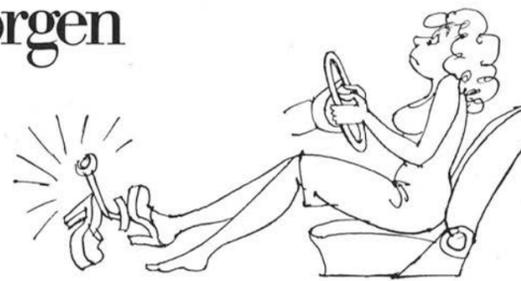


Oder so: Man legt einen halbrunden Holzklötzchen mit der flachen Seite auf den Boden und schiebt ihn unmittelbar vor ein Rad. Nun gilt es, so zartfühlend auf den Klötzchen »hinanzukletterten«, daß man oben mit dem Rad stehenbleibt. Man kann auch einen Karton auf die Straße legen, mit Klebeband fixieren und versuchen, mit dem rechten Vorderrad genau auf ihm zum Stehen zu kommen. Dann dasselbe mit dem linken Vorderrad – schon schwieriger – mit den Hinterrädern. Fast täglich braucht man dieses Feingefühl beim Ein- und Ausparken, und auch in manchen Garagen ist es sehr vonnöten.

22

## Damensorgen

Es gibt Bereiche des täglichen Lebens, die eine Domäne der Frauen sind, zum Beispiel die Mode. Eine schick gekleidete Dame am Lenkrad – wer würde sie nicht als eine erfreuliche Erscheinung im oft so nüchternen Straßenbild empfinden? Nur: Es gibt auf dem Modesektor ein paar Dinge, von denen die Frau wissen muß, daß sie beim Steuern eines Autos Gefahren oder Unpäßlichkeiten bringen können.



### Fußnote

Hierher gehören in erster Linie Schuhe mit hohen Absätzen oder dicken Sohlen. Wer es noch nicht ausprobiert hat, wird es kaum glauben, wie sehr solch eine Fußbekleidung das Feingefühl fürs Kuppeln, Bremsen und Gasgeben beeinträchtigt. Modisches Schuhwerk mit starren, unbiegsamen Sohlen, gar solchen aus Holz, ohne Kappen und Fersenriemen, oder Ausführungen mit hohen und hakeligen Absätzen, die sich in den Schlingen des Bodenteppichs verfangen – recht viele Frauen scheuen sich nicht, mit solcher Fußabrüstung – eben mal um die Ecke – zu fahren. Und dann passiert es: Man rutscht vom Gas oder gar von der Bremse, verkatet den Schuh zwischen Gas- und Bremspedal, trifft die Kupplung nur halb – kurzum, der automobiler Fehltritt ist schon programmiert. Dabei ist Abhilfe so einfach: Ein Paar Autoschuhe stehen immer im Wagen bereit, leichte, gut am Fuß sitzende Schuhe mit flachen oder halbhohen Absätzen und griffig auf den Pedalen stehenden Sohlen von mäßiger Dicke. Mit einem mollenen Lammfell ausgelegt kühlen sie im Winter nicht allzusehr aus und bewahren einen heißen Sommerfuß vor lästigem Transpirieren.

### Hose oder Rock

Die Frage »Hose oder Rock« beantworteten viele Autofahrerinnen heute mit einem schnellen Ja zugunsten der Hose. Der kühle Wind ums Knie und der Kampf mit den Laufmaschen – beides sind keine Themen mehr für die praktisch denkende Frau in der Hosenrolle. Nichts gegen Hosen, doch zugegeben:

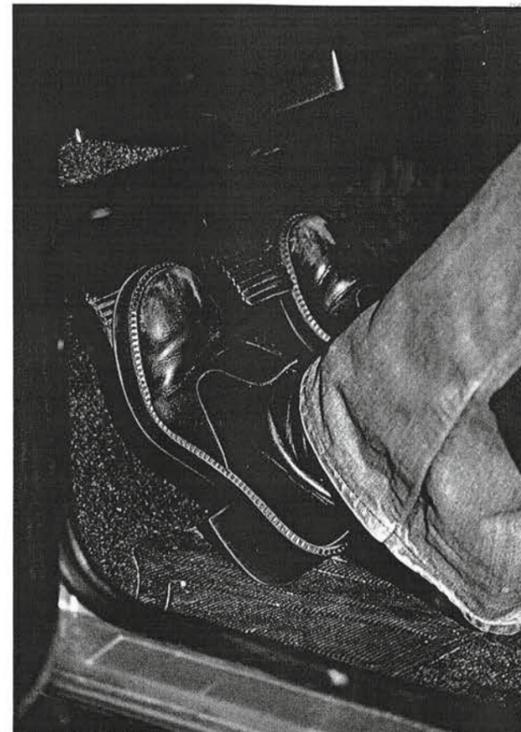


Abb 4: „Frauen am Steuer“, Heritage/Volkswagen Aktiengesellschaft

kleidungstipps: „Nichts gegen Hosen, doch zugegeben: Zwicken und zwacken gutschitzende (und damit enge) Hosen auf längerer Fahrt nicht mehr als ein bequemer Rock?“ Frauen sollten sich darüber hinaus bewusst sein, wie stark sie „von Gefühlseinflüssen wie Freude, Ärger oder Kummer auch in ihrem Fahrverhalten [...] berührt werden“. Hier zeigte sich die Langlebigkeit des Klischees der ‚emotionalen‘ Frau gegenüber dem des ‚rationalen‘ Mannes.

Der Großteil der Publikation bestand jedoch aus allgemeinen und nicht geschlechterspezifischen Hinweisen rund ums Auto und Autofahren. Frauen am Steuer waren augenscheinlich tatsächlich auf dem Weg zur ‚Normalität‘.

### Individualisierung der Pkw-Ausstattung

Neben der Ausweitung der Autonutzung auf neue Zielgruppen vervielfachten sich parallel dazu auch die Designmöglichkeiten und Ausstattungsvarianten der Pkws. Damit kamen die Automobilhersteller dem Wunsch der Kundinnen und Kunden nach individuelleren Gestaltungsmöglichkeiten des Pkws nach. Die Marktforschung kategorisierte potenzielle Autokäufer wie -käuferinnen seit den 1970er Jahren zunehmend nach unterschiedlichen Lebensstilen und sozialen Milieus, wodurch die Zielgruppen wesentlich differenzierter wurden. Die Pkws sollten den Ansprüchen dieser unterschiedlichen Käufergruppen gerecht werden. Deshalb bediente sich die Volkswagen AG wie andere Hersteller auch der Baukastenfertigung. Dabei wurden die einzelnen Fahrzeugkomponenten standardisiert und ließen sich so in unterschiedlichen Modellen und Baureihen verwenden. Die Modelle wichen lediglich im äußeren Erscheinungsbild voneinander ab.<sup>31</sup> So waren beispielsweise der Audi 50 (1974) und der VW Polo (1975)

nahezu baugleich. Allerdings richteten sie sich an unterschiedliche Zielgruppen. Der Polo hatte beispielsweise zunächst einen schwächeren Motor und eine weniger aufwendige Ausstattung und sprach so preissensiblere Käufer als der Audi 50 an.

Ausstattung und Preise	
VW Golf Syncro	
Grundpreis: DM 24 400,-	● Fahrersitz höhenverstellbar 106,-
Serienausstattung:	● Fensterheber vorn und hinten elektrisch betätigt 1454,-
● Automatik-Sicherheitsgurte vorn und hinten	● Klimaanlage 2490,-
● Heckscheibe elektr. beheizbar	● Leichtmetallräder mit Reifen Serie 185/60 R 14 H 1127,-
● Nebelschlussleuchte	● Leuchtweitenregulierung vom Innenraum elektr. betätigt 177,-
● Rückfahrscheinwerfer	● Metallic-Lackierung 384,-
● Scheinwischer mit Intervallschaltung	● Scheinwerfer-Reinigungsanlage 320,-
● Tankverschluss abschließbar	● Schiebedach mechanisch betätigt 622,-
● Vier Türen	● Servolenkung 1186,-
● Verbundglas-Frontscheibe	● Wärmedämmendes Glas 388,-
Zusattausstattung: DM	● Zentralverriegelung 420,-
● Anhängerkupplung 572,-	
● Drehzahlmesser 277,-	

Abb. 5: Tabelle aus der Publikation „auto motor und sport Edition, 40 Jahre Golf in auto motor und sport“. Stuttgart 2015, S. 61.

Weniger kostenintensiv als die Differenzierung der Bauteile war die Erweiterung der Ausstattungskomponenten. Wie diese Ausweitung vonstattenging, zeigt das Beispiel des VW-Golf. Das erste Golf-Modell kam 1974 in zwei Motorvarianten auf den Markt, mit 50 und 70 PS. Die Käufer konnten außerdem zwischen einer Grundausstattung und einer gehobeneren Ausstattung wählen. Hinzu kam eine Vielzahl an Extras, die in keinem der Pakete enthalten waren, darunter vor allem sicherheitsrelevante Komponenten wie Nackenstützen und automatische Anschnallgurte. Zu den in den Ausstattungspaketen (Abb. 5) enthaltenen Komponenten zählten meist günstige und weniger wichtige Elemente wie Zierleisten und Kleiderhaken.<sup>32</sup> Während die Volkswagen AG im Werbeprospekt des ersten Golfs betonte, man habe die Ausstattungsmöglichkeiten extra breit

gefächert, „damit Sie den Wagen Ihrer Wahl mühelos Ihren individuellen Vorstellungen und Gegebenheiten anpassen können“, kam diese als „Aufpreispolitik“ wahrgenommene Strategie in den Testberichten und auch bei Kundinnen wie Kunden weniger gut an.<sup>33</sup>

Die Ausweitung der Gestaltungsmöglichkeiten und die Integration von immer mehr Komponenten in die Grundausstattungen nahmen in den folgenden Jahren zu. Die erste Golf-Generation wurde durch weitere Modelltypen wie dem sportlichen GTI und dem D(iesel) (beide 1976) mit jeweils eigenen Ausstattungspaketen und Extras kontinuierlich erweitert. Der Golf II kam dann 1983 bereits mit sechs Motoren- und vier Ausstattungsvarianten auf den Markt. Zur Grundausstattung gehörten nun Komponenten, die neun Jahre zuvor noch als Extras hatten dazu gekauft werden müssen wie automatische Sicherheitsgurte und Nackenstützen. Auch die Zahl der möglichen Außenfarben und Stoffmuster der Sitze hatte deutlich zugenommen.<sup>34</sup>

Allerdings konnten sich Golf-Käuferinnen und -Käufer ihren Wagen zumeist nicht völlig frei und individuell aus den verfügbaren Komponenten zusammensetzen. Hier zeigte sich, dass das Auto eben doch ein auf einer standardisierten Produktion beruhendes Produkt war. Einige Ausstattungskomponenten und Stoffmuster waren für bestimmte Modelle reserviert. Die Echtlederausstattung gab es beim Golf II anfangs „nur in Verbindung mit Sportsitzen und geteilter Rückbank“. Hinzu kam, dass Volkswagen teilweise nicht nur für die Extras, sondern auch für viele der Lackierungen und Stoffmuster hohe Aufpreise verlangte. Die in den Prospekten angepriesenen Individualisierungsmöglichkeiten konnte sich deshalb tatsächlich nur eine Minderheit leisten. So war die luxuriöse „Carat“-Ausstattungsvariante des Golf II gegenüber dem Basismodell fast doppelt

so teuer. Kaum nachgefragt, wurde sie nach wenigen Jahren wieder eingestellt. Wie dieses Beispiel zeigt, muss der Aspekt der ‚Individualisierung‘ demnach ambivalenter beurteilt werden. So zeigte sich, dass die segmentierten Zielgruppenanalysen der Marktforschung nicht unbedingt den realen Wünschen der ansichteten Zielgruppe entsprechen mussten. Volkswagen plante Mitte der 1970er Jahre einen Polo Junior auf den Markt zu bringen. Dieser sollte sich, wie der Name bereits verrät, an jüngere Fahrer und Fahrerinnen richten. Um den Preis niedrig zu halten, reduzierte das Unternehmen die Ausstattung und verzichtete auf teure Sicherheitskomponenten. Das Innendesign war in Jeans-Optik gehalten, was ebenfalls dem Geschmack jüngerer Käuferschichten entsprechen sollte. Um die Attraktivität des Polo Juniors zu testen, führte Volkswagen eine Vergleichsstudie mit einem normalen Polo der gehobeneren Ausstattungsvariante L durch und befragte dafür 250 18- bis 25-Jährige danach, welche Version ihnen besser gefalle. Das Ergebnis überraschte: Nur ein Drittel sprach sich für die Junior-Variante aus. Besonders kritisiert wurden gerade die Elemente, die auf das jüngere Publikum ausgerichtet waren, so die geringere Sicherheit und der mangelnde Komfort. Auch die extravagante Optik des Juniors gefiel nur einer Minderheit besser. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass nur die kleine Gruppe der „jungen Individualisten“ die Junior-Variante bevorzugen würde. Folglich gelangte der Polo Junior weder unter diesem Namen noch mit seiner extravaganten Optik auf den Markt.<sup>36</sup>

### Welche Krise? Welche Pluralisierung?

Die 1970er Jahre waren ein Jahrzehnt der Widersprüche. Dies spiegelte sich auch im Verhältnis zum Automobil wider. *Fortsetzung auf Seite 4*

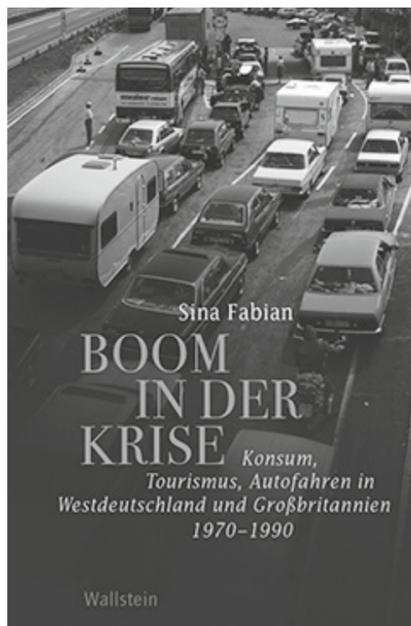
*Fortsetzung von Seite 3* Wenngleich keine ‚Krisendekade‘, so war sie aber auch keine der völlig freien Selbstentfaltung, vielmehr handelte es sich um ein ‚sowohl als auch‘. Der Wechsel zwischen Konsumboom und -krise innerhalb weniger Jahre stellte auch die Automobilhersteller vor große Herausforderungen. Die Volkswagen AG meisterte diese insgesamt gut, wobei Produktionsumstellungen und -innovationen eine wichtige Rolle spielten. Auch kamen neue Modelle wie der Golf durch glückliche Fügung zur richtigen Zeit auf den Markt. Von automobilen Trends wie der steigenden Bedeutung des Kraftstoffverbrauchs und, damit verbunden, dem Aufstieg von Dieselaautos, profitierte Volkswagen ebenso, während der Konzern diese Entwicklungen auch aktiv vorantrieb. Dennoch blieb dieser von den zumindest kurzfristig massiven Absatzeinbrüchen während der Öl- und Wirtschaftskrise nicht verschont. Der Konsumboom war unter anderem durch eine Pluralisierung der Produkte und eine Ausweitung der Käuferschicht geprägt, worauf die Volkswagen AG ebenfalls schnell reagierte und so gesellschaftliche Trends wie die Emanzipation der Frauen wenn auch nicht unbedingt progressiv vorantrieb, so doch zumindest aus wirtschaftlichem Interesse heraus unterstützte.

Der Erfolg des Golfs zeigt jedoch auch, dass die von der Marktforschung ausgemachte Individualisierung der Konsumenten nicht auf alle zutraf. So steht der Golf seit seiner Einführung vor 45 Jahren fast durchgängig auf Platz eins der jährlich meistgekauften Autos. Viele Käuferinnen und Käufer entschieden und entscheiden sich demnach nicht für einen ausgefallenen Wagen, der selten auf den Straßen zu sehen ist, sondern für das populärste Modell, das gerade durch die hohen Absatzzahlen bewies, dass man mit ihm nichts falsch machte.

Die schnellen Reaktionen der Automobilhersteller auf eine wahrgenommene Verschiebung der Käuferinteressen wie auf gesellschaftlich relevante Themen gleichermaßen zeigt sich auch in den 1980er Jahren, als die bundesrepublikanische Umweltbewegung einen Höhepunkt erreichte.<sup>37</sup> Aktuell befinden wir

uns zweifelsohne in einer ähnlichen Situation hinsichtlich der Diskussionen um die Sauberkeit von Dieselfahrzeugen und die Zukunft der E-Mobilität.

*Sina Fabian ist Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Humboldt-Universität zu Berlin. In ihrer Dissertation hat sie das Konsumverhalten in Westdeutschland und in Großbritannien am Beispiel von Autofahren und Reisen in den 1970er und 1980er Jahren untersucht.*



1 Morten Reitmayer (Hg.), Unternehmen am Ende des ‚goldenen Zeitalters‘. Die 1970er Jahre in unternehmens- und wirtschaftshistorischer Perspektive. Essen 2008; Anselm Doering-Manteuffel/Lutz Raphael, Nach dem Boom, Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970. Göttingen 2012.

2 Zu Wolfsburg in der Krise siehe Jörn Eiben, „Als Wolfsburg die Krise bekam. Eine Perspektive auf die frühen 1970er Jahre“, in: Das Archiv. Zeitung für Wolfsburger Stadtgeschichte, Jg. 1, 2016, Nr. 3, S. 11 und „Industriestädte nicht über einen Kamm scheren. Jörn Eiben im Interview“, in: ebd., S. 10. Zur Entwicklung Wolfsburgs siehe Ulfert Herlyn/Wulf Tassin/Annette Harth/Gitta Scheller, Faszination Wolfsburg 1938–2012. Wiesbaden 2012. Darin insbesondere der Überblick über Freizeitangebote bis zu den 1980er Jahren, S. 96–100. Zu den ambivalenten Entwicklungen der 1970er Jahre generell Anselm Doering-Manteuffel/Lutz Raphael/Thomas Schlemmer (Hg.), Vorgeschichte der Gegenwart. Dimensionen des Strukturbruchs nach dem Boom. Göttingen 2016.

3 Sina Fabian, Boom in der Krise. Kon-

sum, Tourismus, Autofahren in Westdeutschland und Großbritannien 1970–1990. Göttingen 2016.

4 Ingo Köhler, „Overcoming Stagflation. Innovative Product Policy and Marketing in the German Automobile Industry of the 1970s“, in: Business History Review, Jg. 84 (2010), S. 53–78, hier S. 63; Manfred Grieger, „Der neue Geist im Volkswagenwerk. Produktinnovation, Kapazitätsabbau und Mitbestimmungsmodernisierung 1968–1976“, in: Reitmayer, Unternehmen, Essen 2008, (wie Anm. 1), S. 31–67.

5 Helmut Schmidt, zitiert nach: „Gefahr von Kettenreaktionen ist gegeben“, in: Der Spiegel, H. 34, 19. August 1974, S. 21.

6 Zur zeitgenössischen Wahrnehmung siehe den Artikel „Ende der Überflugesellschaft“, in: Der Spiegel, H. 47, 19. November 1973; Ralf Dahrendorf (Hg.), Die Energiekrise. Episode oder Ende einer Ära? Hamburg 1974.

7 Autofahrerinnen sind grundsätzlich mitgemeint, standen aber zu diesem Zeitpunkt kaum im Fokus der Automobilhersteller, was sich aber schon bald ändern sollte. Siehe dazu die später folgenden Absätze zu den „Damensorgen“.

8 Zur Ölkrise siehe Jens Hohensee, Der erste Ölpreisschock 1973–74. Die politischen und gesellschaftlichen Auswirkungen der arabischen Erdölpolitik auf die Bundesrepublik Deutschland und Westeuropa. Stuttgart 1996; zu den Reaktionen der Autonutzer vgl. Fabian, Boom in der Krise (wie Anm. 3), S. 310–330.

9 „Einige Leute stehlen schon Benzin aus fremden Tanks“, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16. November 1973; „Wen ich nicht kenne, der kriegt nichts“, in: Der Spiegel, H. 47, 19. November 1973.

10 Eigene Berechnungen aus Kraftfahrtbundesamt, Statistik des Kraftfahrzeug- und Anhängerbestandes, Neuzulassungen fabrikneuer Pkw, in: Statistisches Bundesamt (Hg.), Destatis Archiv-CD. Statistische Zeitreihen. Wiesbaden 2004.

11 Grieger, Der neue Geist im Volkswagenwerk (wie Anm. 4); Ingo Köhler, „Small Car Blues. Die Produktpolitik US-amerikanischer und deutscher Automobilhersteller unter dem Einfluss umweltpolitischer Vorgaben, 1960–1980“, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, Jg. 50 (2010), H. 1, S. 107–135.

