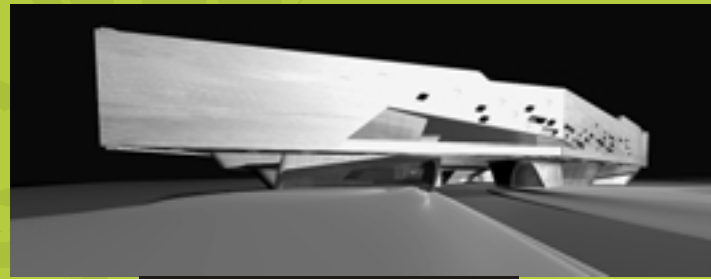




1999



2001



2001

Wolfsburg. Eine Stadt verändert ihr Gesicht:

Von der industriellen Wohnstadt zum Dienstleistungs- und Freizeitzentrum

Wolfsburg. A City changes its appearance:

From industrial colony to service and leisure center

Wolfsburg. Eine Stadt verändert ihr Gesicht:

Von der industriellen Wohnstadt zum Dienstleistungs- und Freizeitzentrum

Ursprünglich als industrielle Wohnsiedlung „Stadt des KdF-Wagens“ für das neu geschaffene Volkswagenwerk gegründet und bis heute eng mit der Entwicklung dieses Autokonzerns verknüpft, ist die Stadt Wolfsburg ein charakteristisches Beispiel einer geplanten Stadtentwicklung unter dem Vorzeichen wirtschaftlicher Impulse. Die Ausbildung einer kulturellen Identität und die Integration unterschiedlicher Kulturkreise verbinden sich hier mit dem forcierten Ausbau zu einem Zentrum mit hochwertigem Dienstleistungs- und Freizeitangebot.

Aufgezeigt wird der kulturelle Wandel des Mediums Städtebau am Beispiel der Achse Klieversberg-Schloss. Durch eine kontinuierliche Anlagerung der wichtigsten Kulturbauten dokumentiert diese zentrale Längsachse die Entwicklung vom Beginn 1938 bis zur zukünftigen Gestaltung der Stadt. Vier unterschiedliche Aufbau- und Entwicklungsperioden sollen herausgearbeitet werden.

Wolfsburg. A City changes its appearance:

From industrial colony to service and leisure center

With its origin going back to the industrial colony “Stadt des KdF-Wagens”, created to house the workers of the Volkswagen Works established then, and still closely connected with the well-being of that company, the City of Wolfsburg is a typical example of planned urban development focusing on economic impetus. Here, the creation of a cultural identity and the integration of different cultures combine with an effort to transform the place into a center offering state-of-the-art services and leisure amenities.

The development of the urban axis Klieversberg-Castle illustrates how cultural changes have affected and shaped urban planning. Over the years, the city’s major buildings for cultural purposes have been constructed along this axis, thus rendering evidence of the development from the beginnings in 1938 up to the forward-looking plans of the city. Four different development stages are described.

Bauen auf der grünen Wiese

Eine industrielle Wohnsiedlung entsteht, 1938-1954

Phase 1

Projekte:

Gesamtbebauungsplan „Stadt des KdF-Wagens“, Peter Koller, 1938

Unterkünfte der Stadtverwaltung, 1938

Tullio Cianetti Halle, 1938

Generalbebauungsplan „Wolfsburg“, Hans-Bernhard Reichow, 1948

Bevölkerung:

1938 1.100 Einwohner

1945 19.000 Einwohner

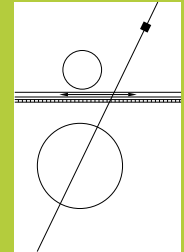
1954 38.000 Einwohner

Strategische und verkehrsplanerische Überlegungen bestimmen 1938 den Standort des Volkswagenwerkes und der dazugehörigen Arbeitersiedlung „Stadt des KdF-Wagens“. Der junge Architekt Peter Koller bekommt die einmalige Chance, den Bebauungsplan für eine neue Stadt zu entwickeln. Landschaftliche Besonderheiten wie der Klieversberg, die wichtigen Verkehrswege von Bahn und Kanal sowie ein vorhandenes Renaissanceschloss bilden die Ausgangspunkte seines Konzeptes. Bevor der Stadtaufbau nach 1942 zum Erliegen kommt, entstehen ausschließlich Wohnungsbauten. Mit dem politischen Neubeginn nach 1945 wird Schloss Wolfsburg zum Namensgeber und Wahrzeichen der Stadt. Ab 1951 sichert die Anerkennung als kreisfreie Stadt das hohe Gewerbesteueraufkommen aus dem Volkswagenwerk, das sich nun in den Aufbau voll investieren lässt.

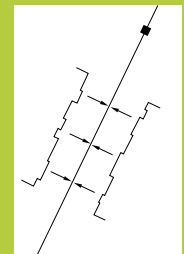
Die günstige Lage im Zentrum des Deutschen Reiches, ein dünn besiedeltes Terrain in Anbindung an das Industriedreieck Braunschweig-Salzgitter-Magdeburg, die vorhandenen Ost-West-Verbindungen der Reichsbahn und des Mittellandkanals sowie ein leicht realisierbarer Zubringer zur geplanten Nordlandautobahn sprechen 1938 für die Ansiedlung des neuen Automobilwerkes im Aller-Urstromtal. Peter Koller, der sich mit seinem Gesamtbebauungsplan für eine Stadt mit 90.000 Einwohnern durchsetzen kann, sieht die strikte Funktionstrennung von Werk und Stadt mit einer Nord-Süd-Orientierung vor. Während am Steimker Berg Reihen- und Doppelhäuser individuelles Wohnen ermöglichen, sind die Quartiere der Innenstadt dem Massenwohnungsbau vorbehalten. Bauliche Ansätze in den Stadtteilen Wellekamp und Schillerteich sollen sich im Weiteren zu einer zentralen Geschäftsachse – der Rothehofer Straße, später Porschestraße – verdichten, deren Lage sich am historischen Bezugspunkt des Schlosses orientiert.

Schloss Wolfsburg, dessen ältester Teil ein fast 700 Jahre alter Wehrturm ist und dessen äußeres Erscheinungsbild sich seit Jahrhunderten kaum verändert hat, erfüllt noch bis 1942 die Funktion eines repräsentativen Adelssitzes. Die Gründung von Werk und Stadt führt aber letztlich zum Auszug der gräflichen Familie, die große Teile ihres Grund und Bodens abtreten muss. Ebenfalls auf dem Stadtgebiet vorhandene dörfliche Ursprünge werden dagegen von Anfang an offen zur Disposition gestellt und weichen zu großen Teilen dem stark expandierendem Bauvolumen der modernen Stadt. Nach 1942 bringt die Konzentration auf die Rüstungsproduktion sämtliche Bauarbeiten zum Erliegen. 3.000 Wohnungen sind fertig gestellt, so dass bis Kriegsende vor allem Baracken das Stadtbild bestimmen. Während die wichtigsten Verwaltungsinstanzen am Fuße des Steimker Bergs in Provisorien untergebracht sind, spielt sich das gesellschaftliche Leben der Kriegszeit in einem scheunenähnlichen Großbauwerk ab. Bis zu 5.000 Zuschauer fasst jene „Freizeit Halle“, die man bis 1943 nach dem Präsidenten des italienischen Industriearbeiterverbandes Tullio Cianetti Halle nennt. Am größten Platz des Gemeinschaftslagers wird sie für Kultur- und Parteiveranstaltungen erbaut, dient aber auch den „Hallen-Lichtspielen“, die der privilegierte Teil der Arbeiter besuchen darf. Auch nach Kriegsende wird der anhaltende Strom von Flüchtlingen und Arbeitssuchenden viele Menschen zu diesem spartanischen Leben zwingen, so dass der Wohnungsbau bis in die fünfziger Jahre das dominante Thema bleibt.