12 UVW 174/871/1, Einführungsstudie Passat.

13 UVW 250/21/2, Scirocco Käuferstudie.

14 Köhler, „Small Car Blues“ (wie Anm. 11), S. 134.

15 UVW 174/871/1, Einführungsstudie Passat.

16 Der Fiat Panda kam 1980 auf den Markt, der Opel Corsa 1982.

17 Köhler, „Small Car Blues“ (wie Anm. 11), S. 130.

18 „Diesel muß nicht immer billiger sein“, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 24. August 1981, S. 9; „Diesel-Autos in Deutschland. Guter Kauf oder teurer Irrweg?“ In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30. Mai 1979, S. 35. Zu Dieselaautos aus historischer Perspektive zuletzt Christopher Neumaier, Dieselaautos in Deutschland und den USA. Zum Verhältnis von Technologie,

Konsum und Politik, 1949–2005. Stuttgart 2010. 19 UVW 373/437/1, Zulassungen 1979/80; „Trend zum Diesel“, in: Die Zeit vom 13. März 1981.

20 „Die Ölkonzerne brauchen ein Klima der Angst“, in: Der Spiegel, H. 26, 25. Juni 1979, S. 25.

21 Dazu die Testberichte in Bernd Ostmann, Die Chronik des Automobils seit 1946. 1970–1979: Schock und Schöpfung. Stuttgart 2009, S. 128; ders., Die Chronik des Automobils seit 1946. 1980–1989: Autos zum Leben. Stuttgart 2009, S. 96.

22 „Wir müssen sparen, sparen, sparen“, in: Der Spiegel, H. 22, 28. Mai 1979; Mathias Graumann, Die Analyse der Innovationstätigkeit deutscher Automobilhersteller auf dem Markt für Personenkraftwagen, 1975–1990. Frankfurt am Main u.a. 1993.

23 Claudia Böhler, Scirocco. Aufregend vernünftig. Der Volkswagen Scirocco 1974–1992, Wolfsburg 2008, S. 50–52.

24 Siehe die Tabelle „Bestand in den Jahren 1960 bis 2018 nach Fahrzeugklassen“ des Kraftfahrt-Bundesamtes, online abrufbar unter [http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/b\\_fzkl\\_zeitreihe.html?nn=652402](http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/b_fzkl_zeitreihe.html?nn=652402) [9.1.2018].

25 Zum Konsum für Arbeitnehmerhaushalte mit durchschnittlichem Einkommen siehe Alfred Reckendrees, „Konsummuster im Wandel“, in: ders. (Hg.), Die bundesdeutsche Massenkonsumgesellschaft, 1950–2000. Berlin 2007, S. 28–61; zu Autofahrerinnen siehe Rolf-Dieter Möller, „Autofahrerinnen – ihr Fahrerlaubnisbesitz, als Alter von Kraftfahrzeugen sowie ihre Verkehrsdelinquenz – aus der Sicht der beim Kraftfahrt-Bundesamt geführten Register“, in: Aral AG (Hg.), Autofahrerinnen. Essen 1988, S. 69–92.

26 „Frau und Auto“, VW Report 7.

27 „Der Mensch als Autofahrer“, VW Report 4.

28 Vgl. dazu Ausschnitte aus der WDR-Verkehrserziehungssendung „Der 7. Sinn“, online abrufbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=xixym7vGUQ4> sowie <https://www.youtube.com/watch?v=MXGNUMQThY&list=RDxixym7vGUQ4&index=2> [7.1.2019].

29 „Frau und Auto“, VW Report 7, S. 23.

30 Ebd., S. 23f. und 25.

31 Ingo Köhler, Auto-Identitäten. Marketing, Konsum und Produktbilder des Automobils nach dem Boom. Göttingen 2018, S. 300–307.

32 Autoprospekt Golf I 06/1974.

33 Ebd., S. 16; „Test VW Golf“, in: ADAC Motorwelt (1974), H. 8, S. 14f.

34 Autoprospekt Golf II 08/1983; „ADAC Fahrbericht“, in: ADAC Motorwelt 1983, H. 9, S. 16–19.

35 Ebd.

36 UVW 250/264/2, Produktvergleich VW Polo L/Polo Junior 1975.

37 Christopher Neumaier, „Die Einführung des ‚umweltfreundlichen Autos‘ in den 1980er-Jahren im Spannungsverhältnis von Wirtschaft, Politik und Konsum“, in: Themenportal Europäische Geschichte, 2012, online abrufbar unter [www.europa.clio-online.de/essay/id/artikel-3626](http://www.europa.clio-online.de/essay/id/artikel-3626) [16.1.2019].

## Projektaufruf

### Eine Stadt – 151 Nationen

Publikation zur Geschichte des *Integrationsreferats* anlässlich seines 45-jährigen Bestehens

Wolfsburg hat sich, so heißt es im Integrationskonzept der Stadt, „durch Zuwanderer unterschiedlichster Herkunft mit all ihrem Wissen, Können und kulturellem Erbe zu der jungen, dynamischen und erfolgreichen Stadt entwickelt, die sich uns heute präsentiert“. In einem gemeinsamen Projekt des Integrationsreferats der Stadt Wolfsburg und des Instituts für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation soll eben diese Vielfalt abgebildet werden – jedoch nicht über die Menschen, sondern über einzelne Objekte und die dazugehörigen Geschichten. Dafür suchen wir Vertreterinnen und Vertreter aus allen 151 Nationen, aus denen sich unsere Stadt aktuell zusammensetzt, die über einen Gegenstand mit ihren Herkunftsländern verbunden sind. Die Dinge – ob Gabel, Vase, Schal, Tischdecke, Brief, Brotdose oder Ohrring – verraten erst über ihre Geschichte den Bezug zum

Herkunftsland. Dabei können es auch Objekte sein, die nachfolgende Generationen von ihren Eltern oder Großeltern geschenkt bekommen haben. Wichtig ist uns allein, dass die Gegenstände aus dem Herkunftsland kommen. Wir möchten die Objekte fotografieren und die dazugehörige Geschichte für Sie aufschreiben – Sie müssen sie uns allein erzählen! Gemeinsam mit Ihrem Vornamen möchten wir die Objekte und ihre Geschichten auf verschiedenen Wegen in der Stadt bekannt machen, denn die Geschichten hinter den Objekten repräsentieren die Vielfalt unserer Stadt.

Bitte kontaktieren Sie bei Interesse Aleksandar Nedelkovski (Geschichtswerkstatt) oder Jessica Grebe (FSJ-Kultur, IZS) per E-Mail ([aleksandar.nedelkovski@stadt.wolfsburg.de](mailto:aleksandar.nedelkovski@stadt.wolfsburg.de) oder [jessica.grebe@stadt.wolfsburg.de](mailto:jessica.grebe@stadt.wolfsburg.de)) oder telefonisch (05361.275736).



Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges suchte die deutsche Zusammenbruchsgesellschaft nach Orientierung. Geprägt von der Erfahrung eines radikalen diktatorischen Konformismus der NS-Zeit war die politische und gesellschaftliche Ordnung noch äußerst fragil. Die Westbindung, der Aufbau einer parlamentarischen Demokratie und einer freiheitlichen Marktökonomie setzte sich in der jungen Bundesrepublik alsbald als Modell durch, um die Identitätsleere der schuldbeladenen nachfaschistischen Gesellschaft durch eine neue, zukunftsfähige Wertebasis aufzufüllen. Große Bedeutung kam in dieser Transformationsphase dem expansiven wirtschaftlichen Wachstum zu, das sich in Westdeutschland in den ‚langen 1950er Jahren‘ entfaltete. Die raschen Erfolge des Wiederaufbaus verliehen der Vision des gesellschaftlichen Aufbruchs Kraft und Legitimation.

„Wohlstand für alle“ – in diesem 1957 vom Wirtschaftsminister Ludwig Erhard proklamierten Leitsatz der Sozialen Marktwirtschaft spiegeln sich gleichermaßen die Erwartungen und Versprechungen wider, dass das neue Wirtschafts- und Sozialsystem breiten Teilen der Bevölkerung zu sicheren Arbeitsplätzen, steigenden Einkommen und modernen Lebensstandards verhelfen werde. Tatsächlich hatte die westdeutsche Wirtschaft seit der Währungsreform 1949 rasant an Fahrt aufgenommen. Allein bis 1954 verzeichnete sie im Jahresdurchschnitt eine Steigerung der Produktion von Waren und Dienstleistungen (Bruttoinlandsprodukt) um fast neun Prozent. Die Arbeitslosenquote sank binnen einer Dekade von über zehn Prozent (1950) auf Vollbeschäftigungsniveau ab.<sup>1</sup> Gleichwohl blieb die bundesdeutsche Gesellschaft weiterhin – und dies durchaus nachhaltig – von sozialer Ungleichheit geprägt. Nur langsam begannen die mittleren und gerade auch die niedrigeren sozialen Schichten von der Prosperität zu profitieren. In den 1950er Jahren galt es für die meisten Deutschen weiterhin, einen Großteil ihres Geldes für Grundbedürfnisse nach Nahrung, Energie, Wohnen und Gütern des alltäglichen Bedarfs aufzuwenden. Im noch „kleinen Wohlstand“<sup>2</sup> des beginnenden sogenannten Wirtschaftswunders mussten sich die meisten Arbeiter- und Angestelltenfamilien finanziell noch arg strecken, um ihre Haushalte mit neuen Möbeln, Kühlschränken oder Waschmaschinen zu bestücken.<sup>3</sup> Entscheidender aber war, dass die westdeutsche Gesellschaft den Konsum als kollektive Motivation für ihre Leistungsbereitschaft im Wiederaufbau entdeckte. Allein die Aussicht, früher oder später selbst an der wirtschaftlichen Prosperität teilhaben zu können, stärkte die Akzeptanz der neuen Ordnung. Das materialistische Leitbild der „Konsumdemokratie“ bot in dieser Hinsicht die ideale Brücke, auf der sich die bundesdeutsche Gesellschaft nach dem Vorbild der USA ihren Weg zu Freiheit, Selbstbestimmung und Pluralität bahnte.<sup>4</sup> Das sichtbarste Symbol für das Wohlstandsversprechen bildete die neue Vielfalt der Waren, die in Schaufenstern und Werbefotos den gemeinsamen Traum von Fortschritt und sozialem Aufstieg glaubhaft machten.

Insbesondere das eigene Automobil avancierte für viele zunächst zur Projektionsfläche, dann zum real gewordenen Sinnbild dafür, dass sich der Wunsch nach einem modernen Leben erfüllen würde. Dabei mag man es als eine gewisse Ironie empfinden, dass nun gerade das am Reißbrett des Nationalsozialismus entworfene Volks-Auto seinen Platz in der Geschichte als Kultobjekt einer Gesellschaft wiederfand, die Uniformität und Konformismus zu überwinden hoffte. Die Antwort auf die

## Auf den Spuren der Konsumdemokratie

### Die Automobilisierung und der Volkswagen in der jungen Bundesrepublik

VON INGO KÖHLER

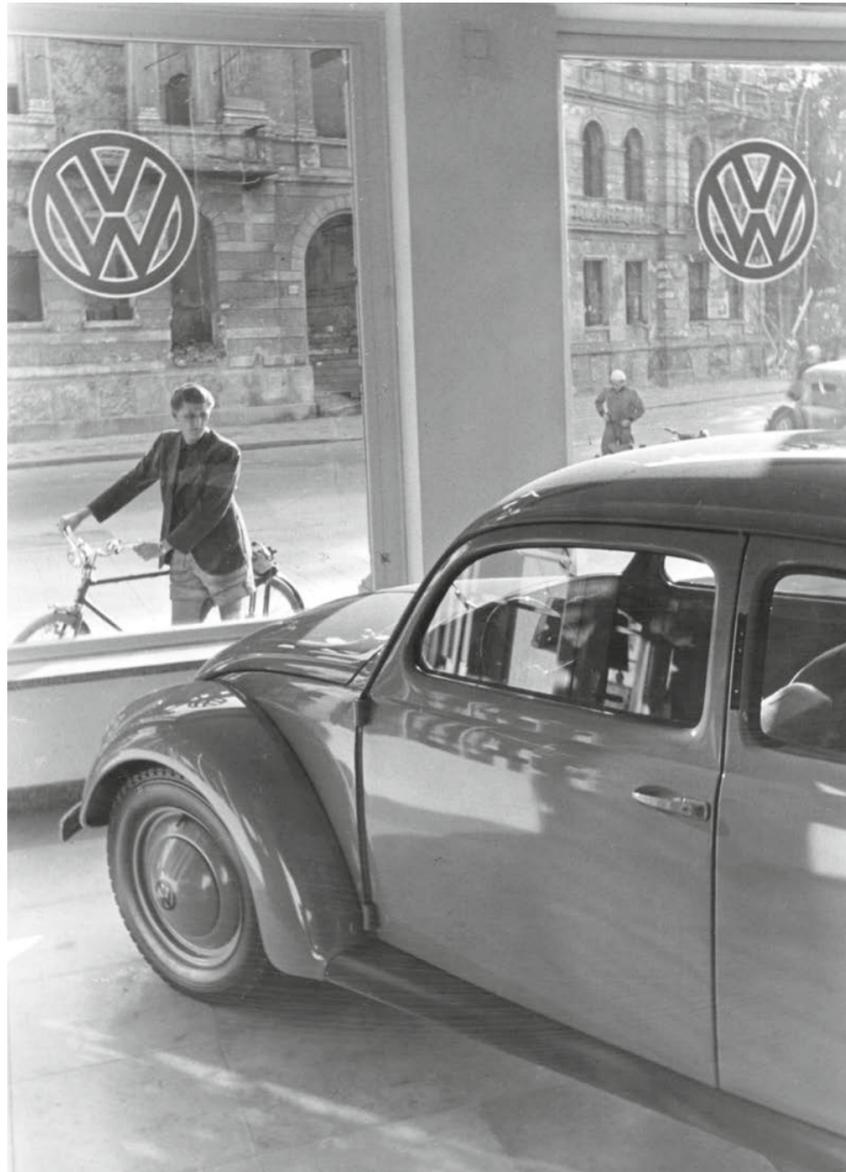


Abb. 1: VW-Käfer in einem Schaufenster, 1948; Klaus Collignon/Süddeutsche Zeitung Photo

Frage, warum der VW 1200/1300 diese Anziehungskraft entfaltete, liegt zumindest vordergründig auf der Hand: Es war das Modell, mit dem die meisten Deutschen den Einstieg in die Automobilität fanden. Über Jahrzehnte führte der Käfer aus Wolfsburg weltweit die Liste der meist produzierten und verkauften Automobile an. Design, Leistung, Konfiguration und nicht zuletzt der Preis entsprachen ganz dem Ideal eines Maßhalte-Autos. Für hunderttausende westdeutsche Arbeiter- und Angestelltenhaushalte, die in den 1950er und beginnenden 1960er Jahren nach und nach die Einkommensschwelle für den ersten Autobesitz überschritten, bildete es einen vernünftigen Kompromiss zwischen

Sparzwang und Produktnutzen.<sup>5</sup> Speziell der VW Käfer stand wie kein anderes Pkw-Modell für die automobilen Erstausrüstung und damit für die Einlösung des Versprechens, baldigst an der Konsumdemokratie teilhaben zu können.

Ebenso idealtypisch verkörperte das ‚Standardmodell‘ des deutschen Wirtschaftswunders die Verbindung aus Produktions- und Konsumgut, fordistischer Serienherstellung und Massenverbreitung. Der Volkswagen war das erfolgreichste Fabrikat einer Branche, von der ökonomische Multiplikationseffekte ausgingen, die sie zu einem Leitsektor des Rekonstruktionsprozesses werden ließen. Mit dem Übergang in die Massenproduktion

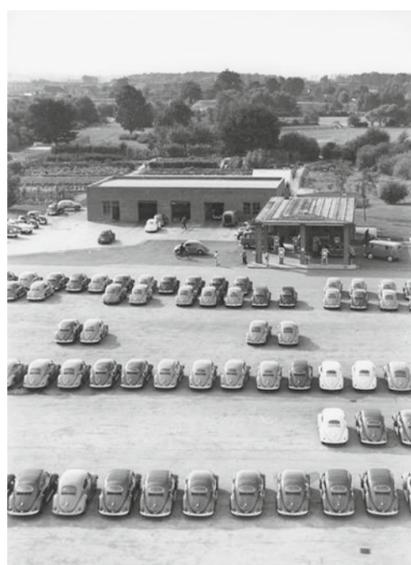


Abb. 2: Autowerkstatt, 1954; Foto: Willi Luther (F-LUT-0662)



Abb. 3: „VW-Pflegestation“ der Joseph Hotz K.G.; (Ausschnitt) Foto: Willi Luther (F-LUT-0636)

von Automobilen entfaltete sich rasch ein komplexes Industriesystem von Herstellern, Zulieferern sowie Dienstleistungsbetrieben, Autohändlern, Werkstätten oder Tankstellen (Abb. 2/Abb. 3). Frühe Exporterfolge und öffentliche Investitionen in die brach liegende Verkehrsinfrastruktur machten die Pkw-Industrie zu einem Motor für Wachstum und Beschäftigung. „Jeder Siebente lebt vom Automobil“ bilanzierte der Verband der Automobilindustrie in den 1960er Jahren – und schuf damit einen bis heute immer wieder hörbaren Leitsatz, mit dem die Branche (nicht nur) in Krisen auf ihre unverzichtbare Bedeutung für die Volkswirtschaft hinweist.<sup>6</sup>

Der Dreiklang aus Produktion, Konsum und Freiheit komplettierte sich schließlich durch die spezifischen Nutzungs- und Aneignungsarten des Produktes in den Händen ihrer Käuferinnen und Käufer. Das Automobil war eben auch ein ‚Mittel zum Zweck‘, vermittelte individuelle Mobilität und damit das Hochgefühl von Bewegungsfreiheit. Für viele Menschen öffnete sich erstmals am Steuer ihres privaten Pkws die Möglichkeit, mit hoher Geschwindigkeit und unabhängig von Fahrplänen und Haltepunkten an ein Ziel ihrer Wahl zu gelangen. Anders als das Motorrad bot es zudem einen Wetterschutz und ein Platzangebot für die Familie und Gepäck. In seinem Inneren schuf das „Zimmer mit Motor“ Raum für Privatheit.<sup>7</sup> Der Fahrer kontrollierte und lenkte das Gefährt nicht nur, er verschmolz gewissermaßen mit dem Objekt und konnte eine ganz persönliche Freude am Fahren empfinden. Diese Individualität verband sich zugleich mit einer permanenten Außendarstellung. Ähnlich wie die Kleidung zählte das eigene Automobil zu den wenigen Waren, mit denen man sich in der Öffentlichkeit bewegte – und so wie diese bereits über Jahrhunderte von den Menschen genutzt wurde, um den eigenen Lebensstil oder die Gruppenzugehörigkeit zu demonstrieren, avancierte auch der Pkw zu einem starken Instrument der sozialen Repräsentation.<sup>8</sup> Seine Faszination bezog das Automobil somit als Ausweis der eigenen Persönlichkeit und des gesellschaftlichen Status. Hinter dem individuellen Wunsch, in den Kreis der Fahrzeugbesitzer aufgenommen zu werden, stand jedoch immer auch die kollektive Vision einer modernen mobilen Gesellschaft nach dem Vorbild der amerikanischen Lebensart.

In seiner Eröffnungsrede zur *Internationalen Automobilausstellung* von 1959 stellte Ludwig Erhard heraus, die Automotorisierung ver helfe der deutschen Bevölkerung „zu immer besserer und freierer Lebensführung“.<sup>9</sup> Der Verkehrsminister Hans-Christoph Seebohm schrieb dem Automobil gar die Kraft zu, Klassenunterschiede zu verwischen, Freizügigkeit und Wohlbefinden zu verbreiten. Es habe „die gesellschaftliche Struktur aller der Freiheit verpflichteten Völker und Menschen so entscheidend gewandelt [...], wie es in früheren Jahrhunderten nur große Kriege, Revolutionen, ja sogar nur Religionsverkündigungen erreicht haben“.<sup>10</sup> Viele derartige Äußerungen stilisierten die Automotorisierung als unverzichtbare Voraussetzung für einen Prozess der Demokratisierung und zur Abwehr totalitärer Gesellschaftsformen. Konnotiert mit westlichen Freiheitsidealen rückte die Förderung des Individualverkehrs in die Rolle eines gesamtgesellschaftlichen Projektes der Erneuerung, das von Politik, Medien, Kirchen und Sozialverbänden einhellig befürwortet wurde. Dieser Konsens trieb einige Blüten: So ist heute kaum mehr bekannt, dass 1952 jedwede Geschwindigkeitsbeschränkung in Stadt und Land aufgehoben wurde, *Fortsetzung auf Seite 6*



Abb. 4: Blick von der Oebisfelder Straße (B 188) zur Berliner Brücke, 1963; Foto: Willi Luther (F-LUT-2-0453)



Abb. 5: Einweihung des St.-Annen-Knotens, 1973. Das erste Verkehrsbauwerk großen Stils in Wolfsburg mit zwei Ebenen kostete 16 Millionen Mark, von denen der Bund 9 Millionen übernahm; Foto: Fritz Rust (IZS, 73632)



Abb. 7: „Käfer-Parade“ am VW-Ledigenheim, 1958; Foto: Willi Luther (F-LUT-2-0745)

*Fortsetzung von Seite 5* um die neuen Ideale von Freiheit und Selbstverantwortung zu unterstreichen – ein Versuch, der 1957 abgebrochen werden musste, als immer mehr Verkehr zu massiv steigenden Unfallzahlen in den Innenstädten führte (Abb. 4).<sup>11</sup>

Ebenso radikal wurden bis in die 1970er Jahre viele deutsche Großstädte durch mehrspurige Straßenschneiden „autogerecht“ umgestaltet (Abb. 5), neue Landesstraßen und Autobahntrassen projektiert, während Bahn und Nahverkehr zunehmend zugunsten der individuellen Volksmobilität hintan standen.<sup>12</sup> Tatsächlich gestalteten die neuen, auf Automotorisierung ausgelegten Verkehrsnetze die Alltags- und Landschaftswelten gravierend um. Die neue Mobilität formte die Siedlungs- und Raumordnungsstrukturen um. Mit der Suburbanisierung der Vorstädte verband sich der Wunsch nach dem Haus im Grünen eng mit der Verfügbarkeit des Autos. Arbeits- und Wohnstätten trennten sich räumlich voneinander. Zugleich eröffneten sich neue Freizeit- und Erlebnismöglichkeiten, da nun selbst entfernte Sehenswürdigkeiten, Einkaufs- oder Urlaubsziele unkompliziert erreichbar wurden. Die automobilen Konsumdemokratie stand somit gewissermaßen für eine Entzerrung des Zusammenlebens und für den wachsenden Wunsch nach hedonistischer Selbstentfaltung.

In der kollektiven Erinnerung stehen die ‚Wirtschaftswunderjahre‘ heute für eine rasche und unkomplizierte Transformation der jungen Bundesrepublik in eine Gesellschaft der Autofahrer. Unabhängig davon, wie intensiv dieses Bild in unseren populären Medien gezeichnet wird, geht es doch ein Stück weit an der historischen Realität vorbei. Viele historische Dokumentationen präsentieren bereits die 1950er und beginnenden 1960er Jahre als Zeital-

ter der Massenmotorisierung. Indem sie bunte Pkw-Werbungen und die wackligen Schmalspur-Familienfilme von der ersten Urlaubsfahrt mit dem VW Käfer nach Italien reproduzieren, sitzen sie der romantisierenden, ehemals gesellschaftspolitisch erwünschten Inszenierung der automobilen Konsumdemokratie auf, in deren Genuss weite Teile der Bevölkerung deutlich langsamer kamen als suggeriert.

Im Jahr 1950 verfügten gerade einmal elf von 1.000 Einwohnern, demnach lediglich rund ein Prozent, über ein Automobil. Diese sogenannte Pkw-Dichte erhöhte sich bis 1960 auf rund acht, bis 1962 auf zehn Prozent. Weiterhin lag der Motorisierungsgrad aber niedriger als in England oder den USA, wo bereits jeder Dritte über einen Pkw verfügte.<sup>13</sup> Zudem wurde in Westdeutschland die Mehrzahl der Fahrzeuge noch für gewerbliche Zwecke angemeldet. Zu Beginn der 1950er Jahre entfielen fast neunzig Prozent der Zulassungen auf die Gruppe der Selbständigen, auf Ärzte, Apotheker, Kaufleute oder Landwirte. Noch blieb das Auto für die meisten Bürger ein Sehnsuchtsobjekt hinter Schaufensterscheiben (Abb. 1).

Die Nachfrage privater Haushalte sprang erst mit einer deutlichen Verzögerung an. Der Pkw-Absatz verdoppelte sich zwischen 1955 und 1960 auf rund eine Million verkaufte Exemplare, von denen erst jetzt die Mehrzahl in private Hände gingen.<sup>14</sup> Es war wiederum der Staat, der einen nicht unerheblichen Beitrag zur Entfesselung der Motorisierung leistete. Bis Mitte der 1950er Jahre stuft der Fiskus den Privatbesitz eines Pkw noch als Luxus ein und belegte ihn mit einer Kfz-Steuer, die mehr als ein Monatsgehalt eines Durchschnittsverdieners verschlang. In einem klaren Bekenntnis zur Konsumdemokratie wurde diese Steuerlast ab 1955

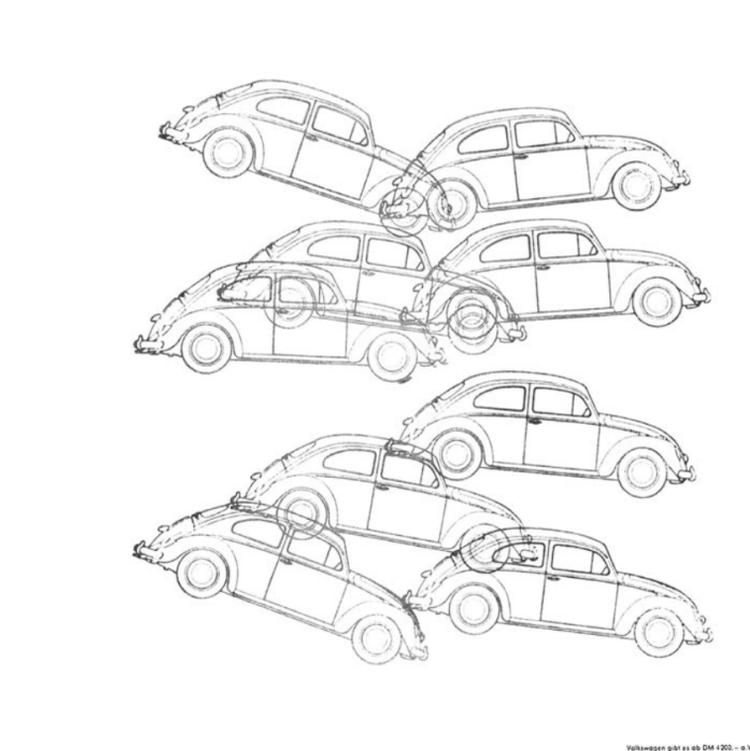
stark abgesenkt. Nun konnten auch private Pkw-Halter Werbungskosten für die allmorgendliche Fahrt zum Arbeitsplatz geltend machen. Dies waren starke Anreize, um das Auto vom Luxusgut der Wenigen zum Alltagsgut für Jedermann werden zu lassen.<sup>15</sup>

Tatsächlich begann sich das Automobil auch in einkommensschwächeren Gruppen zu verbreiten. Dabei folgte die Automotorisierung dem Muster eines Fahrtreppeneffektes, der die Ungleichheit und Ungleichzeitigkeit im Auto-Besitz niemals nivellierte. Gliedert man die Pkw-Haltung nach sozialen Statusgruppen, so verfügten 1962 rund 67 Prozent aller Selbständigen, vierzig Prozent der Beamten und Angestellten sowie 22 Prozent der Arbeiter über einen privaten Pkw. Zehn Jahre später gehörte der eigene, oft schon höherwertige Wagen in mehr als drei Vierteln der beiden höher situierten Gruppen schon zur Selbstverständlichkeit, während gerade erst jede zweite Arbeiterfamilie damit ausgestattet war. Von einer echten Automotorisierung konnte in der Bundesrepublik also erst seit Ende der 1960er, für Viele auch erst in den 1970er Jahren gesprochen werden.<sup>16</sup> Für den Erfolg der Konsumdemokratie bereits in den ‚Wirtschaftswunderjahren‘ war allerdings weniger entscheidend, auf welchen Konsumstufen sich die Sozialgruppen einreihen. Wichtiger war, dass immer breitere Bevölkerungsteile überhaupt auf der Fahrtreppe Platz fanden und als Mitglieder der neuen Auto-Gemeinschaft das Gefühl von sozialer Integration und Aufstieg teilten.

Der VW Käfer war genau für diesen Einstiegsmoment von Millionen Konsumbürgerinnen und -bürgern das Vehikel der Wahl. Wenn man über Jahre mit knappen Finanzen hin- und her rechnen muss, berichtete eine VW-Käuferin bereits 1958 von ihrem Erlebnis des Autokaufs, „so ist man schon recht stolz, wenn man sich plötzlich Autobesitzer nennen kann“.<sup>17</sup> Die emotionale Bindung zwischen Objekt und Mensch prägte sich beim ersten eigenen Auto besonders intensiv aus. Die beständige Pflege, das all-samstagliche Waschen oder die eigenhändige kleine Reparatur dienten nicht nur dem rationalen Wertehalt, sondern entfalteten eine kollektiv ausgelebte deutsche Automobilkultur, in der die Aneignung des Produktes, seines Freizeit- und Erlebniswertes, immer aber auch die persönliche Repräsentation nach außen in den Mittelpunkt rückten. Der VW Käfer auf dem Parkplatz vor dem Haus dokumentierte den eigenen beruflichen und sozialen Aufstieg in den Kreis der Fahrzeughalter. Beim Automobilkauf ging es zu dieser Zeit noch primär darum, dass man sich überhaupt einen Pkw leisten konnte.

Dass die Wahl der Erstbesitzer äußerst oft auf dieses Modell aus Wolfsburg fiel, war keineswegs Zufall, sondern auch der Firmenstrategie geschuldet. Ein rascher Blick über die Angebotslage auf dem deutschen Automobilmarkt Ende der 1950er Jahre verdeutlicht, dass kein Hersteller über Jahre so deutlich auf die Erstnutzer-Klientel abzielte wie Volkswagen. Der Markt teilte sich gewissermaßen in einer friedlichen Koexistenz der Anbieter auf. Die Konkurrenten bedienten mehrheitlich die Mittel- und Oberklassensegmente, für die bereits eine Nachfrage der „Besserverdienenden“ bestand. An der Basis der Gesellschaft erfolgte die Motorisierung zunächst über Motorräder und eine kurze Zeit lang populäre Kleinvehikels wie den Messerschmitt Kabinenroller, das Fulda-Mobil oder die BMW Isetta.

Den ersten vollwertigen Pkw im Klein- und Kompaktwagensegment bildete der VW 1200. Der Basispreis des Standard-



### Ihr Volkswagen seid Euch doch alle gleich.

Wenn man einen kennt, kennt man alle. Aber es ist nicht genug, daß alle Volkswagen gleich aussehen. Sie müssen auch alle gleich gut sein. Sie sind es. Wenn Sie einen Wagen wieder und wieder bauen und ihn dabei wieder und wieder verbessern, dann wissen Sie, wie man's macht. Wir bauen den Volkswagen 3600 mal am Tag. Und das schon ziemlich lange. Wir wissen, wie man's macht. Wie man's gut macht, weil wir's oft machen. Wie man's besser macht, weil wir's schon lange machen. Deshalb sind alle Volkswagen gleich gut. Gleich langlebig. Gleich zuverlässig. Gleich leicht zu fahren und zu pflegen. Und gleich leicht zu reparieren. Ist das nicht eine außergewöhnliche Geschichte? Nein. Sie ist so alltäglich wie ... nun ja ... der Volkswagen.

Abb. 6: VW-Werbung „Ihr Volkswagen seid Euch doch alle gleich“, im Original in Farbe, erschienen 1963 im Spiegel; Heritage/Volkswagen Aktiengesellschaft

modells lag Ende der 1950er Jahre bei deutlich unter 5.000 DM, was immer noch etwa dem durchschnittlichen Jahresgehalt eines Arbeitnehmers entsprach. Während die Löhne und Gehälter in den Folgejahren jeweils zweistellige Zuwachsraten verzeichneten, gelang es der Volkswagen AG, diesen Verkaufspreis überaus lange stabil zu halten. Hier zeigten sich die Vorteile einer weitestgehend standardisierten Massenfertigung nur eines, allein vorsichtig variierten Fahrzeugmodells. Mit steigendem Wohlstand rückte der VW Käfer als Erster in die Reichweite der neuen Automobilkunden. Zwar gab es mit der Präsentation des Opel Kadett und alternativen Importwagen zunehmend auch im Kleinwagenbereich Konkurrenz. Mit einem beständig hohen Marktanteil von zum Teil weit über dreißig Prozent dominierten der Käfer und seine Verwandten jedoch das Straßenbild der 1960er Jahre (Abb. 7). Die Volkswagen AG profitierte somit von der Konsumdemokratie und schob sie mit seinen wirtschaftlichen, preisgünstigen und augenfällig designten Fahrzeugen entscheidend mit an.

Nach diesen Boomjahren drohten die Wolfsburger dann aber ebenso ein Opfer der neuen Konsumkultur zu werden. Mit fortschreitender Reife des Automobilmarktes wandelten sich die Nachfragerstrukturen nachhaltig. Immer mehr Menschen verfügten bereits über ein Automobil. Damit verlagerte sich der Bedarf von der Erstbeschaffung hin zum Ersatzkauf. Bereits 1967 erwarben erstmals mehr Autobesitzende als Neukunden ein Fahrzeug.<sup>18</sup>

Aufgrund des höheren gesamtgesellschaftlichen Wohlstands wandelten sich parallel auch die Bedürfnisse und Ansprüche der Käuferinnen und Käufer. Einfach ‚nur‘ Fahrzeughalter zu sein, reichte längst nicht mehr aus, um das Auto für den demonstrativen Konsum und die soziale Abgrenzung zu instrumentalisieren. Nach ihrer Etablierungsphase drängte die Konsumdemokratie nun in Richtung einer Differenzierung und Pluralisierung des Kaufverhaltens. Bei jedem Fahrzeugwechsel bevorzugten die Kunden nun Automobile, die ein Mehr an Leistung, Komfort und Sicherheit boten. Mit diesem Phänomen des sogenannten aufsteigenden Konsums drängte die Nachfrage vermehrt in

die Mittel- und Oberklasse. Größere, besonders sportliche oder hochwertige Pkw rückten nun auf die Wunschliste der Deutschen. Selbst in den unteren Segmenten sollten die Fahrzeuge über Design- oder Ausstattungselemente verfügen, die es Fahrer wie Fahrerinnen ermöglichten, seinen beziehungsweise ihren persönlichen Lebensstil auszudrücken. Für die Hersteller bedeutete dies, ihre Produktpaletten auszuweiten. Den Autokäufern und -käuferinnen sollte in möglichst jedem Segment eine Produktalternative geboten werden, um ihnen den Umstieg unter dem Dach der eigenen Marke zu erleichtern und so die Kundenbindung zu stärken. Gerade bei diesem wichtigen Schritt zeigte die Volkswagen AG lange Anpassungsprobleme. Die Absätze sanken beträchtlich. Das Wolfsburger Unternehmen versuchte zwar die Käfer-Monokultur durch einige Produktableitungen aufzuweichen, doch selbst die vielfach preisgekrönten, in lockerer Selbstironie gestalteten Werbekampagnen des Konzerns konnten den Lebenszyklus des ‚Wirtschaftswunder-Autos‘ kaum verlängern. Erst in Kombination mit Audi und im Zuge der Präsentation des innovativen Produktprogramms aus VW Golf, Passat, Polo und Scirocco gelang es der Volkswagen AG seit der Mitte der 1970er Jahre wieder den Nerv der Käuferinnen und Käufer zu treffen.<sup>19</sup>

Jetzt war auch die Zeit, in der sich die in den 1950er Jahren als gesellschaftspolitisches Projekt gefeierte automobiler Konsumdemokratie mit wichtigen weiteren Komponenten anreicherte: Hierzu zählte die tatsächliche Vervollständigung der Massmobilität sowie der Übergang von einem Verkäufer- zu einem wettbewerbsintensiven Käufermarkt. Vor allem aber ging mit der neuen Vielfalt der Warenwelt auch eine Pluralisierung der Wünsche, Nutzungsformen und Wahrnehmungen des Automobils einher. Dies bedeutete auch, dass erstmals im Gefolge der Ölpreiskrisen offene Kritik an den negativen Auswirkungen des Automobils auf die Umwelt und Gesundheit aufkam. Wie die jüngste Schizophrenie in den Parallelentwicklungen von Diesel-Affäre und unablässigen SUV-Boom zeigt, muss die Balance zwischen den wichtigen Werten eines freiheitlichen Konsumindividualismus und der kollektiven Abwägung seiner

Folgekosten immer wieder neu ausgehandelt werden.

Privatdozent Dr. Ingo Köhler ist Wirtschafts- und Unternehmenshistoriker am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Georg-August-Universität Göttingen. Zu seinen Forschungsschwerpunkten zählen die Automobilgeschichte, die historische Bedeutung von Konsum und Marketing sowie die Geschichte von Familienunternehmen. Sein Buch „Auto-Identitäten“ erschien 2018 bei Vandenhoeck & Ruprecht.

Ingo Köhler

## Auto-Identitäten

Marketing, Konsum und Produktbilder des Automobils nach dem Boom



1 Dazu Werner Abelshäuser, Wirtschaftsgeschichte der Bundesrepublik Deutschland, 1945–1980. Frankfurt am Main 1983, S. 104; Michael von Prollius, Deutsche Wirtschaftsgeschichte nach 1945. Göttingen 2006, S. 87.

2 Michael Wildt, Vom kleinen Wohlstand. Eine Konsumgeschichte der fünfziger Jahre. Frankfurt am Main 1996.

3 Siehe dazu Alfred Reckendrees, „Konsummuster im Wandel. Haushaltsbudgets in der Bundesrepublik Deutschland 1952–1998“, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte/Economic History Yearbook, Jg. 48 (2007), H. 2, S. 29–62, hier S. 48–50.

4 Dirk Schindelbeck, Marken, Moden und Kampagnen. Illustrierte deutsche Konsumgeschichte. Darmstadt 2003, S. 17f.

5 Friedrich Knilli, „Das Wolfsburger Große Welttheater. Kultauto Käfer als Repräsentation des deutschen ‚Wirtschaftswunders‘“, in: Kultur und Technik, Jg. 22 (1998), H. 2, S. 30–37; Gregor M. Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationsymbol. Zur politischen Bedeutungsprägung des Kraftfahrzeugs in Modernitätskonzeptionen des ‚Dritten Reichs‘ und der Bundesrepublik. Diss. Berlin 2008.

6 Vgl. u.a. VDA, Verkehr – Sicherheit – Umwelt. Köln 1971, S. 14.

7 Dietmar Steiner, „Automobil. Zimmer mit Motor“, in: Zukunfts- und Kulturwerkstätte (Hg.), Modern Times. Lebensstile und Inszenierungen. Wien 1995, S. 120–135.

8 Ingo Köhler, Auto-Identitäten. Marketing, Konsum und Produktbilder des Automobils nach dem Boom. Göttingen 2018, S. 107.

9 Zitiert nach Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationsymbol (wie Anm. 5), S. 133.

10 „Der Automobilsymbolismus und seine Probleme.“ Rede des Bundesministers für Verkehr Dr. Hans-Christoph Seeböhm anlässlich der Jahrestagung des Verbandes der deutschen Automobilindustrie in Baden-Baden am 26.9.1958“, in: Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Nr. 180 (1958), S. 1801f., hier S. 1801.

11 Köhler, Auto-Identitäten (wie Anm. 8), S. 109.

12 Siehe dazu Dietmar Klenke, Freier Stau für freie Bürger. Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949–1994. Darmstadt 1995, S. 70.

13 Köhler, Auto-Identitäten (wie Anm. 8), S. 44f.

14 VDA, Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft. Frankfurt am Main 1960, S. 32f.

15 Reiner Flik, „Automobil-Konsum in der Bundesrepublik Deutschland in den 1950er Jahren“, in: Rolf Spilker (Hg.), Richtig in Fahrt kommen. Automobilisierung nach 1945 in der Bundesrepublik Deutschland. Bramsche 2012, S. 162–173, hier S. 168–170.