Kaum mehr als eine Episode ist der Versuch eines stadtplanerischen Neuanfangs nach 1945: Hans-Bernhard Reichow erarbeitet 1948 einen neuen Generalbebauungsplan nach seinem Konzept der „Organischen Stadtbaukunst“, wobei er die zentrale Achse um 90° in Ost-West-Richtung dreht. Die Realisierung kommt über erste Ansätze nie hinaus. Bereits 1955 hat sich sogar die der Planung zugrunde liegende Dimension von 35.000 Einwohnern überholt.



Konzeptionelle Trennung von Werk und Stadt.

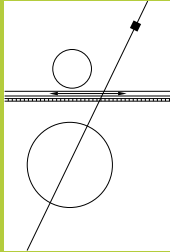


Annäherung an eine gedachte Mitte.

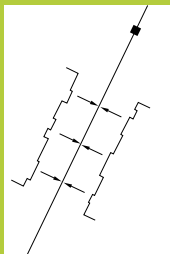
Stage 1

Construction in the open countryside

An industrial housing project is implemented, 1938-1954



Concept of separation of factory and town.



Approximation of a virtual central line.

Projects:

Urban Development Plan "Stadt des KdF-Wagens", Peter Koller, 1938
Accommodation of Municipal Administration, 1938
Tullio Cianetti Hall, 1938
Urban Development Plan "Wolfsburg", Hans Bernhard Reichow, 1948

Population:

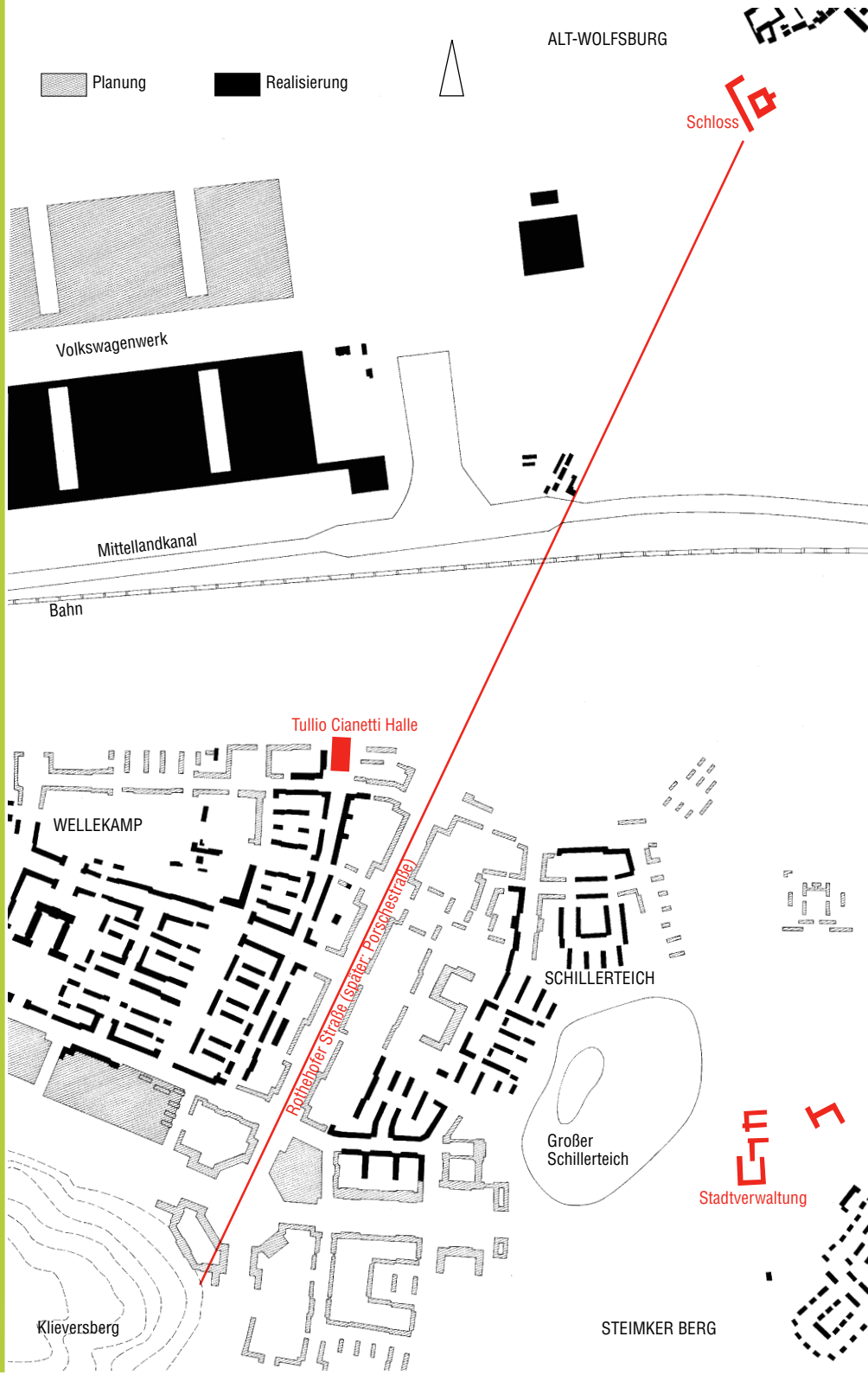
1938	1,100	inhabitants
1945	19,000	inhabitants
1954	38,000	inhabitants

Both strategic and traffic planning considerations are at the basis of the decision where to locate the Volkswagen Works and the industrial colony "Stadt des KdF-Wagens". Young architect Peter Koller is given the unique chance to prepare a development plan for a new town. Geographical landmarks such as the Klieversberg, essential traffic routes such as railway and the canal, and an existing renaissance Castle are the cornerstones of his concept. Until 1942, when building activities come to a standstill, the focus is entirely on residential development. In 1945, the time of a fresh political start, the town is named after Wolfsburg Castle, which also becomes the emblem of the place. The status, achieved as an autonomous municipality in 1951, has provided high trade tax yields from the Volkswagen Works, which are now fully invested in urban development.