16 Köhler, Auto-Identitäten (wie Anm. 8), S. 97.

17 Hagley Museum and Library, Ernest Dichter Papers, 2407, 37, 885.5G, Motivstudie vom Oktober 1959, S. 9.

18 Köhler, Auto-Identitäten (wie Anm. 8), S. 92f.

19 Ebd., S. 305f.

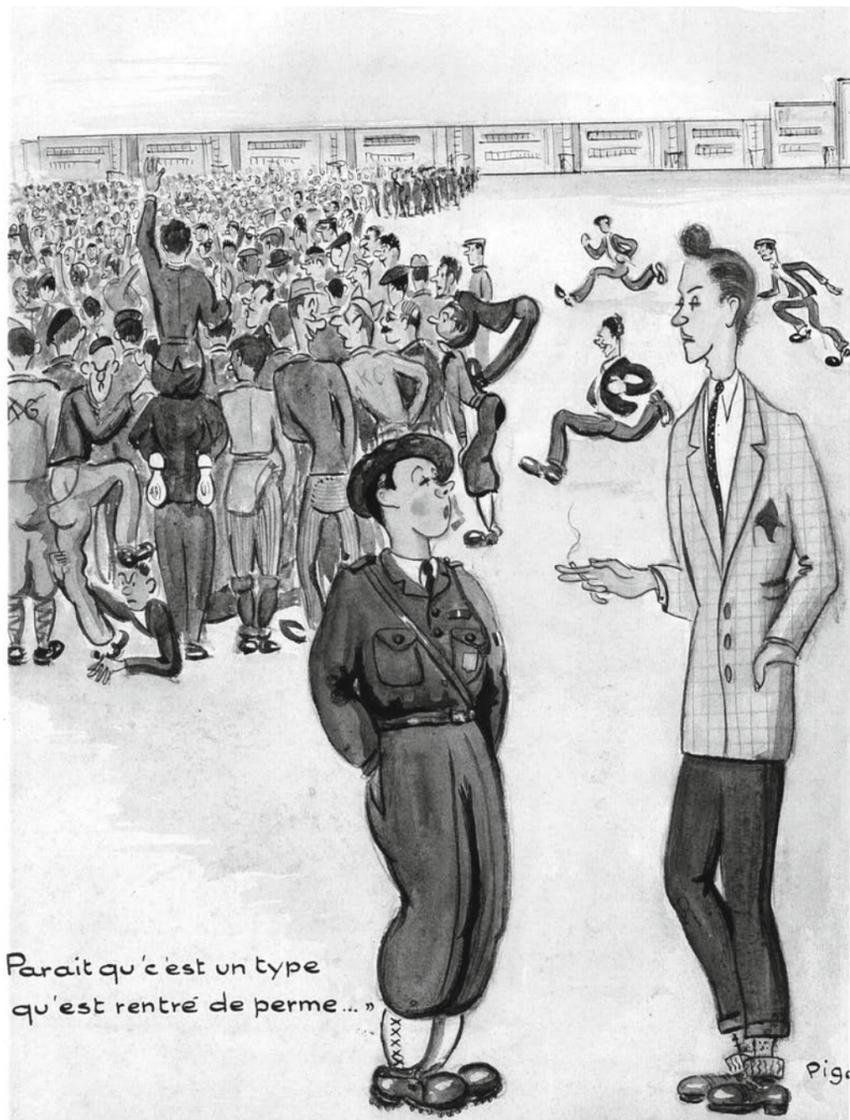


Abb. 1

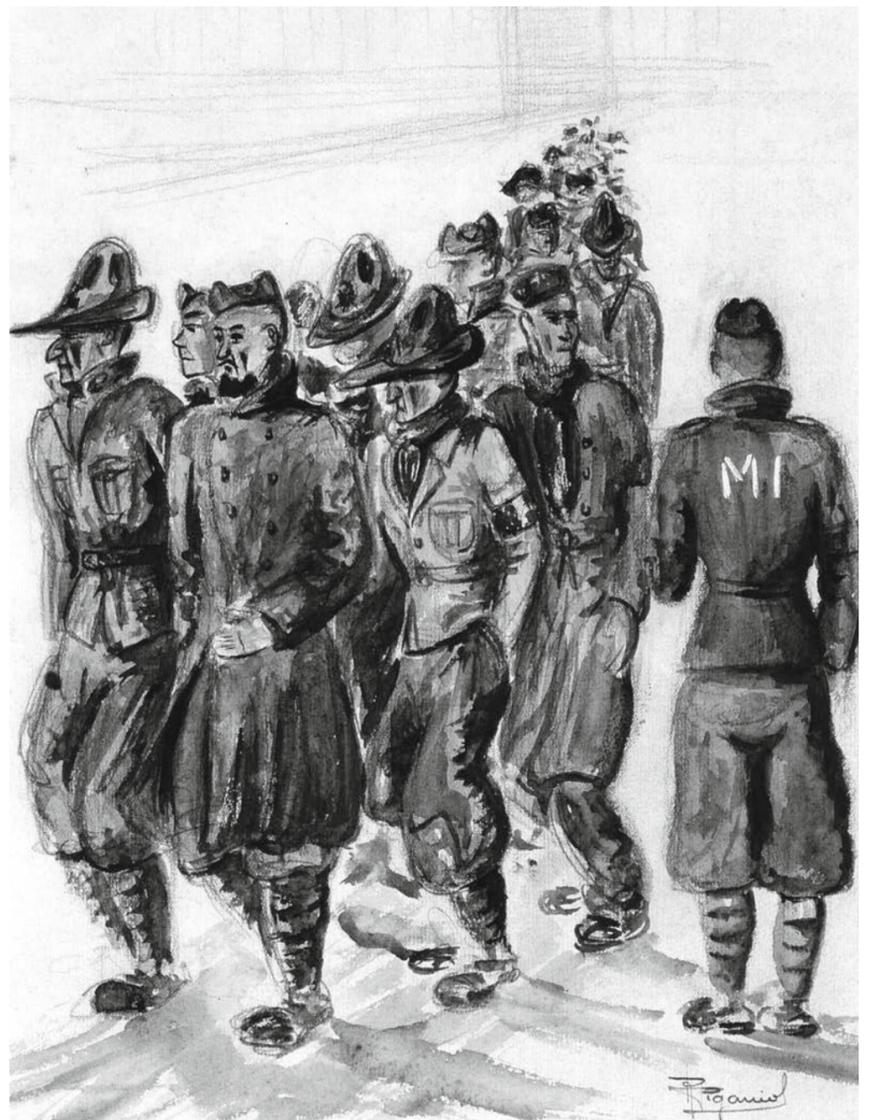


Abb. 2

**Alexander Kraus:** Unsere Vorstellung der Konzentrationslager hat sich, so hat es der Historiker Habbo Knoch in seiner monumentalen Studie *Die Tat als Bild. Fotografien des Holocaust in der deutschen Erinnerungskultur* herausgearbeitet, „über Fotografien in die Bildhaushalte nationaler Geschichtskulturen eingegraben“. Dabei habe sich schon unmittelbar nach der Befreiung eine „Bildpolitik der zerstörten Körper, eine die Momente fokussierende und Körper exponierende Kameraführung sowie eine Ästhetik des geordneten Blicks“ entwickelt, die das „Image der Lager“ strukturiert habe.<sup>1</sup> Sie haben sich in Ihrer Dissertation mit einem Bildmedium ganz anderer Art beschäftigt: mit narrativen Bildserien von Häftlingen aus NS-Zwangslagern.<sup>2</sup> Wie unterscheiden sich diese in ihrer Funktion und Ästhetik von der Fotografie, die eher einen Beweis- und Dokumentationscharakter hat und noch heute das Leitmedium zur Vermittlung des Holocaust ist?

**Jörn Wendland:** In der Tat prägen in der Erinnerungskultur immer noch Fotografien die Vorstellung, wie es in einem Konzentrationslager aussah. Dies ist umso irritierender, als dass häufig die Fotografien entweder von der SS stammen, die ein geordnetes Leben im Lager ohne Gewalt und Mord zeigen. Oder es sind Fotos alliierter Kriegsreporter nach der Befreiung, auf denen oftmals Leichenberge toter Häftlinge zu sehen sind – ohne die Zeit davor mit den millionenfachen Deportationen, Demütigungen, Gewalterfahrungen, Zwangsarbeiten und Massenmorden darzustellen (beziehungsweise darstellen zu können).

Die veränderte Perspektive ist meiner Meinung nach auch einer der größten ästhetischen Unterschiede zwischen den Fotografien aus den Lagern und den Häftlingszeichnungen. Während die Fotografien zumeist die Sicht der Täter oder der Zuschauer einnehmen, verwenden die Kunstwerke in der Regel eine

## Zwischen Selbstbehauptung, sozialem Medium und Mittel der Dokumentation

Zeichnungen des französischen Zwangsarbeiters Robert Piganiol aus der „Stadt des KdF-Wagens“.

JÖRN WENDLAND IM INTERVIEW

Opferperspektive, um das Leid der Häftlinge sichtbarer zu machen. Dabei ist die thematische Bandbreite groß. Neben der Deportation und der Aufnahme in die KZ zeichneten die Häftlinge die Enge der Baracken, den quälenden Hunger, die körperliche Erschöpfung und die katastrophalen hygienischen Verhältnisse. Andere Motive sind die Zählappelle, die Essensausgaben und die vielen Arten der Zwangsarbeit. Darüber hinaus werden oftmals Wachtürme, Stacheldrahtzäune und Häftlingsbaracken abgebildet. Hingegen drücken Landschaftsbilder, Stillleben oder Märchenszenen den Wunsch der Häftlinge nach einer friedlichen Gegenwart aus.

Ein weiterer Unterschied zu den Fotografien liegt in der großen Vielfalt an künstlerischen Ausdrucksformen: Expressive Bildsprachen wechseln sich ab mit realitätsnahen Darstellungen, farbige Aquarellbilder stehen neben dunklen Kohlezeichnungen, akademische Darstellungen folgen auf Laienbilder. Die scheinbare Subjektivität der Kunstwerke bedeutet allerdings nicht, dass sie weniger authentisch sind als Fotografien. Denn obwohl die Fotografie der Wirklichkeit entnommen zu sein scheint, stellt sie nur einen Ausschnitt dieser Wirklichkeit dar. Gleichzeitig ist dieser Ausschnitt zu interpretieren, um wiederum Rückschlüsse auf die Wirklichkeit zu erhalten. Wie Cornelia Brink in ihrer Arbeit *Ikonen der Vernichtung* herausgearbeitet hat, ist eben auch eine Fotografie

mehrdeutig, ihre Wirkung zudem abhängig „von der jeweiligen Kommentierung wie vom Ort, an dem man ihm [dem Bild] begegnet, sei es im öffentlichen Raum, als Plakat an einer Hauswand, im Gerichtssaal, im Ausstellungsraum einer Gedenkstätte für die Opfer des Nationalsozialismus oder im privaten Bereich bei der Zeitungs- oder Buchlektüre“.<sup>3</sup>

Ein paar Worte noch zu den Funktionen der Häftlingsbilder: Anders als die Täter-Fotografien, die für die SS die Effektivität der Lager dokumentierten (ohne allerdings das wahre Ausmaß der Vernichtung zu zeigen), war es der Wunsch der Häftlinge, mit ihren Bildern die Lagerwirklichkeit zu zeigen, um der Nachwelt ein Zeugnis der Ereignisse zu liefern. Viele Häftlinge trieb die Angst um, mit ihrem Tod könnte auch das Wissen um die Verbrechen der Nationalsozialisten verschwinden und niemand würde davon erfahren.

Daneben besaßen die Häftlingsbilder noch weitere Funktionen: Denn schon allein der Akt des Zeichnens, die selbstbestimmte Auswahl eines Themas, die Wahl des Zeichenstils und der Komposition bewirkte für einen kurzen Moment eine Kontrolle über das eigene Leben, die der Häftling normalerweise nicht mehr besaß. Neben dieser Funktion als Selbstbehauptung spielten die Zeichnungen auch als soziales Medium eine wichtige Rolle in der Zwangsgemeinschaft der Häftlinge. So erhielten zahlreiche Künstler für ihre Werke Lebensmittel oder an-

dere Vergünstigungen, andere fertigten Porträts aus Dankbarkeit an oder stellten Glückwunschkarten im Auftrag für andere Gefangene her.

**Alexander Kraus:** Inwieweit lassen sich die von Ihnen dargelegten Motive und Funktionen auch auf die Zeichnungen und Aquarelle des französischen Zwangsarbeiters Robert Piganiol übertragen, die dieser zwischen dem 4. März 1943 und dem 8. Mai 1945 in der „Stadt des KdF-Wagens“ gefertigt hat? Piganiol war als einer von etwa 1.500 französischen Zivilarbeitern, die über den *Service du Travail Obligatoire* (STO) zwangsweise rekrutiert wurden,<sup>4</sup> Anfang März 1943 in das Volkswagenwerk gekommen und zunächst im westlichen Teil des Gemeinschaftslagers in der „Stadt des KdF-Wagens“ untergebracht.<sup>5</sup> Wie er in seinem durch den ehemaligen Stadtarchivar Klaus-Jörg Siegfried veranlassten formalisierten Erlebnisbericht beschreibt,<sup>6</sup> hatte er sich der Anwerbung über den STO trotz Unterstützung seines Chefs nicht widersetzen können. Im Planungsbüro Ferdinand Porsches als Ingenieur eingesetzt, genoss er allerdings eine wohlwollende Behandlung – insbesondere von seinen Bürokollegen. Auch durfte er nach einem Jahr eine private Unterkunft in einem Nachbardorf von Vorsfelde beziehen und sich wie die anderen westlichen Zivilarbeiter innerhalb des Kreises Gifhorn frei bewegen. Die von ihm erstellten „Skizzen und humoristischen Zeichnungen“, wie er seine künstlerischen Arbeiten selbst benennt, ließ er Siegfried in Kopie zukommen. Würden Sie diese ebenfalls als „Ausdruck des Selbstbehauptungswillens und der Resistenz“, als Mittel der „Distanzierung“<sup>7</sup> oder „Selbstvergewisserung der eigenen kulturellen Identität“<sup>8</sup> lesen?

**Jörn Wendland:** Natürlich können auch die Werke des Zwangsarbeiters Robert Piganiol als Selbstvergewisserung, als Mittel der Distanz und Ausdruck des Selbstbehauptungswillens gelesen wer-

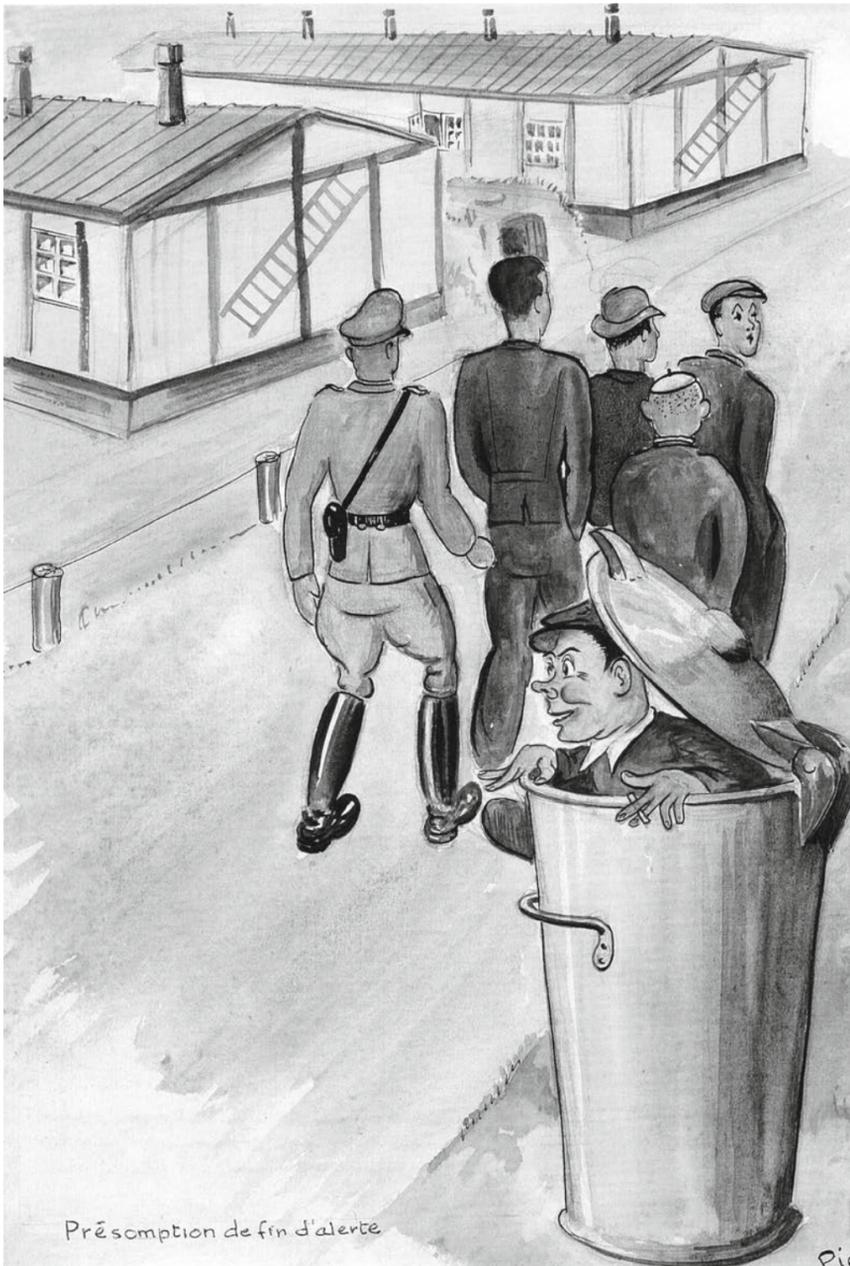


Abb. 3



Abb. 4



Abb. 5



Abb. 6



Abb. 7

den. Er war ja wie die anderen Gefangenen nicht freiwillig in Wolfsburg, er wurde gezwungen für die Nationalsozialisten zu arbeiten und insofern war das Zeichnen sicherlich eine Möglichkeit, sich vom monotonen Lageralltag zu distanzieren und für einen Moment ein Künstler zu sein, ein Mensch mit individueller Persönlichkeit, mit besonderen Fähigkeiten und Eigenarten.

Dies zeigt sich zum Beispiel in den zahlreichen Landschafts- und Architekturskizzen aus der Umgebung von Wolfsburg (Abb. 8, 9, 13, 14, 16, 19), die Piganiol aufgrund seiner privilegierten Position als französischer Zivilarbeiter vermutlich direkt vor Ort anfertigte. Kunst ist hier als Flucht vor den realen Bedingungen zu verstehen, eine Motivation, die es auch anderen Künstlern ermöglichte, die Welt des Lagers zumindest in der Imagination zu verlassen.

Andere Szenen wiederum dokumentieren den gemeinsam erlebten Lageralltag (Abb. 10). Piganiol zeichnet beispielsweise Häftlinge beim Bügeln und Rasieren (Abb. 7) oder zeigt eine Gruppe von Gefangenen, wie sie sich in der Baracke unterhalten und Karten spielen (Abb. 5). Abgebildet sind soziale Praktiken und Gewohnheiten, eine Selbstvergewisserung der eigenen kulturellen Identität, die für das Zusammengehörigkeitsgefühl dieser Zwangsgemeinschaft wichtig war.

Piganiols humoristische Bilder stellen eine weitere Möglichkeit der zeichnerischen Distanzierung von der Lagerrealität dar. Mithilfe von Humor und Ironie konnte die vielfach als absurd und grotesk empfundene Situation in den Lagern leichter ertragen werden (Abb. 1, 3, 4). Außerdem war der Humor wichtig für den Gruppenzusammenhalt. Wie Chaya Ostrower in ihrem Buch über den

Humor im Holocaust schreibt, agiert der Humor „als eine Art Schmierstoff für soziale Interaktionen, indem er zu sozialen Prozessen beiträgt und z. B. den Gruppenzusammenhalt stärkt, Spannung innerhalb einer Gruppe reduziert und eine positive Atmosphäre schafft. Jeder Ausdruck von Humor ist einzigartig und abhängig vom jeweiligen soziokulturellen Hintergrund der Gruppenmitglieder.“<sup>9</sup>

Ein Beispiel mag dies verdeutlichen: Zu sehen ist eine lange Menschenschlange, die sich im Lager vor einer Baracke bildet (Abb. 12). Ein Häftling fragt naiv: „C'est la queue pour le sucre?“ (Ist hier die Schlange für den Zucker?). Die Antwort: „No, pour le docteur!“ (Nein, für den Arzt!). Der Humor speist sich aus der Tatsache, dass diesmal niemand für Nahrung ansteht, sondern für einen Arzt. Für den hungrigen Häftling eine echte Überraschung.

**Alexander Kraus:** Auf seinen künstlerischen Arbeiten hat Piganiol nicht nur das Leben in den Lagern thematisiert, sondern immer wieder eindrucksvolle Darstellungen der Ostarbeiterinnen und Ostarbeiter oder auch der italienischen Militärinternierten gefertigt, die die vorherrschende Lagerhierarchie widerspiegeln (Abb. 2, 11, 15, 17, 18). Welche Motivation könnte diesen Arbeiten zugrunde liegen? Könnte es auch hier um die Darstellung einer „gemeinschaftlichen Häftlingsperspektive“ gehen?<sup>10</sup>

**Jörn Wendland:** Bei der „gemeinschaftlichen Häftlingsperspektive“ ist gemeint, dass es sich bei den Häftlingszeichnungen in aller Regel um keine visuelle Autobiografie handelt, die aus dem individuellen Leben einer ganz bestimmten Person erzählt, sondern um einen Querschnitt aus dem gemeinsam erlebten Lageralltag. Auch Piganiols Zeichnungen

lassen sich hier einordnen, denn sie bestehen größtenteils aus sachlichen oder humoristischen Darstellungen täglicher Lagerereignisse wie Schlange stehen, Zwangsarbeit, Waschen und Schlafen, Abbildungen der Lagerarchitektur oder eben Gruppenporträts russischer, polnischer und italienischer Zwangsarbeiter.

Allerdings machen die überlieferten Bilder auch die Lagerhierarchie sichtbar, denn Piganiol war schon in einer privilegierten Position, was ihn stark von seinen Mitgefangenen aus Russland oder von den Häftlingen in anderen Konzentrationslagern unterschied. Sinnbild für seine besondere Stellung sind für mich Piganols Aquarellbilder, einerseits malte er das Stadtschloss in Wolfsburg, andererseits russische Gefangene hinter Stacheldraht (Abb. 14, 15). Als westlicher Zivilarbeiter konnte Piganiol sich relativ frei in der Stadt bewegen, vermutlich entstand das Bild des Stadtschlusses also direkt vor Ort. Diese Freiheiten besaßen die Gefangenen aus Osteuropa nicht, sie durften ihren Lagerabschnitt nicht verlassen und waren der Willkür des Werk-schutzes ausgeliefert. Auch die Versorgung mit Lebensmitteln und Kleidung war völlig unzureichend. Die Bilder dokumentieren relative Bewegungsfreiheit auf der einen Seite gegen Leben hinter Stacheldraht auf der anderen. Vielleicht wollte Piganiol mit diesen Bildern auf die unterschiedliche Behandlung der verschiedenen Häftlingsgruppen aufmerksam machen. Allerdings zeigt er die russischen, polnischen und italienischen Zwangsarbeiter nicht als aktive Gruppe in abwechselnden Situationen, sondern mit eigenständigen Erlebnissen.

**Alexander Kraus:** Jean-Charles, selbst als Mitglied der *Jeunesse Ouvrière Française Travailleuse en Allemagne* (JOFTA)

in die „Stadt des KdF-Wagens“ gekommen – einer von der Vichy-Regierung gegründeten Organisation, bei der aber wohl allein die Funktionäre als überzeugte Parteianhänger angesehen werden können –, schreibt in seinen autobiografischen Aufzeichnungen, er hätte gemeinsam mit Piganiol 1944 eine kleine Ausstellung mit dessen humoristischen Zeichnungen und denen anderer organisiert. Dabei seien zwei Zeichnungen Piganiols, die dreiste Ungehörigkeiten zeigten, in die Hände der Gestapo gelangt. Dass sich daraus keine negativen Konsequenzen für ihn ergaben, war einer glücklichen Fügung zu verdanken: Die Zeichnungen verbrannten im Gestapo-Büro infolge eines Bombentreffers.<sup>11</sup> Losgelöst von dieser Fügung des Schicksals verdeutlicht die Episode die von Ihnen konstatierte soziale Funktion der Zeichnungen und deren „kommunikativen Zweck als Teil des sozialen Lebens in den Lagern.“<sup>12</sup> Gerade humoristische und karikierende Zeichnungen stellten in den Konzentrations- und Vernichtungslagern eine besondere Gefahr für ihre Urheber dar, zählen im Vergleich zu offiziellen Auftragsarbeiten und halblegal produzierten Bildern zu den verbotenen Werken.<sup>13</sup> Wissen Sie dennoch von vergleichbaren Ausstellungen oder Formen des gemeinsamen Bildbetrachtens?

**Jörn Wendland:** Ja, es gab Formen des gemeinsamen Betrachtens und sogar Ausstellungen von Häftlingswerken. Denn angesichts der mangelnden Privatsphäre in den überfüllten Baracken und Behausungen war eine völlige Geheimhaltung kaum möglich und so wurden auch die Bildwerke in vielen Fällen gezwungenermaßen Teil des sozialen Lebens. Allerdings gibt es kaum Aufzeichnungen über solche Ereignisse und angesichts

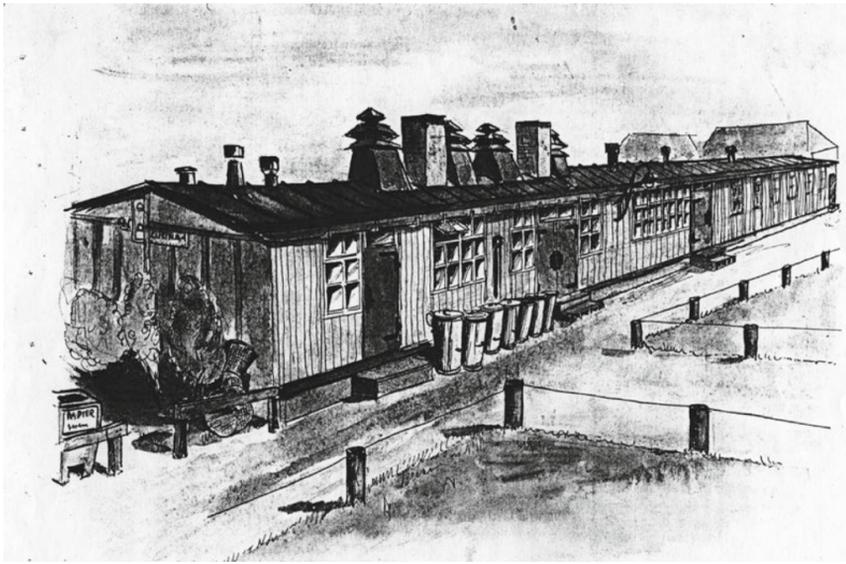


Abb. 8

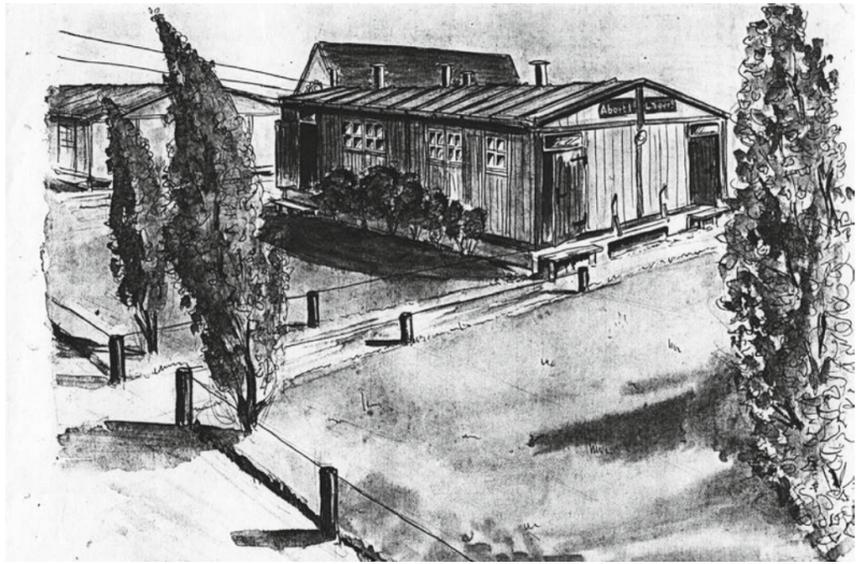


Abb. 9



Abb. 10

der immensen Gefahr für die Häftlinge waren Ausstellungen mit Sicherheit eine ganz große Ausnahme. Auch das gemeinsame Betrachten von Kunstwerken konnte gefährlich sein, da jederzeit Funktionshäftlinge etwas erfahren und an die SS weitergeben konnten.

Die in Bergen-Belsen inhaftierte Ungarin Zsuzsa Merényi etwa berichtet in einem Interview nach der Befreiung, dass ihr Notizbuch mit Zeichnungen durchaus von den Mitgefangenen angeschaut und auch kommentiert wurde.<sup>14</sup> Es diente als eine Art Zeitung, die Themen wurden ihr vorgeschlagen und am nächsten Morgen kamen die Menschen in ihre Baracke und schauten sich die Bilder an. Im Internierungslager Gurs in Südfrankreich gab es Ausstellungen, die mit Duldung der Lagerleitung stattfinden konnten. Ausgewählte Künstler präsentierten ihre Arbeiten, die zum Teil offen die schwierigen Lagerbedingungen dokumentierten. Die Bilder dieser Ausstellungen fanden sogar Käufer aus den umliegenden Ortschaften. Und im KZ Auschwitz existierte ab 1941 sogar eine Art Museum, in dem nicht nur geraubte Kunstgegenstände der Deportierten zu sehen waren, sondern auch Kunstwerke, die im offiziellen Auftrag der SS gemalt wurden oder privat für die Frauen und Freundinnen der SS-Männer entstanden.

**Alexander Kraus:** Der Historikerin Christiane Hess zufolge werden in den von ihnen zuerst genannten Zeichnungen und Bildern „nicht nur Erlebnisse und Erfahrungen von Häftlingen im Lager repräsentiert [...], sondern auch die Konflikte der Möglichkeiten von Integration und Trennung der beiden Welten, der Welt des Lagers und der erlebten, vorkonzentrationsären Welt außerhalb, sichtbar“.<sup>15</sup> Finden Sie diese Spannung auch in den Zeichnungen Robert Pigioli?

**Jörn Wendland:** Die Frage nach der

Trennung beziehungsweise der Integration der beiden Welten verstehe ich als eine sehr grundlegende und zugleich sehr schwierige Frage. Denn die Konzentrationslager sind ja nicht plötzlich und ohne Vorankündigung von einem fremden Planeten auf die Erde gekommen, sondern besitzen zahlreiche Verflechtungen mit der umgebenden Gesellschaft und ihrer Geschichte. Auch die Häftlinge hatten ein Leben vor dem KZ, besuchten Schule und Ausbildung, führten Beziehungen und Berufe, besaßen einen moralischen Kompass. Sie kamen als Persönlichkeiten ins Lager. Und die Maler und Zeichner unter ihnen hatten natürlich ihre eigene künstlerische Handschrift, geprägt durch ihre jeweilige Ausbildung, durch Interessen und durch Erfahrungen. Und all das spiegelt sich natürlich auch in ihren Bildwerken aus den Konzentrationslagern wider. Sie arbeiteten in dem Zeichenstil, der ihnen durch ihr Können am besten geeignet schien, sie benutzten die Themen, die sich aus ihrer Lagerbiografie erklären lassen und sie verwendeten das Material, das sie dem jeweiligem Lager, in das sie aufgrund ihrer Vorgeschichte deportiert wurden, entnehmen konnten. Insofern lassen sich diese beiden Welt nicht trennen.

Gleichzeitig sind die Lagerbilder auch Ausdruck eines abrupten Einschnittes in eine Künstlerbiografie. Denn ohne die Verfolgung und Deportation in die verschiedensten Lager hätte der künstlerische Werdegang vieler Häftlinge mit Sicherheit eine ganz andere Richtung genommen. Das KZ zerstörte nicht nur Leben, sondern auch Künstlerkarrieren. Selbst bekannte Arbeiten wie die von Felix Nussbaum, der im Exil seine Bilder malte, bevor er nach Auschwitz deportiert wurde und dort umkam, werden heute noch einseitig auf seine Verfolgungsgeschichte interpretiert. Nach Meinung von Jürgen Kaumkötter stellt

man so „die Eigenständigkeit der Künstler infrage und reduziert ihre Werke zu einer Opferkunst, auch wenn sie vielleicht unter ganz anderen Bedingungen und Absichten geschaffen wurden“.<sup>16</sup>

Meiner Meinung nach ist diese Spannung zwischen der Lager- und der Vorlagerwelt auch in den Werken Pigioli spürbar. Auf der einen Seite offenbaren die Bilder ein hohes künstlerisches Können: Es gibt unterschiedliche Genres zu sehen, sowohl Landschaftsbilder als auch Porträts und Karikaturen. Auch der Zeichenstil ändert sich von skizzenhaften Darstellungen zu sorgfältig komponierten Tuschezeichnungen und Aquarellbildern. Das deutet alles auf Talent und eine gute künstlerische Ausbildung hin. Gleichzeitig frage ich mich, was der Künstler alles verpasst hat. Ausstellungen? Verkäufe seiner Bilder? Anerkennung als Künstler? Und reduzieren wir nicht gerade jetzt auch seine Bilder auf seine Rolle als Häftling eines NS-Lagers? Andererseits, würden wir über seine Kunst sprechen, wäre er nicht als Zwangsarbeiter nach Wolfsburg deportiert worden? Dieses Dilemma lässt sich wahrscheinlich niemals ganz auflösen, denn dazu ist die Biografie Pigioli (und die anderer Häftlingskünstler) zu sehr mit einer der größten Verbrechen in der Menschheitsgeschichte verknüpft.

*Dr. Jörn Wendland ist Lehrer und Kulturwissenschaftler in Köln, mit Arbeitsschwerpunkten auf Comics, narrativen Bildserien und der künstlerischen Bildproduktion in den NS-Zwangslagern. Im April 2017 erschien seine Dissertation „Das Lager von Bild zu Bild“ im Böhlau-Verlag. Das Buch thematisiert erstmals in breiter Form das Genre der narrativen Bildserien aus den nationalsozialistischen Zwangslagern.*



1 Habbo Knoch, Die Tat als Bild. Fotografien des Holocaust in der deutschen Erinnerungskultur. Hamburg 2001, S. 11 und S. 165.

2 Jörn Wendland, Das Lager von Bild zu Bild. Narrative Bildserien von Häftlingen aus

NS-Zwangslagern. Köln/Weimar/Wien 2017. 3 Cornelia Brink, Ikonen der Vernichtung. Öffentlicher Gebrauch von Fotografien aus nationalsozialistischen Konzentrationslagern nach 1945. Berlin 1998, S. 10.

4 Siehe dazu die grundlegende Arbeit von Patrice Arnaud, Les STO. Histoire des Français requis en Allemagne nazie 1942–1945. Paris 2014 [Paris 2010]; zur Situation in der „Stadt des KdF-Wagens“ siehe Klaus-Jörg Siegfried, Das Leben der Zwangsarbeiter im Volkswagenwerk 1939–1945. Frankfurt am Main 1988, insbesondere S. 131–142; Hans Mommsen/Manfred Grieger, Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich. Düsseldorf 1996, S. 516–543 und S. 713–720.

5 Dazu zuletzt Marcel Glaser, „Das ‚Vorbildlager ganz Deutschlands‘. Das Gemeinschaftslager des Volkswagenwerks in der ‚Stadt des KdF-Wagens‘“, in: Das Archiv. Zeitung für Wolfsburger Stadtgeschichte, Jg. 2 (2017), Nr. 5, S. 12f.

6 StadtA WOB, S20 (35), EB (frz. 7), Robert Pigioli, 20. Oktober 1984.

7 Wendland, Das Lager von Bild zu Bild (wie Anm. 2), S. 16 und 49.

8 Stefanie Endlich, „Kunst im Konzentrationslager“, in: Wolfgang Benz/Barbara Distel (Hg.), Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager. Band 1: Die Organisation des Terrors. 2. Aufl. München 2006 [2005], S. 274–295, hier S. 279.

9 Chaya Ostrower, Es hielt uns am Leben. Humor im Holocaust. Wiesbaden 2018, S. 107.

10 Jörn Wendland, „Bildgeschichten von Häftlingen der Konzentrations- und Vernichtungslager. Kontinuität und Wandel in Funktion, Ikonografie und Narration vor und nach 1945“, in: Christiane Heß/Julia Hörath/Dominique Schröder/Kim Wünschmann (Hg.), Kontinuitäten und Brüche. Neue Perspektiven auf die Geschichte der NS-Konzentrationslager. Berlin 2011, S. 142–164, hier S. 164. Dass auch im hiesigen KZ-Außenlager Laaßberg gezeichnet wurde, geht aus der autobiografischen Publikation des Niederländers Henk 't Hoen hervor, der darin beschreibt, wie er dem französischen Künstler Roger Monroy ermöglichen sollte, selbst eine großformatige Arbeit wie „L'Enfer“ zu realisieren. Henk 't Hoen, Zwei Jahre Volkswagenwerk. Als niederländischer Student im ‚Arbeitseinsatz‘ im Volkswagenwerk von Mai 1943 bis Mai 1945. Mit einem Beitrag von Manfred Grieger (Historische Notate, H. 6). Wolfsburg 2010, S. 88f. Dort findet sich auch eine Abbildung der Zeichnung.

11 Jean-Charles, Suivez le cancer. Paris 1983, S. 83f.

12 Wendland, Bildgeschichten von Häftlingen der Konzentrations- und Vernichtungslager (wie Anm. 10), S. 144; ders., Das Lager von Bild zu Bild (wie Anm. 2), S. 54–58.

13 Zu den Möglichkeiten der Bildproduktion und den genannten Kategorien siehe Wendland, Das Lager von Bild zu Bild (wie Anm. 2), S. 33–40.

14 „Dieses Notizbuch, das hatte einen Ruf in der Baracke, das war die Zeitung. Jeden Morgen kamen sie zu mir: Zsuzsa, was hast du gezeichnet? Und haben mir die Themen angeboten, die ich zeichnen soll und dann kamen sie später und haben sich angeguckt, wie es gelungen ist. Ich kann ja nicht zeichnen, das sieht man ja.“ Abgedruckt in: Wendland, Das Lager von Bild zu Bild (wie Anm. 2), S. 58.

15 Christiane Heß, „Félix Lazare Betrand – Zeichnungen aus dem KZ Neuengamme“, in: Das KZ Neuengamme und seine Außenlager. Geschichte, Nachgeschichte, Erinnerung, Bildung. Herausgegeben im Auftrag der KZ-Gedenkstätte Neuengamme von Oliver von Wrochem unter Mitarbeit von Lars Jockheck. Berlin 2010, S. 229–243, hier S. 231.