The location, at the center of the German Reich, is in a thinly populated area close to the industrial triangle of Braunschweig-Salzgitter-Magdeburg; the railway route and the Mittellandkanal form an east-west traffic axis with easy access to the planned northern Autobahn – these are the reasons in 1938 to locate the new car factory in the glacial valley of the Aller river. Peter Koller, whose urban development plan for a town housing 90,000 people wins through, plans to strictly separate the factory in the north from the town in the south. The Steimker Berg area provides a more personal atmosphere in semi-detached and terraced houses whereas the central areas are designated for high-density housing. Initial construction activities in the Wellekamp and Schillerteich districts are to expand towards a central shopping axis – Rothehofer Straße, later Porschestraße – with the Castle forming its historical point of reference. Until 1942, Wolfsburg Castle, whose appearance - with a 700-year-old tower being its most ancient part – has changed little in centuries, was the residence of its aristocratic owners. But the birth of both factory and town makes the count's family leave their place as they had to surrender large portions of their estate. Most of the rural dwellings existing in the area of the town soon give way to the new town's expanding construction activities.

After 1942, the focus is on arms production, which puts an end to any urban building. With only 3,000 flats completed by then, the townscape – until the end of the war – is characterized mainly by shacks. Whereas the essential administrative organizations are accommodated in temporary offices located at Steimker Berg, war-time social life takes place in a huge barn-like "leisure time" building seating up to 5,000 people. It is the Tullio Cianetti Hall, named after the then Italian Industrial Workers Association's President and erected on the largest square of the so-called nationalist community's camp. This Hall is designed for cultural and political party events, but also serves as a "Picture Palace" for the more privileged industrial workers to see films. Also after the war ended, the flood of refugees and people looking for work forces many people to adopt such spartan forms of life, and housing remains a burning issue late into the 1950s.

The attempt to make a fresh start in urban development after 1945 is short-lived: Hans Bernhard Reichow prepares an urban development plan to implement his concept of "organic urban development", turning the central axis by 90° into an east-west direction. The implementation of his ideas never gets beyond its initial stages. By 1955, even its basic assumption of 35,000 inhabitants has become obsolete.



Entwicklungsplan: Phase 1, 1938-1954.
 Development plan: stage 1, 1938-1954.
 Zeichnung: Kathi Rodehuts Kors

Kulturhaus, Theater und mehr

Die Suche nach städtischer Identität, 1955-1971

Projekte:

Rathaus, Titus Taeschner, 1954-1958
Stadthalle, 1957-1958
Kulturzentrum, Alvar Aalto, 1958-1962
Theater, Hans Scharoun, 1965-1973

Bevölkerung:

1955	44.000	Einwohner
1971	93.000	Einwohner

Das rasch expandierende Volkswagenwerk und die Stadt Wolfsburg werden in den fünfziger Jahren zum Symbol des deutschen Wirtschaftswunders. 1955 verstärkt sich die öffentliche Bautätigkeit nochmals, da die Stadt erst jetzt als Besitzer über Grund und Boden verfügt. Der Neubau des Rathauses setzt ein deutliches Zeichen. Zu den zentralen Aufgaben der Aufbaujahre zählt die Integration der neuen Stadtbevölkerung, die als Konglomerat aus Flüchtlingen, Arbeitssuchenden und italienischen Gastarbeitern nach einem Zusammenhalt in ihrer neuen Heimat sucht. Kulturzentrum, Stadthalle und Theater müssen neben ihrem eigentlichen Nutzungszweck Kommunikationsfunktionen übernehmen. Am südlichen Ende der Porschestraße konzentriert, bilden sie ein Gegengewicht zur Monotonie industriellen Lebens im Norden der Stadt.

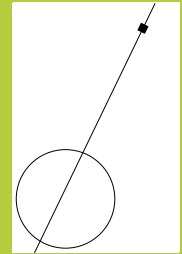
Neben der drängenden Wohnungsnot gilt es in den fünfziger und sechziger Jahren vor allem, eine komplett neue kulturelle und soziale Infrastruktur zu schaffen. Zahlreiche Schulen, Sportstätten und Schwimmbäder sowie 26 Kirchenneubauten zeugen von den Bemühungen der Aufbauzeit. Die Ränder der Porschestraße werden bis Anfang der sechziger Jahre nahezu vollständig geschlossen. Kaufhäuser, Cafés und die ersten Filmpaläste entstehen. Am südlichen Ende der Porschestraße bildet der Marktplatz mit dem Rathaus das traditionelle Zentrum der Stadt. Die Verwaltung, deren Mitarbeiter bisher in Baracken untergebracht waren, erhält hier 1958 ihren repräsentativen Bau. Charakteristisch für den Demokratisierungsprozess der fünfziger Jahre, spiegeln die Baukörper des Rathauses das Prinzip der Gewaltenteilung wider.

Aus dem Gefühl der Verantwortung für seine Mitarbeiter sichert der VW-Vorstand zu, sich an der Grundausstattung der Stadt zu beteiligen, um damit selbst ein Gegengewicht zum industriellen Leben und der Arbeit an den Maschinen zu schaffen. Generaldirektor Heinrich Nordhoff, der praktisch zur Vaterfigur Wolfsburgs avanciert, initiiert zwischen 1952 und 1967 außerdem eine Reihe bedeutender Kunstausstellungen und Symphoniekonzerte.

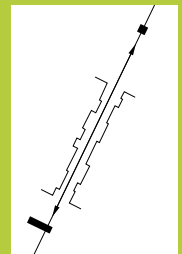
Erste Kulturbauten, die mit finanzieller Unterstützung des VW-Werkes entstehen, sind der schlichte Zweckbau einer Stadthalle, das Kulturzentrum und das Theater. Aus beschränkten internationalen Wettbewerben gehen herausragende Entwürfe renommierter Architekten hervor. Der Finne Alvar Aalto sucht in seinem Konzept des Kulturzentrums über die Grundfunktionen hinaus einen öffentlichen Ort der Begegnung und der Diskussion zu schaffen, indem er das Gebäude rund um einen zentralen Dachgarten organisiert. 1962 fertig gestellt, wird das gemeinsame Haus für die Stadtbibliothek, ein Jugendzentrum und die Volkshochschule zum pulsierenden Herz der Stadt. Eine breite Diskussion entwickelt sich um die Errichtung eines Theaters, das seine traditionelle Klientel bisher nur bedingt unter den Arbeitern requirieren konnte. Im Wettbewerb überzeugt Hans Scharoun mit einem lang gestreckten Bau, der den gesamten Hang des Klieversbergs besetzt und als Pendant zum historischen Schloss einen südlichen Abschluss der „Koller-Achse“ formuliert. Entgegen allen skeptischen Stimmen ist das Haus ohne festes Ensemble heute fest etabliert und zu mehr als 90 % ausverkauft.

Das Schloss bildet als eine der wenigen historischen Inseln der modernen Stadt einen wichtigen Bezugspunkt zur Identifikation mit dem Ort, obwohl es, bedingt durch die strikte Funktionstrennung – Stadt im Süden, Werk im Norden – lange Zeit etwas im Abseits liegt. Erst mit dem Bau der Berliner Brücke, die etwas weiter östlich ebenfalls auf das markante Bauwerk ausgerichtet wird, vollzieht sich 1957 der Schritt über den Kanal. 1961 erwirbt die Stadt den Renaissancebau, der neben Repräsentationsräumen, der Städtischen Galerie und dem Kunstverein nun auch eine kleine Künstlerkolonie beherbergt, die – über die Region hinaus bekannt – das alte Gemäuer mit Leben füllt.

Phase 2



Ansätze der Kulturentwicklung

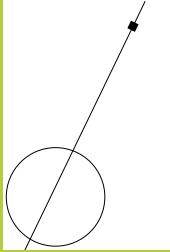


Blickbeziehung Theater – Schloss.

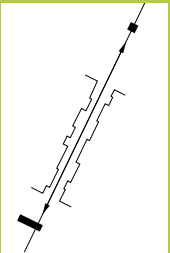
Stage 2

House of Culture, Theater and more

The quest for local identity, 1955-1971



Initial cultural development.



Visual axis theater – Castle.

Projects:

Town Hall, Titus Taeschner, 1954-1958
Congress Center, 1957-1958
Culture Center, Alvar Aalto, 1958-1962
Theater, Hans Scharoun, 1965-1973

Population:

1955	44,000	inhabitants
1971	93,000	inhabitants

In the 1950s, the rapid growth of Volkswagen and the city of Wolfsburg are the symbol of the German economic miracle. In 1955, public sector building is intensified once more as it is only now that the town has enough land available. The construction of the new Town Hall is a clear sign. One of the essential things to be accomplished in these years of economic growth is to integrate the newly arrived inhabitants who – being themselves a mixture of refugees, job hunters and Italian guest workers – are yearning for identity in their new home town. Culture Center, Congress Center and theater have to provide communicative in addition to their ordinary functions. Their concentration on the southern end of Porschestraße counterbalances the monotony of industrial life in the north of the city.

One of the essential tasks to be accomplished in the 1950s and 1960s is – next to coping with housing shortage - to create a complete new cultural and social infrastructure. Numerous schools, sports and playing fields, swimming pools as well as 26 new churches render evidence of the enormous efforts made in those years. By the early 1960s, Porschestraße is almost entirely lined with buildings: department stores, cafés and the first cinemas. On the southern end of Porschestraße it is the market square and the Town Hall that constitute a traditional city center. Here, in 1958, the local administration staff finally move into a prestigious building, having worked for so many years in shacks. A typical sign of the democratization efforts made in the 1950s, the Town Hall buildings reflect the principle of separation of powers.

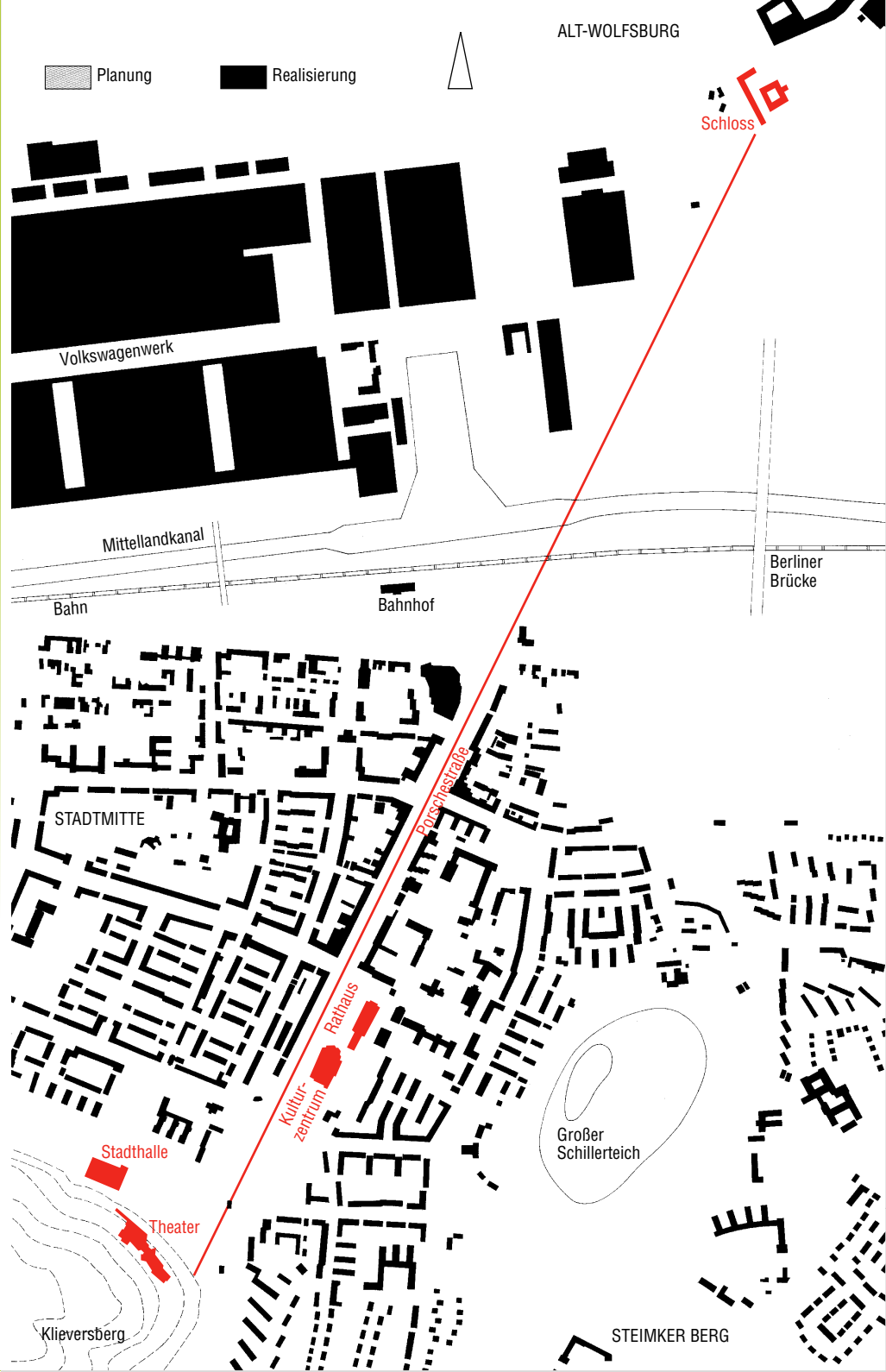
The VW Board, aware of the company's responsibility for its employees, undertakes to contribute to the basic cultural infrastructure of the city as a counterbalance to the workers' industrial working environment. From 1952 to 1967, Chief Executive Heinrich Nordhoff, something like a father figure, initiates a number of major art exhibitions and symphony concerts.

The first cultural projects constructed thanks to VW's financial support are the functional Congress Center building, the Culture Center and the theater. Renowned architects present their outstanding designs in limited international competitions: Finnish architect Alvar Aalto's concept goes beyond the basic functions of a culture center as he aims at creating a place for people to meet and discuss: hence the central roof terrace, around which all other rooms are arranged. Upon its completion in 1962, the building – housing the public library, a youth center and the adult education center - soon becomes the pulsating heart of the city. A broad discussion develops on the subject of a theater since industrial workers are not really traditional theatergoers. Hans Scharoun wins the competition with his concept of a long building that occupies the entire slope of the Klieversberg, thus forming the southern end of the so-called Koller axis, with the Castle on its northern end. Contrary to early concerns, the theater – though it has no permanent company – is now a well-accepted institution with over 90% of the seats regularly sold.