16 Jürgen Kaumkötter, Der Tod hat nicht das letzte Wort. Kunst in der Katastrophe 1933–1945. Berlin 2015, S. 34.

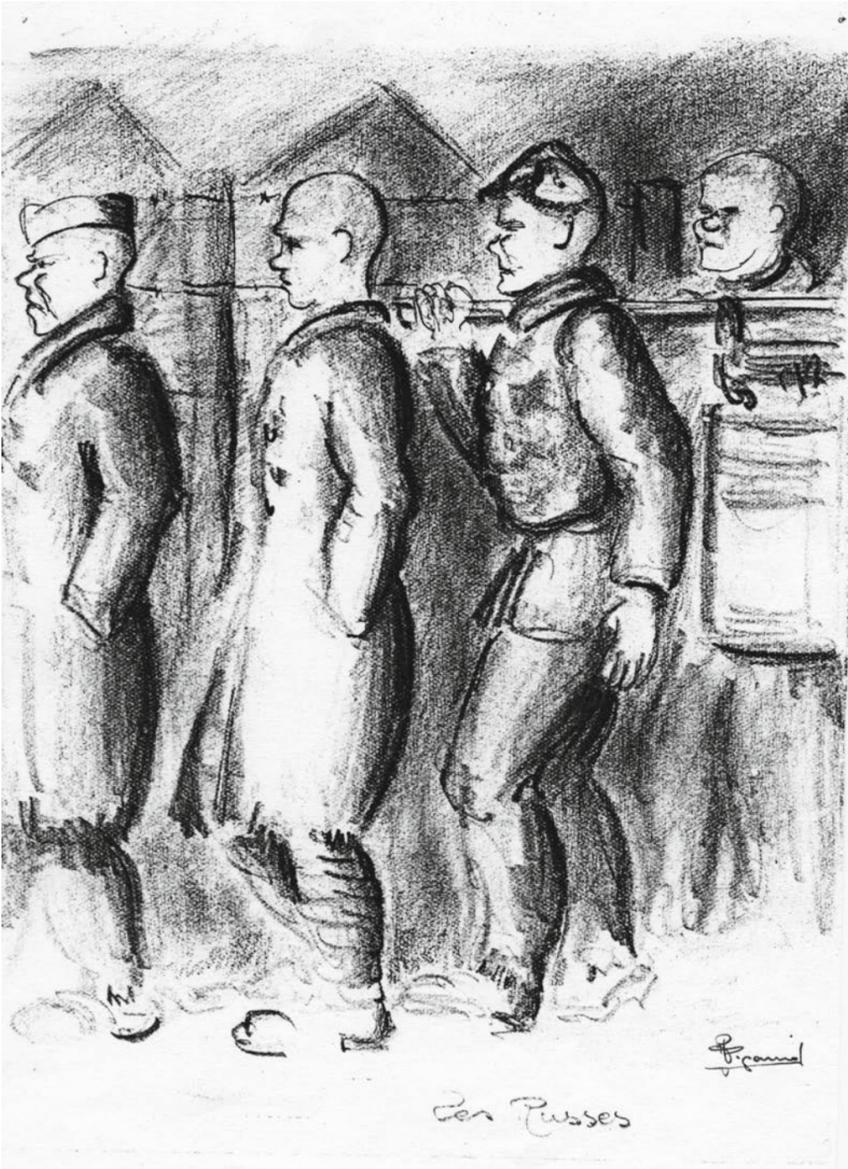


Abb. 11

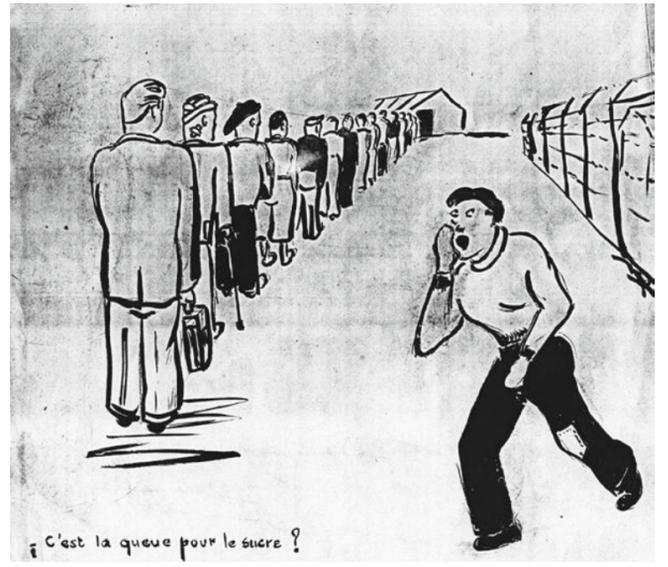


Abb. 12



Abb. 13



Abb. 14/15



Abb. 17

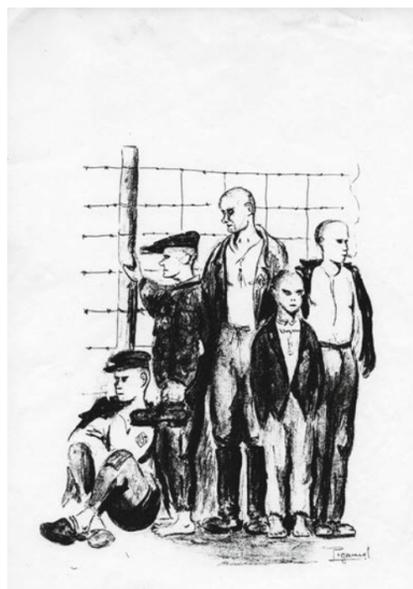


Abb. 18

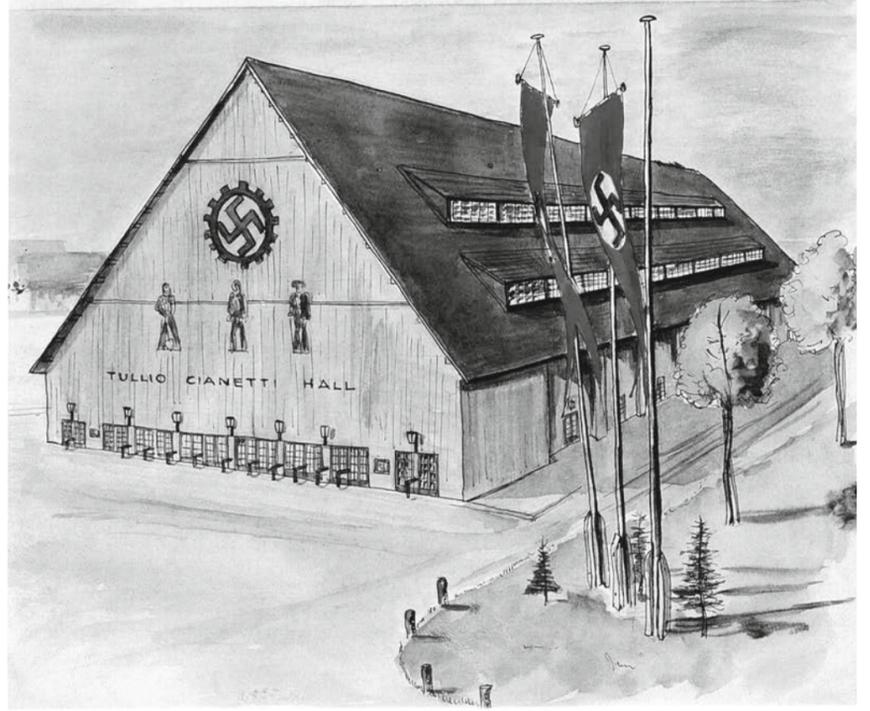


Abb. 16/19



Gemeinde Parsau, Ortsteil Ahnebeck, 20 Kilometer nordöstlich von Wolfsburg, Bundesstraße 244: Nichts an dem großen, graugrün verputzten Gebäude mit der Hausnummer 30 deutet darauf hin, dass es sich in den 1960er Jahren um einen bei Wolfsburger Jugendlichen sehr beliebten Freizeit-Treffpunkt gehandelt hat. Bei den Vorbereitungen zur Ausstellung *Soundtrack WOB. Auf den Spuren von Musik und Jugendkultur in Wolfsburg* im Stadtmuseum geriet Ahnebeck jedoch wieder in den Blick, genauer gesagt, der *Star-Tanz-Club*, später schlicht *Star-Club* genannt, vormals *Meiers Gasthof*.



Anzeige zur Eröffnung, *Wolfsburger Allgemeine Zeitung* vom 22. Februar 1963

Am Freitag, dem 22. Februar 1963, kündigte eine Annonce in der *Aller-zeitung* und der *Wolfsburger Allgemeinen Zeitung* für den Folgetag die Eröffnung des *Star-Tanz-Clubs* an. In „Ahnebeck bei Vorsfelde“ sollte fortan, so die etwas ungelene Formulierung, die „Rock'n-Twist-Zentrale im Stil der ‚Jungen Zeit‘“ zu finden sein. Zwar hatte das Wirtsehepaar Nieber zuvor schon die *Tanzbar Wilsche* bei Gifhorn geführt, betrat demnach nicht wirklich Neuland, doch waren die ausdrückliche Ansprache eines jungen Publikums und der Bezug auf Rock und Twist zu diesem Zeitpunkt durchaus noch ungewöhnlich. Damit aber sollte der *Star-Club* in Ahnebeck zum Kult werden. In der Anmoderation zu einer NDR-Hörfunkreportage in den *Funkbildern aus Niedersachsen* aus dem Jahr 1963 klang das freilich seriöser: „Ahnebeck scheint seit einigen Wochen so etwas wie eine Twist-Hochburg zu sein.“<sup>1</sup> Die etwas mehr als halbstündige Sendung ist insofern eine bemerkenswerte Quelle, als dass sie ein breit gefächertes Spektrum an Originaltönen zu diesem Phänomen der Jugendkultur bietet. Dem Reporter Ulrich Eggert standen nicht

## Let's go to Ahnebeck!

### Ein Dorfgasthof als Pilgerstätte für Wolfsburger Jugendliche in der Beat-Ära

VON ARNE STEINERT

nur der Wirt, einige der jugendlichen Gäste und die Mitglieder der populären Wolfsburger Band *Die Lumpis* Rede und Antwort, sondern auch der Ahnebecker Bürgermeister, Vertreter der Wolfsburger Jugendpflege und der Kirchen.

Wirt Willy Nieber – mit erst 27 Jahren ohnehin der „jungen Zeit“ gegenüber aufgeschlossen – gab an, den *Star-Club* aus der Not heraus ins Leben gerufen zu haben: Bei 130 Einwohnern wäre sein Lokal dauerhaft nicht lebensfähig, wenn der Saal nur zwei Mal im Jahr für Bälle der Feuerwehr und des lokalen Tennisvereins genutzt würde. Einige Jugendliche hätten ihn ermuntert, Tanzveranstaltungen für ihre Altersstufe auszurichten; und seit die Musik nicht mehr nur aus der Musikbox kam, sondern er auch „Kapellen“ engagiert habe, fänden sich jeden Sonnabend 400 bis 500 Jugendliche, vornehmlich aus Wolfsburg, bei ihm ein. Weder er noch die Bedienungen hätten Probleme mit den Gästen, es gebe keine Randalierer. Und auch seitens der Eltern, die ihre Kinder nach Ahnebeck bringen und wieder abholen würden, gebe es keine Klagen. Was den Reiz für die Jugendlichen am Twist im Dorfgasthof ausmache, sei seiner Ansicht nach der Umstand, dass sie dort „ganz unter sich“ seien.

Kurze Statements der jugendlichen Gäste bestätigten Niebers Vermutung: Junge Leute, so einer der Befragten, suchten eben Anschluss an junge Leute. Ein anderer männlicher Gast sprach vom ‚Männerüberschuss‘ in und um Wolfsburg – und griff damit eine Zeitsentente der *Bild-Zeitung* auf, in der für die Volkswagenstadt Anfang der 1960er Jahre ein eklatanter Frauenmangel konstatiert worden ist<sup>2</sup> –, so dass nicht zuletzt die zahlreichen Besucherinnen den *Star-Club* attraktiv machten. Vor allem aber wurde das Interesse an der Musik genannt, an den auftretenden Bands und an der Möglichkeit zu tanzen.

Als Beispiel für jene Bands dienten den Radiomachern *Die Lumpis* aus Wolfsburg, die damals gängige Hits nachspielten und viele langsame Nummern

im Repertoire hatten. In der Sendung wurde jedoch mehrfach ihr treibendes „Let's go to Ahnebeck“ eingespielt, eine Hommage an den Auftrittsort, deren vielfach wiederholte Titelzeile auch der komplette Text war und ein entsprechend beachtliches Mitsing-Potential aufwies. Die 1962 gegründeten *Lumpis* bezeichneten sich selbstbewusst als „Wolfsburgs Band Nummer 1“ und dürften zahlreiche treue Fans nach Ahnebeck gezogen und den *Star-Club* damit in Wolfsburg noch bekannter gemacht haben. Der Radioauftritt hat ihren Ruf sicher noch untermauert. Im Interview aber gaben sich die Musiker um den Gitarristen und Namensgeber Gerd „Lumpi“ Müller eher zurückhaltend. Eine ernsthafte Karriere als Popmusiker hatte niemand im Blick. Schule, Ausbildung, Studium und dann der Beruf würden immer vorgehen.

Die Befragung der ‚Offiziellen‘ begann beim Ahnebecker Bürgermeister Müller. Er räumte ein, am Anfang in großer Sorge vor „Rowdies“ gewesen zu sein. Vermutlich schürten die Bilder aggressiver „Halbstarker“ und Berichte über Ausschreitungen bei Auftritten von Bill Haley in mehreren bundesdeutschen Großstädten 1958<sup>3</sup> bei Vielen noch lange solche Ängste. Doch in Ahnebeck, so der Bürgermeister, sei das Verhältnis zwischen Jugend und Gemeinde „großartig“. Die Anlage von Parkplätzen werde geplant, ja die Gemeinde profitiere gar von der anfallenden Vergnügungssteuer.

Für den Wolfsburger Jugendamtsleiter Siegfried Schuster sorgten schlicht die „Freude am Tanzen“ und die Zugkraft der *Lumpis* für die Attraktivität des *Star-Clubs*. Der städtische Oberförster Heinz-Karl Lubkowitz sah das Phänomen etwas differenzierter. Er führte es auf eine Wolfsburger Eigenschaft zurück, die zugleich ein Defizit ausdrückte: die, wie er im Interview formulierte, „Nüchternheit“ der Stadt – und auch ihrer Gaststätten. Demgegenüber herrsche im Saal des Dorfgasthofs eine „gemütliche“ Atmosphäre. Zudem würde in Wolfsburg „jeder jeden kennen“ und es sei bei Tanz-

veranstaltungen der Jugendpflege eine, wenn auch diskrete, amtliche Aufsicht zugegen.

Die in einem weiteren Interviewblock zu Wort kommenden Jugendlichen schnitten ein neues Thema an: Sie übten Kritik an der Musikauswahl bei städtischen Veranstaltungen, bei denen es hauptsächlich „Jazz und Jazzverwandtes“ zu hören gebe. Natürlich könne man tanzen, wie man wolle, aber man fühle sich etwa beim *Treffpunkt Jugend* im Saal des Gewerkschaftshauses oder im Kulturzentrum doch beaufsichtigt. In Ahnebeck sei es dagegen „dunkler“ und „intimer“.

Zuletzt befragte der NDR-Reporter noch zwei Kirchenvertreter. Beide äußerten sich durchaus wohlwollend, auch wenn dem Tonfall ihrer Antworten eine gehörige Distanz zum Twist-Vergnügen anzumerken ist. Der evangelische Pastor Egon Meyer erkannte Tanz als „eine Form der Geselligkeit der Jugend“ an und hatte grundsätzlich keine Einwände gegen Tanzveranstaltungen, ob in Wolfsburg oder Ahnebeck, insofern es keine Ausschreitungen gebe. Der katholische Dechant Antonius Holling wiederum bekannte: „Was in Ahnebeck im Einzelnen passiert, entzieht sich meiner Kenntnis. Ich weiß wohl, dass unsere Jugendlichen da hingehen, aber ich habe nichts Übles irgendwie gehört. Ich stehe auf dem Standpunkt, dass die Jugend, die heute nun einmal lebt, auch ihre Tänze hat, vielleicht heute mit Begeisterung tanzt und nachdem sie größer und älter geworden sind, vielleicht noch darüber lachen und sie ablehnen. Es geht ja uns darum, dass wir der heutigen Jugend nicht die Freude verderben und ein ‚Nein‘ entgesetzen.“

Das war zugleich das Schlusswort, ein redaktionelles Fazit wurde in den *Funkbildern* nicht gezogen. Die Sendung ging ohne weitere Moderation mit mehreren Musiktiteln hintereinander zu Ende. Die Zuhörerinnen und Zuhörer konnten jedoch beruhigt sein: Anscheinend blieb in Ahnebeck – und dann wohl auch in den Tanzsälen in ihrer jeweiligen Nachbarschaft – alles im Rahmen.

Doch wenn die Begeisterung von Jugendlichen für Twist-, Beat- und Rockmusik den Ausbruch aus Konventionen der Elterngeneration und den Aufbruch zu eigenen Vorlieben bedeutete, dann steht der *Star-Club* in Ahnebeck geradezu symbolhaft dafür. Die Jugendlichen

entzogen sich elterlicher oder städtischer Kontrolle, indem sie – nicht nur im übertragenen Sinne sondern ganz praktisch – Entfernung zwischen sich und die Autoritäten brachten. Die Regelmäßigkeit des Angebots, *local heroes* als musikalische Zugpferde und eine Atmosphäre, die sich in vieler Hinsicht von der der Wolfsburger Lokaltäten positiv absetzte, waren weitere Bausteine des Erfolgs.

Die genannte Kontrolle mag in vielen Fällen nur eine ‚gefühlte‘ gewesen sein. Schließlich gab es ja auch Eltern, die ihren Kindern den *Star-Club*-Besuch überhaupt erst ermöglichten, indem sie Bring- und Abholdienste leisteten. Und doch war die Besetzung eines Freiraums über einige Stunden am Sonnabendabend für viele Jugendliche von großer Bedeutung. Zu denken gibt außerdem die Tatsache, dass im hier behandelten Jahr 1963 auch das Wolfsburger Kulturzentrum, heute *Alvar-Aalto-Kultuhaus*, noch vergleichsweise frisch eröffnet war.<sup>4</sup> Es beherbergte unter anderem das erste städtische Jugendfreizeitheim, in dessen Mehrzwecksaal für lokale Bands Übungs- und Auftrittsmöglichkeiten bestanden. Darüber hinaus organisierte die Jugendpflege mit pädagogischem Anspruch ein umfangreiches Kurs-, Film- und Musikprogramm. Vielleicht konnte der *Star-Club* aber gerade im Kontrast zu diesem ambitionierten Angebot seine Anziehungskraft entfalten. Ketznerisch formuliert: Es mussten nicht immer das Raumkonzept und die Spitzen-Architektur eines Alvar Aalto sein – manchmal konnte der mit Fichtenlatten verschaltete Saal eines niedersächsischen Gastwirts attraktiver sein.

Dabei darf nicht vergessen werden, dass die Überwindung der Entfernung nach Ahnebeck – die Anfahrt führte damals komplett durch Vorsfelde, weil dessen westliche Ortsumgehung noch nicht gebaut war – ganz handfeste Probleme mit sich brachte. Stadtjugendpfleger Schuster ging im NDR-Interview mit dem Satz „Die jungen Leute haben bei uns ja fast alle eigene Wagen“ lakonisch darüber hinweg. Doch keineswegs waren Autos 1963 so weit verbreitet, noch waren alle alt genug, um bereits selbst zu fahren. „Nach Ahnebeck zu kommen, das war schon ‚ne Herausforderung“, erinnert sich Günter Seifert, Jahrgang 1945, der zur Zeit der *Star-Club*-Eröffnung gerade ausgelernt hatte und im Volkswagenwerk beschäftigt war.<sup>5</sup> Er sei oft als Fahrer gefordert gewesen, da sein Großvater ihm früh einen gebrauchten VW Käfer geschenkt hatte. Seine Arbeitswoche war am Sonnabendmittag zu Ende, dann sei er gegen 18:30 Uhr in die Stadt gezogen. In der *Milchbar*, in der *Härke-Klause*, in *Gasthof Noack* oder beim Gang durch die Porschestraße hätten sich dann Gruppen von Bekannten getroffen, die weitere Unternehmungen absprachen. Als Outfit für den Abend sei damals noch ein schwarzer Anzug mit weißem Hemd und schmalen Lederschlips obligatorisch gewesen. Seine Clique sei mit den *Lumpis* mitgereist: „Wenn die auf die Dörfer zogen, sind wir mit“, und so sei auch Ahnebeck wiederholt zum Ziel geworden. Natürlich habe man sich damals zu sechst oder siebt in den Käfer gezwängt, und manchmal habe er sogar eine zweite Tour nach Ahnebeck übernommen. Auf der nächtlichen Rückfahrt konnte die Besetzung dann schon mal anders zusammengesetzt sein, und natürlich seien auch die Fahrer nicht immer ganz nüchtern gewesen. Es habe des Öfteren Unfälle gegeben, die mangels Gurten oder anderer Sicherheitssysteme sehr schwerwiegende Folgen gehabt hätten.

Gleichwohl blieb Ahnebeck ein Anziehungspunkt, dem bisweilen beinahe



Die Lumpis auf der Star-Club-Bühne, Wolfsburger Allgemeine Zeitung vom 7./8. Dezember 1963

therapeutische Wirkung zugeschrieben wurde: „Wenn ich nicht in Ahnebeck war – dann bin ich einfach krank“ zitierte die *Wolfsburger Allgemeine Zeitung* einen „Teenager“ in der Überschrift eines Artikels über „Wolfsburgs Twist-Mekka“ in ihrer Wochenendausgabe vom 7./8. Dezember 1963.<sup>6</sup> Der Autor „cw“ rückte die *Lumpis* in den Mittelpunkt und verlieh ihnen den Ehrentitel „Beatles‘ von Ahnebeck“. Ihre Beliebtheit bei den Tanzwütigen habe dazu geführt, dass der neue Wirt „Meiers Gasthof mit dem Twist saniert hat“. Dabei trügen die Bandmitglieder „keinen überlangen Fransen-Haarschopf, verursachen keine hysterische Teenager-Ohnmacht und sind auch nicht proletarischer Abkunft“ – mit solch eigenwilligen Formulierungen wusste der Autor seine Leserinnen und Leser bei möglichen Vorurteilen abzuholen, gab dann aber auch wieder Entwarnung. Gefüllt sei der Saal „bis in den letzten Winkel, der übrigens nicht dunkler ist als der hellste“. Mit dem neuen Wirt „hielten Schilfmatten-Nischen, Schwarzlicht-Röhren und roh geschnittene Fichtenlatten zwecks stimmiger Verschalung Einzug in den Dorfsaal“. Diese Beschreibung lässt die von verschiedenen Interviewpartnern des NDR-Reporters beschworene Gemütlichkeit anschaulich werden. Etwa 300 Jugendliche aus Wolfsburg und noch einmal gut 150 aus Ahnebeck und anderen Orten der Umgebung waren sonnabends zwischen 20 und 1 Uhr dabei; nicht weniger als neun Bedienungen versorgten die Gäste mit Bier und Cola. Sonntags lockten Bands in kleinerer Besetzung regelmäßig noch einmal etwa 200 Gäste zum Tanz. Die Einheimischen, konstatierte die *Wolfsburger Allgemeine Zeitung*, zeigten sich „höchst twistaufgeschlossen“, etwa indem Feuerwehr und Tennisclub ihre Versammlungen wochentags abhielten oder indem sie „auswärtigen Besuch am Sonnabend in Meiers Gasthof [führten], wenn sie ihm etwas Besonderes bieten wollten“.