The Castle, one of the few historical islands of the modern city, is an essential point of identification though it has long remained somewhat off the beaten track due to the strict separation of functional areas – the city in the south, the factory in the north. It is only in 1957 that the town approaches the Castle: straight across the newly-built Berlin Bridge. In 1961 the local administration acquires the renaissance building which, in addition to rooms for official events, the municipal art gallery and the local arts association, now also houses a small group of artists, well-known beyond the limits of the region, who are bringing life back to the ancient building.

Planung

Realisierung



Schloss

Volkswagenwerk

Mittellandkanal

Bahn

Bahnhof

Berliner
Brücke

STADTMITTE

Puschstraße

Kultur-
zentrum

Rathaus

Stadthalle

Theater

Großer
Schillerteich

Klieversberg

STEIMKER BERG

Entwicklungsplan: Phase 2, 1955-1971.
Development plan: stage 2, 1955-1972.
Zeichnung: Kathi Rodehuts Kors

Riesenschritte in Richtung Großstadt

Die Bemühungen um Urbanität und eine Stadtmitte, 1972-1995

Phase 3

Projekte:

Planetarium, Volker Kersten, Erich Martinoff, Hans Struhk, 1981-1983
Realisierungswettbewerb „Nordkopf“, 1. Preis, Horst Beier, Reinhard Beier, 1987
Kunstmuseum und Rathausenerweiterung, Peter Schweger, 1989-1994

Bevölkerung:

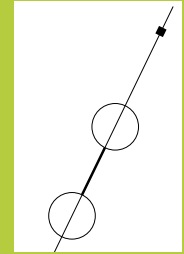
1972	131.000	Einwohner
1995	128.000	Einwohner

Die Gebietsreform 1972 führt zu einem sprunghaften Anstieg der Einwohnerzahl, der Wolfsburg mit einem Schlag zur Großstadt macht. Zur selben Zeit zeigen jedoch erste Konjunkturreinbrüche der Automobilindustrie, verstärkt durch die Ölkrise 1974, Auswirkungen auf die Stadt. Arbeit wird zur Mangelware. Eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung führt zu einem Baustopp im öffentlichen Wohnungsbau. Auch der Kulturbereich ist betroffen; mehr als ein Jahrzehnt können keine neuen Großprojekte initiiert werden. Der Ausbau der Innenstadt ist allerdings zunehmend durch die Suche nach Urbanität geprägt. Einem Kaufkraftabfluss begegnet man auch mit stadtplanerischen Mitteln. Der Umgestaltung der Porschestraße zur Fußgängerzone ab 1976 folgt die Neuformulierung ihrer Endpunkte als Nord- bzw. Südkopf.

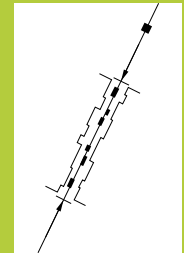
Das bereits seit Mitte der fünfziger Jahre verfolgte Ziel, die zentrale Stadtachse zu einem pulsierenden Geschäftszentrum zu entwickeln, wird in den siebziger Jahren durch eine Dreiteilung der Porschestraße forciert. Die Bebauung im südlichen Bereich ist bereits durch die Konzentration repräsentativer Bauten geprägt und mündet in einen landschaftlich geprägten Kulturpark am Fuße des Klieversbergs, der ab 1981 um den Bau eines Planetariums erweitert wird. Alle weiteren Bemühungen konzentrieren sich auf den mittleren Bereich. Durch den Umbau zur Fußgängerzone und das Einfügen einer Kleinstruktur erhält der inzwischen stark befahrene Teil der Stadtachse bis 1981 einen geschäftlichen Basar-Charakter. Eine „Verkaufslandschaft“ mit Brunnen, Wasserlandschaften, Spielzonen und kleinen Plätzen soll Kaufkraft binden und urbanes Stadtleben fördern. Ermöglicht wird die Verkehrsberuhigung durch Konzentration des Autoverkehrs auf die seitlich flankierenden Entlastungsstraßen, die zu einem City-Ring geschlossen werden.

Auch der nördliche Endpunkt der Porschestraße ist durch Umbauten betroffen, die aus einem 1987 ausgelobten Wettbewerb resultieren. Der prämierte Beitrag überzeugt mit einem durchgängigen Raumkonzept, das den Standort Bahn und den Busbahnhof stärker mit der Innenstadt verknüpft. Ein Kreisell, der hier bis in die neunziger Jahre erhalten blieb, weicht einem mehrgeschossigen Verkehrsknoten, der die vierspurige Autotrasse längs des Mittellandkanals durch einen Tunnel führt. Nur in marginalen Ansätzen realisiert wird dagegen die vorgeschlagene Anlage eines Nordkopfs als Tor der Stadt, die am Ende der Porschestraße mit einem Sportpark einen Erlebnisakzent setzen will.

Neben den wichtigen Verkehrsprojekten der siebziger und achtziger Jahre ist die Zeit erstmals durch den Zwang zum Sparen geprägt. Laufende Kulturprojekte wie der Theaterbau sind von erheblichen Reduzierungen betroffen und es wird mehr als fünfzehn Jahre dauern, bevor man erneut an ein Großprojekt denken kann. Jetzt soll auf einer der bedeutendsten Freiflächen der Stadt, im Spannungsfeld zwischen Kulturzentrum und Theater, ein Museum für zeitgenössische Kunst die Kette der Kulturbauten um einen eigenständigen Beitrag ergänzen. In einem gemeinsamen Wettbewerb werden 1989 das Kunstmuseum und eine Erweiterung des bestehenden Rathauses ausgelobt. Peter Schweger setzt sich durch mit seinem Konzept eines Forums der Kunst, das die vielfältigen Aktivitäten unter einem weiten Dach versammelt und das Stadtzentrum nach Süden schließt. Der viergeschossige Büroriegel des Rathauses und die selbstbewusste Großform des Museums setzen am Südkopf ein markantes Zeichen und führen einen neuen Maßstab in der Innenstadt ein.



Formulierung der Endpunkte.

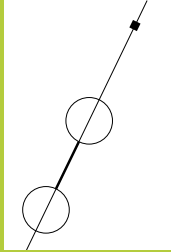


Einfügen einer Kleinstruktur.

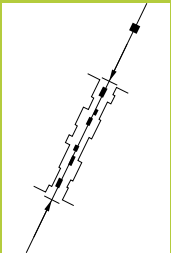
Stage 3

Transforming into a metropolis

The efforts to generate urban life and a city center, 1972-1995



The design of the gateways.



Shop pavilions are fitted in.