Immer mehr Wirte in der Umgebung von Wolfsburg erkannten nun in Auftritten regionaler Bands eine Möglichkeit, ihre Säle mit Jugendlichen zu füllen. Die Anzeigen mit Ankündigungen in den Freitags- und Wochenendausgaben der Lokalzeitungen häuften sich seit Ende 1963: Da spielten zum Beispiel die *G-Men's* bei *Onkel Rudi* in Mörse,<sup>7</sup> *The Rhyth-Men* im *Hoffmannhaus Fal-*

*lersleben*<sup>8</sup> oder die *Blizzards* im Gasthof Knigge in Ehmen.<sup>9</sup> Durch die beliebten Live-Musik-Angebote der Gaststätten geriet Wolfsburgs städtische Jugendpflege mehr und mehr in eine Zwickmühle. Dies belegt ein Vermerk nach einem Mitarbeiterlehrgang der Jugendpflege aus dem Jahr 1965: Einerseits spürten die Beschäftigten die deutliche Erwartungshaltung bei Jugendlichen, ähnliche Veranstaltungen anzubieten, andererseits hielten sie fest, dass es „nicht unsere Aufgabe sein [kann], das gleiche zu tun wie jeder Wirt“.<sup>10</sup> So kreierte sie in der Nachfolge des *Treffpunkt Jugend* die Reihe *Tanz für junge Leute* im gehobenen Ambiente des Stadthallen-Spiegelsaals mit den 17- bis 25-Jährigen als Zielgruppe. „Gute, vielseitige Tanzkapellen, die alle Stilrichtungen vom Walzer bis zum ‚Beat‘ spielen (Arcos-Quartett, Copacabana usw.), müssen verpflichtet werden. Der Raum muß festliche Stimmung ausstrahlen und Lockerung statt Verkrampfung suggerieren. Rollkragenpullover und Nietenhosen sind unerwünscht.“

Ob das *Star-Club*-Publikum mit diesem Konzept zurückerobert werden konnte, kann bezweifelt werden. Andererseits ist unklar, ob der *Star-Club* 1965 überhaupt noch bestand. Anzeigen wurden schon 1964 nicht mehr geschaltet. War der Hype schnell zu Ende oder waren die Konzerte längst Selbstgänger, die keiner Werbung mehr bedurften? Auch Günter Seifert erinnert sich nicht daran, wie es mit dem *Star-Club* weiter und schließlich zu Ende ging. Dafür hat er das Verhältnis zu den Einheimischen als nicht so gespannt wie im Artikel aus der *Wolfsburger Allgemeine Zeitung* geschildert in Erinnerung. Gerade beim Gedanken an die Automassen, die an den Straßenrändern abgestellt waren, ist er sich sicher: „Man hat den Dorffrieden gestört.“<sup>11</sup>

Die Perspektive der Ahnebecker würde das Bild vom *Star-Club* abrunden. Wie haben die Anwohner auf die am Wochenende angereisten Jugendlichen reagiert? Welches Schicksal nahm der *Star-Club*? Der Ahnebecker Dorfgasthof wurde 1973 geschlossen<sup>12</sup> und dann zu einem Mehrfamilienhaus umgebaut. Doch wann hatte er bereits seine Anziehungskraft für Jugendliche verloren? Vielleicht ist es noch möglich, solche Fragen in Gesprächen mit Zeitzeugen „vor Ort“ zu klären. Den Recherche-Vorsatz für das Jahr 2019 haben schon die *Lumpis* formuliert: „Let’s go to Ahnebeck“!



Arne Steinert studierte Volkskunde, Publizistik- und Politikwissenschaft in Münster und Göttingen und promovierte in Göttingen über *Konzepte der Musealisierung von Technik und Arbeit. Einem Volontariat am Museum für Hamburgische Geschichte folgten unterschiedliche Tätigkeiten für das Stadtmuseum Schloss Wolfsburg sowie die Realisierung von Ausstellungen für verschiedenste kultur- und technikhistorische Museen. Seit 2007 ist Steinert als Sammlungsleiter und Kurator von Sonderausstellungen am Stadtmuseum Schloss Wolfsburg beschäftigt.*

1 Für die Überlassung eines Mitschnitts danke ich Wolfgang Dietzmann, Wolfsburg-Fallersleben. – Der genaue Sendetermin ließ sich auch durch eine Nachfrage beim NDR nicht klären; man verwies darauf, dass nicht jede Ausgabe der Funkbilder archiviert worden sei (Auskunft von Sophie Großheider, Studio Hamburg Enterprises, vom 4.10.2018). Die Formulierung „seit einigen Wochen“ legt jedoch nahe, dass die Sendung im Laufe des Jahres 1963 produziert und ausgestrahlt wurde.

2 Ingeborg Dahne, „Für 1000 Männer keine Frau. Das Problem der VW-Stadt: Jungesellen bleiben sitzen“, in: *Bild-Zeitung* vom 16. Februar 1961.

3 Matthias S. Fifka, „Rock Around The Clock. Die Eroberung Europas durch die Rockmusik“, in: Gerhard Paul/Ralph Schock (Hg.), *Sound des Jahrhunderts. Geräusche, Töne, Stimmen 1889 bis heute*. Bonn 2013, S. 402–407, hier S. 404; grundlegend dazu Thomas Grotum, *Die Halbstarke. Zur Geschichte einer Jugendkultur der 50er Jahre*. Frankfurt am Main/New York 1994; Werner Faulstich, „Die neue Jugendkultur. Teenager und das Halbstarkeproblem“, in: ders. (Hg.), *Die Kultur der fünfziger Jahre*. München 2002, S. 277–290.

4 Der offizielle Eröffnungs-Festakt hatte am 31. August 1962 stattgefunden. Siehe dazu Werner Strauß, „Klare Worte als Aufgabe. Die Planungsgeschichte des Alvar-Aalto-Kulturhauses“, in: Stadt Wolfsburg, Institut für Museen und Stadtgeschichte (Hg.), *Ich baue. Der Architekt Alvar Aalto in Wolfsburg*. Wolfsburg 2000, S. 27–34, hier S. 32.

5 Gespräch mit Günter Seifert am 6. Dezember 2018.

6 Für den Hinweis auf den Artikel danke ich Herrn Gerd Müller, Wolfsburg-Vorsfelde.

7 Anzeige in der *Wolfsburger Allgemeine Zeitung* vom 30. November/1. Dezember 1963.

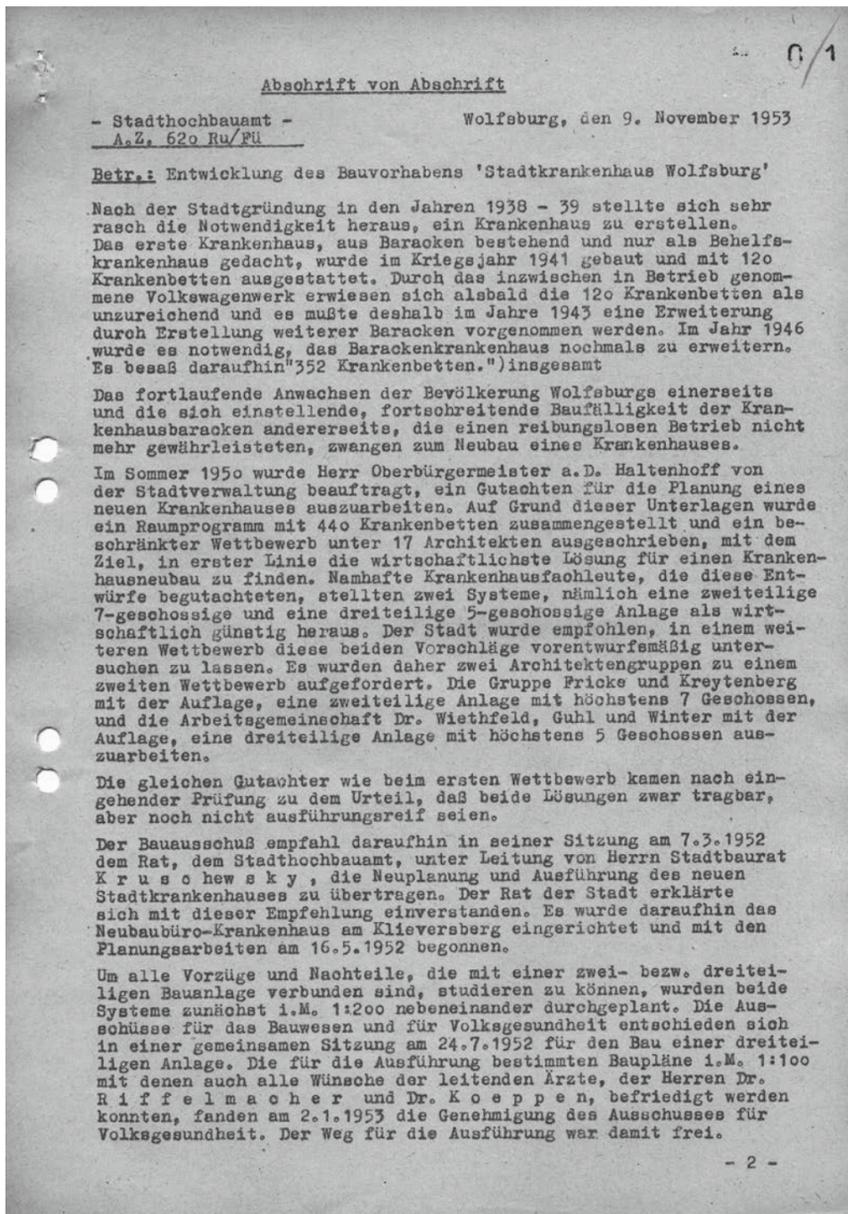
8 Anzeige in der *Wolfsburger Allgemeine Zeitung* vom 24./25. Oktober 1964.

9 Anzeige in der *Wolfsburger Allgemeine Zeitung* vom 7. November 1964.

10 Hier und im Folgenden StadtA WOB, HA 3780, Vermerk betr. „Tanz für junge Leute“ im Spiegelsaal vom 27.9.1965.

11 Gespräch mit Günter Seifert am 6. Dezember 2018.

12 Johan Dietrich Bödeker, *Das Land Brome und der Vorsfelder Werder. Geschichte des Raumes an Ohre, Drömling und Kleiner Aller*. Braunschweig 1985, S. 492.



Quelle: StadtA WOB, HA 8313

- 2 -

Das neue Krankenhaus bietet Raum für 451 Betten, die im Notfall auf 512 erhöht werden können. An Stationen sind vorgesehen:

	Normalbelegung	Höchstbelegung
1. Chirurgische Abteilung 5 Pflegeeinheiten für	146	166 Betten
2. Gynäkologische Abteilung 2 Pflegeeinheiten für	55	64 "
3. Innere Abteilung 5 Pflegeeinheiten für	150	172 "
4. Infektionsabteilung	50	55 "
5. Hals-Nasen-Ohren-Abteilung	30	35 "
6. Kinderabteilung	20	20 "
	<u>451</u>	<u>512 Betten</u>

Im Dezember 1952 konnten die Erd-, Maurer- und Betonarbeiten für das Hauptbettenhaus mit den Behandlungs- und Wirtschaftsgebäuden ausgeschrieben werden. Im Februar erhielt die Firma Beton- und Monierbau, Wolfsburg, den Auftrag zur Ausführung der genannten Arbeiten. Nach Ende der Frostperiode konnten Ende Februar die Erdarbeiten in Angriff genommen werden. Inzwischen sind das Hauptbettenhaus A, B, C sowie OP, Verwaltung, Wäscherei und Küchen trakt im Rohbau fertiggestellt.

gez.: Kruschewsky  
Stadtbaurat



Stadtkrankenhaus 1956, Foto: Max Baur

Zum Zeitpunkt der durch einen Erlass des Oberpräsidenten der Provinz Hannover erfolgten Gründung der „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ am 1. Juli 1938 verfügte die noch mehr auf dem Papier bestehende Stadt selbstredend noch über kein Krankenhaus. Im Falle einer notwendigen stationären Behandlung mussten sich Patientinnen und Patienten in eines der Braunschweiger Krankenhäuser begeben. Erst 1941 wurde auf dem Gelände des Reisinger Lagers ein Behelfskrankenhaus mit zwölf Baracken in Betrieb genommen. Noch während des Krieges und unmittelbar nach Kriegsende wurden insgesamt sechs weitere Baracken hinzugefügt, sodass eine Bettenkapazität von 352 Planbetten vorhanden war. Der Stadtaufbau war in den Gründerjahren in Rudimenten steckengeblieben, die Infrastruktur bestand überwiegend, so auch die Schulen, in provisorischer Form. Mit dem Anwachsen der Stadtbevölkerung bekam der Bau von Schulen die oberste Priorität. So war die *Goetheschule* (Volksschule 2) die erste massiv errichtete Schule, die 1951 eröffnet wurde. Bis zur kommunalen Erstausrüstung verfügte die Stadt weder über Grund und Boden, noch über hinreichende Finanzmittel. Dem Stadtaufbau wurden vorläufig Bremsklötze in den Weg gelegt.

In seiner Sitzung am 8. Juli 1948 nahm der Rat der Stadt einstimmig eine vom Krankenhausausschuss ausgearbeitete Resolution zum Krankenhausbau an. Darin hieß es unter anderem: „Als erste Durchführung der Auseinandersetzung mit dem früheren DAF-Vermögen bittet der Rat der Stadt Wolfsburg um umgehende Bereitstellung von Gelände und Geldmitteln für den dringend erforderlichen Ausbau eines Krankenhauses in einer Industriestadt mit rd. 24.000 Einwohnern.“ Mit dieser Resolution sollten

AdM 11/2018

## Die Errichtung des Stadtkrankenhauses

VON WERNER STRAUß

die deutschen Aufsichtsbehörden und die britischen Besatzungsdienststellen die Forderung übermittelt bekommen, die Auseinandersetzung mit dem früheren DAF-Vermögen prioritär durchzuführen. Vor die Frage gestellt, welchem Großprojekt angesichts knapper Kassen der Vorzug gegeben werden sollte, entschieden die kommunalen Gremien, dem Stadtkrankenhaus gegenüber dem Rathaus eindeutig den Vorrang einzuräumen. Im Sommer 1950 wurde von der Stadtverwaltung ein Gutachter beauftragt, ein Exposé für ein neues Krankenhaus auszuarbeiten. Um das Projekt voranzutreiben, wurden 17 Architekten in einem Wettbewerb aufgefordert, die wirtschaftlichste Lösung für einen Krankenhausneubau zu finden.

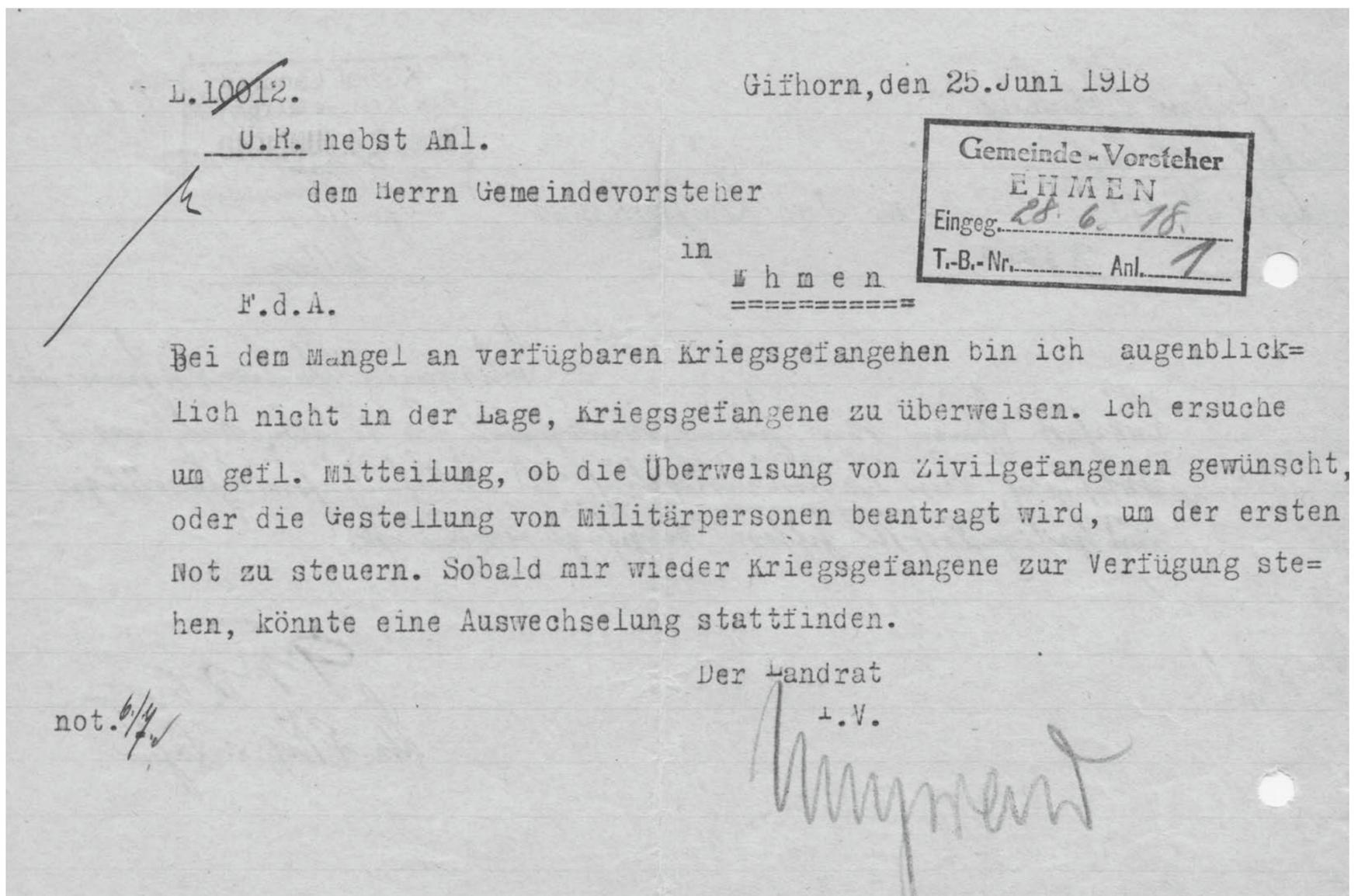
Da zwei in die engere Wahl genommene Entwürfe letztlich doch nicht zur Zufriedenheit ausfielen, wurde das Stadtbauamt unter Stadtbaurat Harald Kruschewsky beauftragt, Planung und Bauausführung zu übernehmen. Im entsprechenden Ratsbeschluss vom 20. Februar 1952 wurde auch der vorgeschlagene Bauplatz auf dem Klieversberg angenommen. Zügig wurde auf dem Baugebiet das Baubüro eingerichtet und am 16. Mai 1952 mit den Planungsarbeiten begonnen. Mit einer Investitionssumme von rund 8 Millionen DM sollte das neue Krankenhaus über 450 Betten verfügen. Zur Finanzierung nahm die Stadt anfangs einen Kommunalkredit in Höhe von 2 Millionen DM für den Neubau auf.

Am 11. April 1953 legte Oberbürgermeister Arthur Bransch während eines Festaktes an der Baustelle den Grundstein zum Stadtkrankenhaus. In seiner Festansprache betonte er: „Wer heute durch die Straßen Wolfsburgs geht, wird feststellen, dass unsere junge Stadt alle Anstrengungen unternommen hat, um sowohl im Wohnungsbau als auch bei den öffentlichen Bauten die Barackenprovisorien zu beseitigen.“ Der Oberbürgermeister hegte die Hoffnung, dass der größte Teil der Finanzierung durch Landeszuschüsse und Regelungen der kommunalen Erstausrüstung eingebracht würde. Als Archivalie des Monats dient ein zusammenfassender Bericht des Hochbauamtes über die Entwicklung des Neubausvorhabens Stadtkrankenhaus vom 9. November 1953 (HA 8313). In einem Pressegespräch am 22. Dezember 1953 betonte Oberstadtdirektor Dr. Wolfgang Hesse, dass das Krankenhaus unter den anstehenden Kommunalbauten weiterhin die Dringlichkeitsstufe 1 besitzen würde. Dem Rat der Stadt sei sehr daran gelegen, den Krankenhausbau ohne Pause fortzuführen. Erst an zweiter Stelle rangierten der Wohnungs- und Schulbau.

Ende Oktober 1954 war der Rohbau des Krankenhauses fertiggestellt; Stadtbaurat Kruschewsky rechnete bei günstigen Voraussetzungen mit einer Baufertigstellung noch im April 1955. In den folgenden Monaten sorgten kaum vermeidbare Verzögerungen jedoch für ein

Nichteinhalten-Können dieses Termins. Schließlich konnte am 2. November 1955 das neue Krankenhaus eingeweiht werden. In seiner Begrüßungsansprache vor mehreren hundert Ehrengästen bei einer Feierstunde in der Christuskirche erklärte Oberbürgermeister Arthur Bransch: „Für den Rat der Stadt und die Verwaltung, für die Ärzte, Schwestern, Pfleger und Hilfskräfte des Krankenhauses und auch für die Patienten ist der heutige Tag ein Tag großer Freude.“ Das neue Haus mit 533 Betten beendete das fast 15-jährige Barackendasein. Von Oberstadtdirektor Dr. Hesse wurde der erreichte Stadtaufbau mit den folgenden Worten gewürdigt: „Die Stadt ist stolz, dass am Anfang der Stadtwerdung neben dem Wohnungsbau an erster Stelle Schulbauten und der Krankenhausneubau standen.“ Der Oberstadtdirektor versicherte den Mitgliedern des Rates der Stadt, dass sich der Rat heute und in aller Zukunft des Dankes der Bürgerschaft sicher sein könne.

Als die Baukosten des Stadtkrankenhauses abgerechnet wurden, addierten sich die Gesamtkosten auf circa 14 Millionen DM. Wie meist bei öffentlichen Bauvorhaben, mussten Nachfinanzierungen den Ausgleich schaffen. Funktional wurden die Fachabteilungen des Krankenhauses im Neubau differenzierter gegliedert. Ursprünglich hatte das Krankenhaus eine innere und eine chirurgische-gynäkologische Abteilung. Nach der Inbetriebnahme des Neubaus wurde das Haus um eine gynäkologische-geburtshilflche Abteilung, eine Röntgen- und Strahlenabteilung, eine HNO-Abteilung und eine Kinderabteilung erweitert. Der Einzugsbereich für Patientinnen und Patienten erstreckt sich neben der Stadt Wolfsburg bis heute auch auf Teile der Landkreise Gifhorn und Helmstedt.



Quelle: StadtA WOB, Ehmen II, 2

Im Laufe des Ersten Weltkrieges gerieten annähernd acht Millionen Soldaten „in die Hand des Feindes“, davon fast 2,5 Millionen in deutsche Kriegsgefangenschaft. Die gefangen genommenen Soldaten – überwiegend aus Russland, Frankreich und Belgien stammend – wurden gerade in den ersten Kriegsmonaten nach ihrer Gefangennahme meist in noch überwiegend improvisierten Kriegsgefangenenlagern untergebracht.<sup>1</sup> Die Militärbehörden zeigten sich zunächst überfordert. Die Kriegsgefangenen selbst sollten während der folgenden Kriegsjahre zu einem echten Wirtschaftsfaktor werden. Denn mit zunehmender Mobilisierung der männlichen Arbeitskräfte musste die von ihnen in der Kriegswirtschaft hinterlassene Lücke gefüllt werden.<sup>2</sup> Arbeitskraft wurde mehr und mehr zu einem wertvollen Gut. Und so verließen ab Frühsommer 1915 Kriegsgefangene in großer Zahl die Gefangenenlager im Deutschen Reich zum Außeneinsatz in Landwirtschafts- und Industriebetrieben. Wie ein Aktenfund zeigt, ist dies während der letzten Kriegsmonate auch für Ehmen nachzuweisen.

Zur Sicherung der „Ernährung von Volk und Heer“ sollten nun auch hier Kriegsgefangene als Erntehelfer eingesetzt werden – vornehmlich zur Heuernte. Daher schrieb der örtliche Gemeindevorsteher Anfang Juni 1918 an den zuständigen königlichen Ökonomierat der Kriegswirtschaftsstelle des Kreises Gifhorn mit der Bitte um „je eine[n] Gefangenen für die nachstehenden landwirtschaftlichen Betriebe“.<sup>3</sup> Die begleitenden Begründungen der fünf Bittsteller gleichen einander und beschreiben ein auf dem Land seinerzeit häufiges Phänomen:<sup>4</sup> Entweder stand der Ehemann bereits „im Heere“ oder das Datum der Einberufung des Sohnes rückte näher, sodass der ländliche Betrieb allein nicht weiter geführt werden könne. Doch konnte dem Wunsch der Landwirte und Bäuerinnen nicht umge-

AdM 12/2018

## Zur Sicherung der „Ernährung von Volk und Heer“

### Der Einsatz von Kriegsgefangenen in Ehmen während der letzten Monate des Ersten Weltkrieges

VON MAIK ULLMANN

hend entsprochen werden. Denn offenbar herrschte ein „Mangel an verfügbaren Kriegsgefangenen“,<sup>5</sup> wie der Gifhorer Landrat in seinem Antwortschreiben, der Archivalie des Monats Dezember, zu verstehen gab. Allerdings könne ersatzweise „Zivilgefangene“ entsenden, die, „sobald wieder Kriegsgefangene zur Verfügung stehen“, ausgetauscht werden könnten. Die Nachfrage überstieg das Angebot, der Kriegsgefangene wurde zur Ware.

Wie aus den überlieferten Dokumenten hervorgeht, konnte der zwischenzeitliche Engpass schon bald behoben werden: Eine Abschrift des Vertrags zwischen der Gemeinde Ehmen und der Kommandantur des Zweiglagers Heestenmoor nahe des Ortes Wesendorf dokumentiert,<sup>6</sup> dass Ende September ein 34 Gefangene umfassendes Kommando samt Wachmannschaft zur Arbeit in den Ort abgestellt werden sollte.<sup>7</sup> Letztlich erreichten 26 Häftlinge russischer und ukrainischer Herkunft sowie vier Internierte „anderer Nation“ im Herbst 1918 das damals circa 1.100 bis 1.200 Einwohner zählende Dorf Ehmen. Eingesetzt wurden sie teils innerhalb der landwirtschaftlichen Betriebe, teils in der örtlichen Zuckerfabrik. Ob das Kali-Salzbergwerk ebenfalls als Ort zum Arbeitseinsatz diente, geht aus den Akten nicht hervor. Dass bereits in den früheren Kriegsjahren Gefangene zur Arbeit eingesetzt wurden, ist in einer

kurzen Nachricht des Landrats an den Gemeindevorsteher Ehmens überliefert; darin heißt es, im vergangenen Herbst – demnach 1917 – hätte ein Arbeiter an die Zuckerfabrik abgegeben werden müssen.<sup>8</sup>

Das Kriegsende im darauffolgenden November änderte zunächst nichts an der Situation der hiesigen Kriegsgefangenen. Erst im Dezember und Januar wurde das Kommando in das „Zweiglager Heestenmoor“ abtransportiert.<sup>9</sup> Doch die nur langsam und jahrgangweise erfolgende Demobilisierung der deutschen Truppen machte die Landwirte weiterhin abhängig vom bisherigen Einsatz der Kriegsgefangenen. Besonders die russischen Häftlinge traf dieser Umstand heftig. Hatten diese nach dem Friedensschluss von Brest-Litowsk im März 1918 gehofft, dem geltenden Völkerrecht entsprechend umgehend in ihre Heimat repatriert zu werden, so zerschlugen sich jene Hoffnungen bald. Denn die Arbeitskraft der russischen Zwangsarbeiter war im Deutschen Reich noch unverzichtbar.<sup>10</sup> Auch in Ehmen ersuchten Landwirte noch im Frühjahr 1919 bei der Kommandantur des in der Lüneburger Heide gelegenen „Munsterlagers“ um Überweisung, namentlich genannter, russischer Kriegsgefangener – und dies mit Erfolg.<sup>11</sup> Erst ab April 1920 sollten als direkte Folge der diplomatischen Annäherung zwischen Deutschland und der Russischen

Sowjetrepublik die verbliebenen etwa 200.000 russischen Gefangenen zurückgeführt werden.<sup>12</sup> Ob in Ehmen ebenfalls noch Häftlinge bis zuletzt im Einsatz waren, kann anhand des hiesigen Überlieferungsbestandes nicht geklärt werden; der Schriftverkehr endet mit der letztgenannten Quelle.

1 Uta Hinz, Gefangen im Großen Krieg. Kriegsgefangenschaft in Deutschland 1914–1921. Essen 2006, S. 10.

2 Jochen Oltmer, „Einführung: Funktion und Erfahrungen von Kriegsgefangenschaft im Europa des Ersten Weltkriegs“, in: Ders. (Hg.), Kriegsgefangene im Europa des Ersten Weltkriegs. Paderborn/München/Wien/Zürich 2006, S. 11–23, hier S. 20.

3 StadtA Wob, Ehmen II, 2, 1. Weltkrieg und Folgen. 1918–1920. Der Gemeindevorsteher an das Mitglied der Kriegswirtschaftsstelle des Kreises Gifhorn vom 7. Juni 1918.

4 Benjamin Ziemann, Front und Heimat. Ländliche Kriegserfahrungen im südlichen Bayern 1914–1923. Essen 1997, S. 290.

5 Hier und im Folgenden StadtA Wob, Ehmen II, 2, 1. Weltkrieg und Folgen. 1918–1920. Der Landrat an den Gemeindevorsteher in Ehmen vom 25. Juni 1918.

6 Weder im Stadtarchiv Gifhorn noch im zugehörigen Kreisarchiv ist Bildmaterial überliefert.

7 StadtA Wob, Ehmen II, 2, 1. Weltkrieg und Folgen. 1918–1920. Abschrift des Vertrags zwischen der Gemeinde Ehmen und der Kommandantur des Gefangenenlagers Heestenmoor vom 29. September 1918.

8 StadtA Wob, Ehmen II, 2, 1. Weltkrieg und Folgen. 1918–1920. Der Landrat an den Gemeindevorsteher in Ehmen vom 13. Juni 1918.

9 StadtA Wob, Ehmen II, 2, 1. Weltkrieg und Folgen. 1918–1920. Verzeichnis der nach Heestenmoor zurück gebrachten Gefangenen vom 23. Dezember 1918; ebd., Verzeichnis über die nach Heestenmoor gebrachten Gefangenen vom 2. Januar 1919.

10 Jochen Oltmer, „Repatriierungspolitik im Spannungsfeld von Antibolschewismus, Asylgewährung und Arbeitsmarktentwicklung. Kriegsgefangene in Deutschland 1918–1922“, in: Oltmer, Kriegsgefangene im Europa (wie Anm. 2), S. 239–266, hier S. 248.

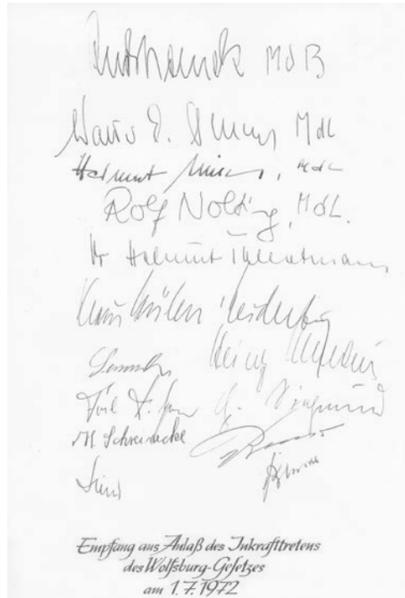
11 StadtA Wob, Ehmen II, 2, 1. Weltkrieg und Folgen. 1918–1920. Der Gemeindevorsteher an die Kommandantur des Gefangenenlagers Munsterland vom 5. März 1919.

12 Hinz, Gefangen im großen Krieg (wie Anm. 1), S. 345.

## Wolfsburg wird Großstadt

### Das Inkrafttreten des „Wolfsburg-Gesetzes“ am 1. Juli 1972

VON WERNER STRAUß



Quelle: StadtA WOB, HA 15683

Bereits um die Mitte der 1950er Jahre entstand deutschlandweit eine Diskussion um eine Veränderung der Gebietszuschnitte und Kompetenzen in der ganzen Breite der lokalen Ebenen bis hin zu den Regierungsbezirken und Bundesländern. Bezogen auf das Land Niedersachsen wurde zur Vorbereitung dieser Maßnahmen 1965 eine Sachverständigenkommission unter der Leitung des renommierten Göttinger Staatsrechtlers Professor Werner Weber eingesetzt. In der Debatte um die Gebiets- und Verwaltungsreform gab es mehrere Punkte, um die der einsetzende Diskurs kreiste. Hierzu gehörten die Eingemeindung von Umlandgemeinden, die Rückgliederung von Städten in die Landkreise, die Schaffung von „Stadtkreisen“ und die Bildung von Stadt-Umland-Verbänden. Das Beibehalten der Kreisfreiheit von Kommunen setzte zum Beispiel den Schwellenwert von 130.000 Einwohnern voraus. Unter diesem Aspekt war die Verhandlungsrichtung der Stadt Wolfsburg klar vorgezeichnet. Er beinhaltete eine „große Eingemeindungslösung“, um den bisherigen, seit Oktober 1951 gültigen kommunalen Status abzusichern.

Aus der Sicht der Stadt Wolfsburg wurde ein sich dynamisch entwickelnder Industrieraum durch eine Vielzahl von Verwaltungseinheiten unübersichtlich gemacht und dadurch in seiner Entwicklung geschwächt. Darüber hinaus entstände durch die gegenwärtige Aufspaltung des Raumes in viele eigenständige Gemeinden ein unnötiger Verwaltungsaufwand. Daraus leitete die Stadt Wolfsburg die Forderung ab, eine einheitliche Gebiets- und Verwaltungskörperschaft für einen „intakten Wirtschaftsraum“ zu schaffen. Nach Beendigung ihrer Arbeit legte die Weber-Kommission im Frühjahr 1969 ihre Empfehlungen vor. Im Hinblick auf die Neugliederung des Raumes Wolfsburg wurde nur eine „kleine Lösung“ mit der Eingemeindung von sechs unmittelbar angrenzenden Nachbargemeinden vorgeschlagen. Die Kommission war der Ansicht, dass mit einer verdoppelten Stadtfläche der Bedarf Wolfsburgs an Wohn- und Gewerbeflächen auf absehbare Zeit gedeckt sei. Aus der Sicht der Stadt Wolfsburg war dieses Ergebnis der Gutachtertätigkeit unzureichend. Nach Veröffentlichung des Schlussgutachtens der Weber-Kommission verstärkte die Stadt Wolfsburg die sogenannten „Umlandgespräche“ und lotete aus, welche Umlandgemeinden an

einem freiwilligen Zusammengehen mit Wolfsburg interessiert waren.

Von ausschlaggebender Bedeutung für die kommunale Neuordnung des Raumes Wolfsburg war schließlich eine Änderung der politischen Machtverhältnisse im Niedersächsischen Landtag. Nach der Wahl im Jahre 1970 wurde die ‚Große Koalition‘ durch eine SPD-Alleinregierung abgelöst. Davon sollte auch die SPD-regierte Stadt Wolfsburg profitieren, hatte sie doch nach diesem Wechsel deutlich bessere Einwirkungsmöglichkeiten. Entsprechend machte sie sich weiterhin für die ursprünglich anvisierte „große Eingemeindungslösung“ stark. Diese Bemühungen waren von Erfolg gekrönt, denn das am 1. Juli 1972 in Kraft getretene „Wolfsburg-Gesetz“ erstreckte sich neben den Städten Fallersleben und Vorsfelde auch auf 18 Dörfer im Umfeld der Stadt Wolfsburg aus den Landkreisen Gifhorn und Helmstedt. Die Stadtgebietsfläche versechsfachte sich nahezu und stieg von 35 Quadratkilometer auf etwa 204 Quadratkilometer an. Die Einwohnerzahl erhöhte sich über Nacht von 90.000 auf rund 130.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Das Erreichen dieser Zielmarke war, wie eingangs angedeutet, in der Frage der Beurteilung der Kreisfreiheit elementar.

Kurze Zeit vor der Inkraftsetzung des „Wolfsburg-Gesetzes“ schloss die Stadt mit allen eingemeindeten Ortsteilen Gebietsänderungsverträge ab. Den eigentlichen Vertrag ergänzten Protokollnotizen, in denen Wünsche und Forderungen der Ortsteile Berücksichtigung fanden. So wurden unter anderem Verwaltungsaußenstellen eingerichtet, in denen Bürgerinnen und Bürger bestimmte Verwaltungsangelegenheiten erledigen konnten.

Für Repräsentanten aus Politik und Verwaltung, Bürgerinnen und Neubürger war der 1. Juli 1972 mit der Großstadtwerdung ein festliches Ereignis, das mit einem Festakt im Spiegelsaal der Stadthalle und einem Bürgerfrühstück begangen wurde. Als Archivalie des Monats Januar dient ein Auszug aus dem Gästebuch der Stadt, in das sich Politiker wie der Bundestagsabgeordnete Rudi Hauck, die Landtagsabgeordneten Walter E. Lellek, Helmut Simons und Rolf Nolting sowie Staatssekretär Dr. Helmut Teller aus dem Niedersächsischen Innenministerium eintrugen (HA 15683). In seiner Ansprache vermittelte Oberbürgermeister Hugo Bork angesichts der anstehenden Herausforderungen gedämpften Optimismus und forderte die Honoratioren auf, auf eine glückliche Zukunft anzustoßen, habe man doch ein hartes Stück Arbeit gemeinsam bewältigt. Nach den Worten des Stadtoberhauptes galt es nun, „nachdem Vorbehalte und Emotionen abgebaut worden seien, im Einvernehmen mit allen den Weg in eine gemeinsame Zukunft zu gehen“. Mit feiner Ironie titelte die *Wolfsburger Allgemeine Zeitung* in ihrer Ausgabe vom 3. Juli 1972: „Schüchtern, wie bei der ersten Tanzstunde, kam man sich näher.“ Dies bezog sich vor allem auf jene Kommunalpolitiker und Kommunalpolitikerinnen, die sich bereits inoffiziell im Wahlkampfmodus befanden und nach Partnern Ausschau hielten. Bis zur nächsten Kommunalwahl im Oktober 1972 wurde ein Interimsrat mit Oberbürgermeister Dr. Volkmar Köhler an der Spitze eingesetzt.

Am Abend des 1. Juli fand nach dem Dunkelwerden ein Lichterfest im Wolfsburger Schlosspark und Barockgarten mit über zehntausend Besucherinnen und Besuchern statt. Über 300 Musiker mehrerer Orchester unterhielten das Publikum im Schlosshof und im Schlosspark mit stimmungsvollen Darbietungen. Trotz kühlen Wetters erlebten Tausende die Festtagsatmosphäre und den Ausklang dieses denkwürdigen Tages.

## Termine



11. April

Ausstellungseröffnung „Günter Franzkowiak: Arbeit“ im Raum für Freund im Kunstverein Wolfsburg, Schloßstraße 8, 38448 Wolfsburg, mit Günter Franzkowiak, Justin Hoffmann (Kunstverein Wolfsburg) und Alexander Kraus (IZS). Die Ausstellung läuft vom 12. April bis zum 5. Mai 2019 im Raum für Freunde.

25. April

Podiumsdiskussion im Kunstverein Wolfsburg, Schloßstraße 8, 38448 Wolfsburg, „Arbeitsverhältnisse gestern und heute“

4./5. Mai

Fotoworkshop mit Markus Georg zum Thema „Arbeiterfotografie“ im Kunstverein Wolfsburg, Schloßstraße 8, 38448 Wolfsburg,

Die nächste Ausgabe von DAS ARCHIV erscheint im April 2019.

### DAS ARCHIV

HERAUSGEGEBEN VOM INSTITUT FÜR ZEITGESCHICHTE UND STADTPRÄSENTATION DER STADT WOLFSBURG

INSTITUTSLEITUNG  
Anita Placenti-Grau

REDAKTION  
Alexander Kraus  
Aleksandar Nedelkovski  
Anita Placenti-Grau

BILDREDAKTION  
Katja Steiner

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



Der Interimsrat mit den bisherigen Ratsmitgliedern und 29 Vertretern der eingemeindeten Ortsteile mit Oberbürgermeister Dr. Volkmar Köhler (erste Stuhreihe 7. von links) im September 1972; Foto: Stadt Wolfsburg, IZS