Projects:

Planetarium, Volker Kersten, Erich Martinoff, Hans Struhk, 1981-1983

Design competition "Nordkopf", winning design, Horst Beier, Reinhard Beier, 1987

Museum of Modern Art and Town Hall extension, Peter Schweger, 1989-1994

Population:

1972 131,000 inhabitants

1995 128,000 inhabitants

In the wake of the 1972 local government reorganization the number of inhabitants increases sharply, making Wolfsburg a city overnight. But at the same time a recession in the automotive industry, aggravated by the effects of the 1974 oil crisis, is showing its repercussions on the city. Jobs are scarce. A decline in population leads to a building freeze. Public spending on cultural purposes is affected, too; for more than a decade, no major projects can be initiated. Yet, more than ever, the development of the city center is marked by the quest for urbanity. Urban planners make new efforts to stop the drain of shoppers: starting in 1972, Porschestraße gradually becomes a pedestrian area, later its northern and southern ends are transformed into the so-called Nordkopf and Südkopf.

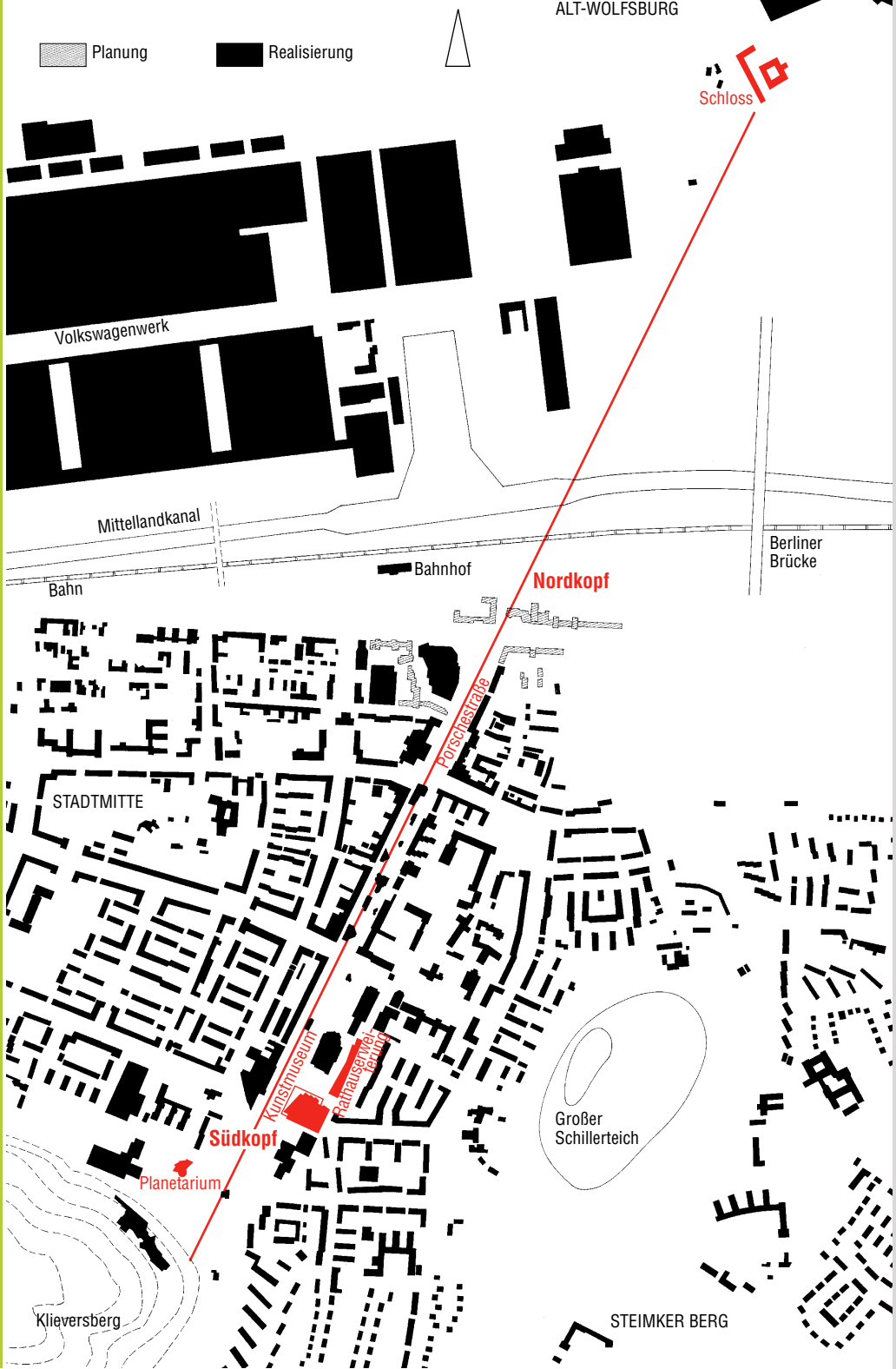
The intention to develop a pulsating business center along a central city axis - a goal pursued since the mid-1950s - is being pressed ahead in the 1970s when Porschestraße is subdivided into three sections. Its southern section, with its ensemble of prestigious edifices already completed, leads right into a landscaped culture park on the foot of the Klieversberg where, as from 1981, a planetarium is built. All the remaining efforts focus on the middle section of the axis with its high traffic volume. By 1981, its transformation into a pedestrian area has been accomplished, its width broken up by little shop pavilions fitted in to add a touch of bazaar atmosphere. A "shopscape" with fountains, waterscapes, play zones and small squares is to attract shoppers and promote urban life. The traffic flow banned from this section is channeled into the bypasses encircling the city.

The northern section of Porschestraße is converted, too, the result of a planning competition in 1987. The winning design, whose consistent concept convinces the jurors, provides for a straight connection from railway and central bus station to city center to replace the existing roundabout. So, in the 1990s, a multi-level traffic junction is built, leading the four-lane trunk road alongside the Mittellandkanal through a tunnel. Another suggestion, however, never gets beyond initial stages: the idea to develop a sports park on the northern edge of Porschestraße as a gate to the city with a non-business focus - the Nordkopf.

Whereas the essential traffic projects are implemented in the 1970s and 1980s, economies become a must in those years, affecting also current culture projects such as the construction of the theater. It is only fifteen years later that another major project can be launched; on one of the biggest undeveloped areas of the city, located between the Culture Center and the theater, an arts museum is to make a contribution of its own. A competition held in 1989 invites ideas for the construction of a museum building and for an extension of the existing Town Hall. Peter Schweger's winning concept is both a large forum providing space for the different ways of how modern art can be expressed and a southern border point of the city. The four-floor Town Hall offices and the self-confident body of the museum constitute a landmark on the southern edge of the city axis, adding a new dimension to the inner city.

Planung

Realisierung



Entwicklungsplan: Phase 3, 1972-1995.
Development plan: stage 3, 1972-1995.
Zeichnung: Kathi Rodehuts Kors

Stadt der Zukunft

Der Wandel zum Zentrum globaler Dienstleistungs- und Freizeitformen, seit 1996

Projekte:

VW-Autostadt, Gunter Henn (Masterplan), 1996-2000
Konzept „Erlebniswelt“, Entertainment Services, 1998- ca. 2003
Science Center, Zaha Hadid, 2000- ca. 2003

Bevölkerung:

1996	126.000	Einwohner
2000	123.500	Einwohner

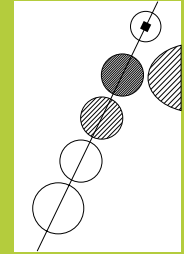
Die Überwindung der VW-Krise Anfang der neunziger Jahre schließt auch ein klares Bekenntnis zum Standort Wolfsburg ein. Volkswagen AG und Stadt bringen sich zusammen in die Wolfsburg AG ein, die mit dem Konzept „Autovision“ wesentliche Impulse zur Arbeitsplatzsicherung und Weiterentwicklung der Stadt gibt. Eine „Erlebniswelt“, die das Stadtgebiet mittelfristig mit einem Netz aus Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen überzieht, soll private Investoren gewinnen. Als dezentrales Projekt der Weltausstellung „EXPO 2000“ entsteht in Fortsetzung der zentralen Stadtachse außerdem der VW-Themenpark Autostadt. Seine Anbindung über eine neue Stadtbrücke hebt erstmals die Funktionstrennung von Stadt und Werk auf und fordert ein städtebauliches Pendant am Bahnhofplatz, an dem ab 2003 ein Science Center Akzente setzt.

Eine „Public-Private-Partnership“ von Stadt und Volkswagen AG, die zur Gründung der Wolfsburg AG mit je fünfzig Prozent Anteilen beider Partner führt, leitet 1998 einen Strukturwandel ein. Ziel ist die Halbierung der Arbeitslosenzahlen in fünf Jahren. Hatte die beständige Suche nach Arbeitskräften lange Zeit die industrielle Monostruktur gefördert, so ist man jetzt bemüht, Unternehmensgründern, die im Dienstleistungsbereich kurzfristig zu gewinnen sind, optimale Bedingungen zu offerieren. Als eines von vier Standbeinen des Konzepts „Autovision“ konzentrieren sich die Planungen einer „Erlebniswelt“ auf den Unterhaltungs- und Freizeitsektor, der vorwiegend auf Basis privater Investitionen entwickelt werden soll. Die Planungen sind nicht auf einen städtischen Randbereich begrenzt, sondern überziehen den größten Teil der Innenstadt und lehnen sich, bedingt durch die Fortführung vorhandener baulicher Ansätze in Kultur-, Sport-, Geschichts- oder Einkaufsstandorten, weitgehend an die zentrale Stadtachse an. Ihre Umsetzung soll sich zunächst auf die Schwerpunktbereiche „Sport und Erholung“ sowie „Entdeckungsreise und Unterhaltung“ im östlichen bzw. südlichen Anschluss an die Autostadt konzentrieren.

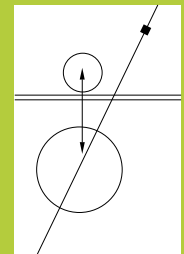
Die im nahen Hannover stattfindende Weltausstellung ist für die Volkswagen AG der Antrieb zum Bau der Autostadt, einem kompakten Themenpark, der am Firmenhauptsitz in Wolfsburg die Modellpalette des Konzerns präsentiert. Als Ergänzung des Industriestandorts zielt das neue Dienstleistungszentrum auf die dauerhafte Bindung von Käufergruppen, die mit vielfältigen Freizeitangeboten angesprochen werden. Das in kaum zwei Jahren bebaute Terrain einer weitläufigen Wasserlandschaft mit sieben Markenpavillons und einem Kundenzentrum zur Auslieferung von Neufahrzeugen setzt mit einer neuen Stadtbrücke die Achse Porschestraße über Kanal und Bahn hinweg nach Norden fort. Die strikte Trennung von Stadt und Werk wird aufgehoben, ein Teil des Werkgeländes dauerhaft der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Spätestens mit dem Ausbau zum ICE-Haltepunkt 1998 steigt auch die Bedeutung des Bahnhofsvorbereichs, der neben seiner Verbindungsfunktion zur „Autostadt“ jetzt zum wichtigen Städteingangsbereich wird. Das Großprojekt eines Science Centers „Phaeno“ und ein internationaler Architekturwettbewerb zur Gestaltung des Ortes unterstreichen die gestiegene Bedeutung des Verkehrsmittels Bahn in einer Stadt, die ehemals strikt auf das Auto ausgerichtet war. Das innovative Wissenschaftszentrum, welches im Unterschied zu traditionellen Museen durch sein aktives Vermittlungskonzept besticht, soll als kultureller Baustein mit erheblicher Anziehungskraft für die Region entwickelt werden. Indem er die gesamte Ausstellungsfläche in eine Höhe von 6,5 Metern versetzt und unter dem scheibenförmigen Bau einen städtischen Platz generiert, übernimmt der prämierte Entwurf Zaha Hadids gleichzeitig eine aktive Vermittlerrolle zur Innenstadt. Die künstlich geschaffene Topografie wird mit verschiedenen öffentlichen Funktionen besetzt und soll bis 2003 einen urbanen Ort im Kreuzungspunkt definieren.

Phase 4



Schwerpunktbereiche der Zukunft.

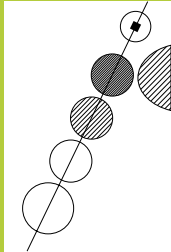


Brückenschlag zwischen Werk und Stadt.

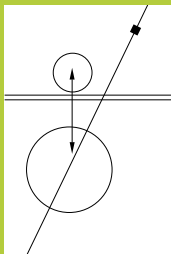
Stage 4

Forward-looking City

Transformation into a center of global services and leisure amenities, since 1996



Divisions of the future.



Link between factory and city.

Projects:

VW Autostadt, Gunter Henn (master plan), 1996-2000

Concept Erlebniswelt, Entertainment Services, 1998 – approx. 2003

Science Center, Zaha Hadid, 2000 – approx. 2001

Population:

1996 126,000 inhabitants

2000 123,500 inhabitants

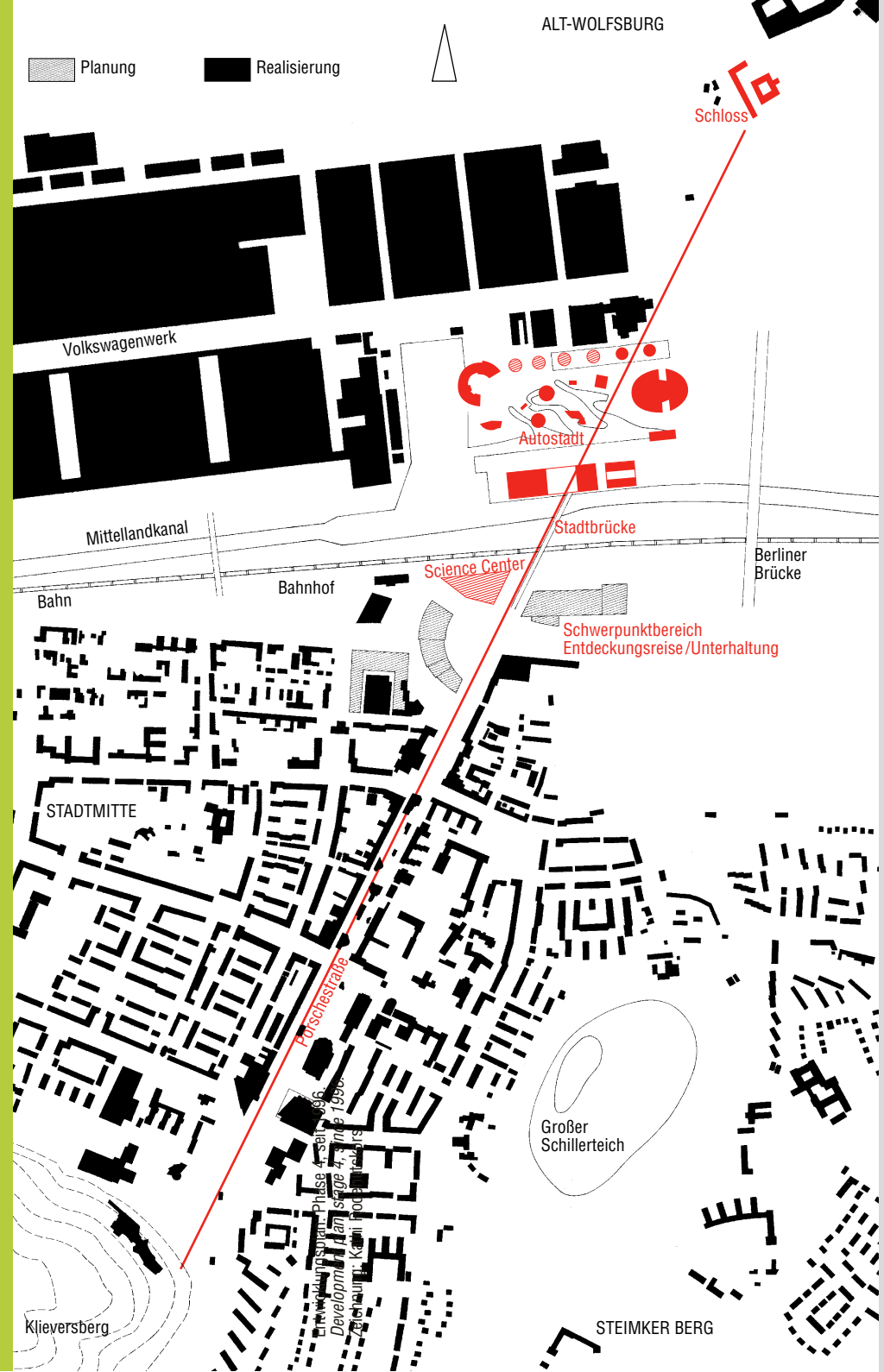
To overcome the crisis that hit VW in the early 1990s a statement of belief in Wolfsburg as its location is called for. Volkswagen AG and the City of Wolfsburg join forces by establishing Wolfsburg AG, whose “Autovision” concept adds essential incentives to job security and the future of the city. “Erlebniswelt”, a network of services and leisure amenities spanning the entire city in the medium term, is to attract private capital. In addition, the Autostadt is built - a decentralized Volkswagen-sponsored EXPO 2000 project located north of the central city axis. The new city bridge, lifting the virtual dividing line between factory and city, now calls for an urban counterweight on station square: the Science Center, to be built there starting in 2003.

Wolfsburg AG, a public-private partnership between the City of Wolfsburg and Volkswagen AG with each partner investing 50% of the capital, sets structural changes in train in 1998. The objective is to halve unemployment within five years. Whereas the need to recruit more labor used to intensify the industrial monostructure for many years, efforts are now being made to attract business start-ups in the short term by offering optimized conditions. One of the four divisions of “Autovision” will be “Erlebniswelt”, focusing on entertainment and leisure amenities. It relies mainly on private investment. Planning is not restricted to the urban outskirts but affects most of the areas along the city axis where any existing threads in the cultural, sports, historical or shopping areas are taken up. The first areas to be realized, east and south of the Autostadt, are “Sports and Recreation” and “Discovery and Entertainment”.

It is the EXPO event in nearby Hanover that induces Volkswagen AG to build the Autostadt, a compact thematic area presenting the company’s entire range of cars at the Wolfsburg headquarters. This new service center, appealing to visitors with a multitude of leisure amenities, aims at generating lasting customer loyalty. It is within only two years that the spacious water park area with seven brand pavilions and a service point for the direct delivery of cars to their new owners is built. The new city bridge across the canal extends the Porschestraße axis beyond its northern end at the railway station, thus lifting the strict division of city and factory and opening part of the factory premises permanently to the public.

When in 1998 the railway station is converted into a state-of-the art ICE stop, its forecourt adopts a new significance: it is now, next to being the link to the Autostadt, the essential gate to the City. The location of the Science Center project “Phaeno” and an international architecture competition to redesign the place highlight the significance of the railway as a means of transportation in a city that used to be tailored to the car. The innovative Science Center, quite different from traditional museums owing to its fascinating concept of actively imparting information, is to become a cultural component appealing strongly to the region. Zaha Hadid’s prize-winning design elevates the entire exhibition floor to a height of 6.5 meters, thus generating an urban area underneath the disk-shaped building as an interactive link to the city center. Several public functions will move into this artificially created topography which, by 2003, is going to mark an urban place at the heart of an intersection.

Planung Realisierung



Schloss

Volkswagenwerk

Autostadt

Mittellandkanal

Stadtbrücke

Berliner Brücke

Bahn

Bahnhof

Science Center

Schwerpunktbereich
Entdeckungsreise/Unterhaltung

STADTMITTE

Pörschesteigle

Großer Schillerteich

Klieversberg

STEIMKER BERG

Entwicklungsplan Phase 3, 1972-1995.
Development plan stage 3, 1972-1995.
Zeichnung: Kathi Rodehuts Kors

Entwicklungsplan: Phase 3, 1972-1995.
Development plan: stage 3, 1972-1995.
Zeichnung: Kathi Rodehuts Kors

Informationen und Führungen zum Thema:
Information and guided tours on the subject:

Stadt Wolfsburg, Institut für Museen und Stadtgeschichte
– Architektur und Städtebau, Präsentation und Vermittlung –
Dipl.-Ing. Nicole Schneider
Goethestraße 10a, D-38440 Wolfsburg

Tel.: +49/53 61/27 57-39, Fax: -57
E-Mail: nicole.schneider@stadt.wolfsburg.de
www.wolfsburg-staedtebau.de

Impressum

Herausgeber:

Stadt Wolfsburg
Stadtbaurat Dipl.-Ing. Werner Krämer
Kulturdezernent Dr. Wolfgang Guthardt
Institut für Museen und Stadtgeschichte, Dr. Klaus-Jörg Siegfried

Konzept, Text, Bildauswahl:

Dipl.-Ing. Nicole Schneider

Englische Übersetzung:

Dipl.-Übersetzerin Sigrid von Starck

Gestaltung:

Hinz und Kunst GmbH

Druck:

roco-druck GmbH, Wolfenbüttel

© 2001 Stadt Wolfsburg